



SECCIONES

SUSCRÍBETE X \$900 1ER MES

INICIAR SESIÓN

MIS NOTICIAS

VIDA | CIENCIA | EDUCACIÓN | VIAJAR | MEDIO AMBIENTE | MUJERES | RELIGIÓN | MASCOTAS



La propuesta de impuestos verdes en la reforma tributaria/ Opinión

Los impuestos sugeridos van en la dirección correcta para desincentivar las emisiones contaminantes.

FOTO POR: CÉSAR MELGAREJO. EL TIEMPO.

RELACIONADOS: CAMBIO CLIMÁTICO | IMPUESTO | MEDIOAMBIENTE | REFORMA TRIBUTARIA 2021



OPINIÓN

26 de abril 2021, 10:15 A. M.



El debate alrededor de **la reforma tributaria** ha estado álgido, y diferentes analistas ya se han pronunciado sobre las virtudes y falencias de la misma. Varios de nuestros colegas en la facultad de economía han resaltado **la urgencia de solucionar el desbalance fiscal por el que atraviesa el país** en un momento donde además se necesita mantener y ampliar los programas sociales.



Temas relacionados

GERMÁN VARGAS LLERAS ABR 17

RECICLAJE ABR 16



(Le puede interesar: ['El mundo está en problemas por el cambio climático'](#))

Enfatizan en la necesidad de incrementar el recaudo y de hacerlo de manera progresiva (es decir que lo asuman sobre todo los más ricos).

Somos conscientes de los problemas de aceptabilidad y legitimidad social que una reforma tributaria enfrenta, sobre todo en un momento de crisis social como este. Sin embargo, es importante hablar de las señales que envía esta reforma a la sociedad.

Incluyendo las señales en términos ambientales, algo crucial, y de la que pocos han hablado en detalle. ¿Qué propone la reforma tributaria en términos ambientales? Este no es punto menor, si de lo que se trata es de alinearse con las estrategias para el desarrollo sostenible y en particular contribuir a las estrategias de mitigación para combatir el cambio climático y reducir la contaminación local.

Los impuestos sugeridos van en la dirección correcta para desincentivar las emisiones contaminantes. Desde nuestra perspectiva, la reforma aborda varios puntos recomendados en la literatura de frontera de la economía ambiental para disminuir los impactos ambientales vía instrumentos económicos. [\(También: ¿Cuál es el plan? La respuesta económica global al cambio climático\)](#)

¿Qué contiene la propuesta?

Impuesto al carbono:

El impuesto al carbono fue introducido en la reforma de 2016 gravando los combustibles fósiles líquidos (entre ellos la gasolina y el ACPM), y en específicas circunstancias, el gas natural y el gas licuado de petróleo según su uso o venta en el sector industrial.

La nueva reforma propone continuar gravando los combustibles fósiles, incluyendo como objeto del impuesto el carbón (el cual hasta ahora ha estado excluido) y eliminó algunas exenciones al gas natural y el gas licuado de petróleo. La propuesta introduce gradualidad de tal forma que estos nuevos combustibles incluidos



vayan paulatinamente en el tiempo pagando una fracción del impuesto hasta alcanzar la tarifa plena.

El propósito del impuesto al carbono, es desincentivar el uso de combustibles fósiles para reducir las emisiones de CO2 e ir cumpliendo las metas de reducción de país en el Acuerdo de París. En la propuesta de reforma, se explica que los recursos recaudados irán al Fondo de Cambio Climático y Desarrollo Sostenible (Fonclima), lo que atiende la preocupación de algunos ciudadanos respecto a la utilización de las rentas recaudadas del impuesto, pues los recursos deben ser invertidos en actividades que tienen un directo propósito ambiental.



Que lo recaudado tenga una destinación específica para financiar proyectos ambientales es clave, y debemos como ciudadanos hacer un monitoreo para que esto efectivamente se cumpla



Que lo recaudado tenga una destinación específica para financiar proyectos ambientales es clave, y debemos como ciudadanos hacer un monitoreo para que esto efectivamente se cumpla.

[\(Lea: Duque destaca a Colombia en ambición climática: ¿qué tan cierto es?\)](#)

Algunos podrían preguntarse si la magnitud del impuesto, el cual se plantea en la reforma de \$17.660 por tonelada de CO2-equivalente realizará una disminución importante de las emisiones de CO2 en Colombia. En la práctica, el valor del impuesto corresponde a una actualización en términos reales del impuesto que había en la reforma aprobada en 2016 (5 dólares por tonelada), y es similar al de otros países de la región como Chile.

[Un estudio](#) reciente compila y discute los diversos valores del impuesto para diferentes países a partir de la herramienta de proyecciones de uso de combustibles y emisiones del Fondo Monetario Internacional, mostrando que un impuesto más alto de 25 o 50 dólares por tonelada generaría una mayor reducción en las emisiones de CO2 acercándose más a las metas del acuerdo de París.

Aunque el valor del impuesto sugerido en la reforma es aún bajo, la



propuesta está claramente dirigida en el camino correcto. Es más, el impuesto es necesario, y debería aumentarse gradualmente para acelerar el cumplimiento de las metas del acuerdo de París para 2030.

La comunidad científica ha alertado de los impactos del cambio climático sobre las afectaciones en el nivel del mar, la agricultura, la salud, deshielo de los nevados y glaciares, inundaciones y sequías extremas, entre otros. Todas las emisiones de CO2 causadas por el hombre contribuyen a agravar el problema. Por ello, ya hay un consenso en la literatura económica sobre la necesidad de solucionar esta falla del mercado (donde no hay un precio por el costo de las emisiones y el mercado por sí solo no genera el nivel óptimo de emisiones) imponiendo impuestos a los insumos, o productos que generen emisiones de carbono.

En otras palabras, con el impuesto se busca consumir o producir menos de estos combustibles, insumos, o productos, y a un mayor precio, dado que éstos generan costos sociales y ambientales a la sociedad. De hecho, hace un par de años, más de 3.500 economistas incluyendo 28 premios nobel, firmaron [una carta pública](#) promoviendo los impuestos al carbono.

Entre las ventajas del impuesto mencionados en esta carta, está la generación de desarrollo tecnológico a largo plazo e inversión en tecnologías limpias. En ese sentido, lo propuesto en esta reforma, va en línea con la apuesta científica global.

Eliminar los subsidios implícitos a los vehículos contaminantes:

Actualmente cada año los propietarios de vehículos deben pagar a la entidad territorial donde se encuentra registrado el vehículo el impuesto de rodamiento. Este impuesto está asociado a la posesión del vehículo y se calcula de acuerdo con su valor comercial. Por ello, los vehículos con mayor valor comercial pagan un porcentaje más alto del impuesto.

La propuesta de la reforma tributaria considera que el impuesto sea ahora un instrumento compuesto, el cual además de considerar el valor comercial del vehículo, adicione el costo de la contaminación generada por el vehículo. Este factor adicional considera efectos de la contaminación local resultado de las emisiones de los vehículos. Dicho factor dependerá de la tecnología del vehículo, cilindraje, edad, entre otros factores. De esta manera, vehículos que generan más emisiones pagaran un impuesto más alto, y adicional al usual impuesto de rodamiento.



El impuesto no solo considera la contaminación generada por automóviles privados sino también camiones y vehículos de servicio público, siendo un grupo de estos últimos los que más emiten material particulado (partículas suspendidas en el aire nocivas y fácilmente respirables) debido al uso de combustible diesel.

Algunos podrían debatir que, aunque los camiones y vehículos de servicio público serán gravados, esto ocurrirá de manera gradual y con plazos relativamente mucho más laxos que los vehículos particulares. A pesar de que esta crítica es válida, incorporar todos los vehículos al impuesto es un gran avance en materia ambiental, pues busca no solo reducir contaminantes locales, sino que tendría beneficios indirectos en la reducción de CO2 si los vehículos en circulación tienen mejor tecnología de reducción de emisiones.

Recordemos que uno de nuestros problemas ambientales más graves en las ciudades es la contaminación del aire, con enormes costos documentados en salud.

La contaminación del aire causa enfermedades respiratorias y cardiovasculares y más de 10.000 muertes prematuras al año en Colombia. De acuerdo con el DNP el costo económico de la contaminación del aire urbano en el país asciende \$15.4 billones de pesos (aproximadamente 2% del PIB de 2015). Así que nuevamente este impuesto envía las señales correctas.

Esta reforma apunta en la dirección correcta eliminando subsidios implícitos a los vehículos más contaminantes. Así, un vehículo que contamina más que otro, por ejemplo, uno que use diesel versus gasolina pagará más impuestos. La diferenciación de vehículos con base en su tecnología permite asignar un impuesto proporcionalmente más alto a los que más contaminan y por sus efectos en salud, esto implica un beneficio para todos.

Los esfuerzos del Ministerio de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible en los meses siguientes estarían encaminados al planteamiento y diseño riguroso de la fórmula para definir el valor por contaminación. La ficha técnica de los vehículos será un elemento fundamental en alimentar la fórmula de cálculo.

Finalmente, en cuanto a la destinación específica, es positivo que una fracción de los recursos recaudados por el impuesto tengan que ser destinados para los planes de descontaminación del aire de las entidades territoriales.



Sobretasa a la gasolina de motor y al ACPM:

La reforma también incluye una sobre tasa a la gasolina y el ACPM, un instrumento que no es comúnmente aceptado por la ciudadanía cuando se discuten sus posibles efectos indirectos en otros sectores.

Es claro que el incremento en los precios de los combustibles tiene efectos en materia ambiental si los consumidores de combustible reducen su uso y optimizan sus viajes, pues un consumo menor de combustible fósil genera menos emisiones contaminantes locales y globales.

Ahora, todo depende de la magnitud de la respuesta de los consumidores a los aumentos de precio, que en este caso podría no ser necesariamente alta. A pesar de ello, la sobre tasa, influye en la reducción de la contaminación en las ciudades, y, por lo tanto, indirectamente ayuda a la implementación de los planes de reducción de emisiones.

El incremento en los precios de los combustibles cumple un rol complementario junto con los otros instrumentos económicos de la reforma como el impuesto al carbono y el impuesto a las emisiones contaminantes de vehículos. En otras palabras, la contaminación debe atacarse con una combinación de instrumentos, lo cual es evidente en la intención de esta reforma.

Peajes urbanos:

La propuesta de la reforma introduce la posibilidad de que las entidades territoriales implementen peajes urbanos. Un peaje urbano incorpora el costo de la congestión y la contaminación generada por los vehículos en tiempo real, es decir en el momento en que los vehículos circulan por ciertas zonas de la ciudad.

El valor del peaje es el precio por usar las vías considerando los costos derivados de dicho uso. La reforma da un paso relevante para que las entidades territoriales lo consideren como un instrumento de gestión. Se esperaría que este instrumento tienda a sustituir lo que hoy se conoce como el pico y placa para regular el tráfico, pero de una manera más ordenada y sistemática, asignando un precio más alto a los periodos y zonas de circulación de mayor demanda (horas pico y zonas más congestionadas). La reforma involucra una variedad de vehículos que deben pagar el peaje.

Colombia desde el año 1998 en Bogotá introdujo el pico y placa como mecanismo regulador de la congestión (y luego con argumentos de reducción de emisiones contaminantes).



Estudios indican que este mecanismo no ha sido efectivo para reducir sustancialmente la congestión o la contaminación, por lo tanto se requieren de instrumentos que realmente cumplan con su objetivo.

De acuerdo con la literatura en este tema, el peaje urbano es un mecanismo costo-efectivo. Ciudades como Estocolmo o Londres lo vienen implementando desde años atrás. Sin embargo, cabe aclarar que la formulación de los peajes surge cuando los sistemas de transporte público disponibles ya son eficientes, de tal forma que los ciudadanos dejan sus vehículos particulares para tomar el transporte público. En Bogotá y otras ciudades del país la situación es diferente.

Aunque se ha venido avanzando significativamente con la implementación del transporte masivo, todavía está presente el servicio de transporte público tradicional y más contaminante. Si hipotéticamente una gran fracción de los propietarios de vehículo particular dejaran sus vehículos y tomaran el transporte masivo, éste último colapsaría más de lo habitual (y además sería no recomendable en época de pandemia).

A pesar de que ésta es una limitante, los peajes urbanos bajo las circunstancias actuales en Colombia podrían funcionar en su primera fase como un esquema de recaudo para financiar el transporte público eficiente y sostenible (tratando hasta donde sea posible de atender el propósito de reducir la congestión y contaminación), lo cual no es necesariamente equivocado si en el mediano y largo plazo se mejora el transporte público. Sin embargo, los peajes urbanos requieren una fuerte planeación y diseño técnico riguroso, por lo cual su implementación no es necesariamente inmediata.

[\(Recomendado: Piden al Congreso no archivar proyecto sobre plásticos de un solo uso\)](#)

Hay otros impuestos en la propuesta de la reforma relacionados con el medioambiente, los cuales no discutimos aquí como los impuestos a los plaguicidas no orgánicos e impuestos al plástico de un solo uso. Estos también apuntan en la dirección correcta, gravando productos que contaminan.

Movernos hacia la senda del desarrollo sostenible no es gratis. Implica unos costos que debemos asumir como sociedad, y estos impuestos verdes comienzan a enviar señales para fomentar la responsabilidad de los consumidores y productores sobre sus impactos ambientales.



Obviamente para lograr su aceptabilidad, el gobierno nacional tiene un camino largo para demostrar la transparencia en el recaudo y el destino específico para financiar proyectos ambientales que de hecho beneficien a poblaciones más vulnerables, por ejemplo, aquellas que hoy enfrentan los costos de la conservación en comunidades rurales.

Plantear una oportuna y apropiada reforma que resuelva los problemas actuales del país es un enorme desafío. Lograr un consenso social un reto inmenso. Sin embargo, sería desafortunado que lo bueno de la reforma se desvanezca y terminen archivando avances importantes como los impuestos que resaltamos aquí en materia ambiental.

Jorge Bonilla y María Alejandra Vélez
Profesores Facultad de Economía, Universidad de los Andes y miembros del grupo de economía ambiental REES-EfD.



OPINIÓN

26 de abril 2021, 10:15 A. M.



Descubre noticias para ti



MEDIO AMBIENTE

ABR. 26 DE 2021

Proyecto Tití: el esfuerzo por proteger a un primate en Colombia

CIENCIA

7:20 AM

Amerizaje de la primera misión comercial de SpaceX y Nasa será mañana

CIENCIA

7:00 AM

Comienza primera prueba con mosquitos genéticamente modificados

Empodera tu conocimiento

REFORMA TRIBUTARIA 07:25 A. M.

La encrucijada de los liberales frente a la reforma tributaria



CORTE SUPREMA 07:00 A. M.

Extraditarán a controladora aérea que dejaba pasar aviones con coca



GUSTAVO PETRO 06:58 A. M.

Fajardo, mejor imagen de Petro, mayor voto

