



7.3 Responsabilidades en el transporte

Autopistas DEL CO₂

Una de las principales funciones para las que ha sido ideada la fiscalidad ambiental es la de controlar las emisiones de los llamados sectores difusos, aquellos que no están sometidos al sistema de derechos de emisión. En este grupo de sectores difusos se incluyen el transporte, el sector agrícola y el residencial. De los tres, en España el primero de los citados es el que posee en la actualidad una regulación ambiental más clara, gracias a la aprobación de un nuevo impuesto de matriculación que grava a los automóviles en función de lo que contaminan y no de la potencia, como se hacía hasta ahora.

Pese a representar el 50% de las emisiones de CO₂ de la UE, los denominados sectores difusos (transporte, agricultura y residencial) se habían quedado fuera de los que tenían que reducir emisiones o pagar por contaminar, lo que complicaba mucho el camino de la reducción impuesto por el Tratado de Kioto.

Sin embargo, la Comisión Europea acabó con esta irregular situación al aprobar un nuevo marco de referencia hasta el año 2020, en el que se establece que el transporte y los particulares tendrán que reducir un 10% sus emisiones respecto a 1990.

Como siempre, la parte más complicada es definir cómo lograr que se lleve a cabo de manera efectiva esa reducción.

En el caso del transporte, se ha intentado regular a través de la reforma de la fiscalidad *verde*, que pretendía ligar los impuestos que gravan a los automóviles en función de lo que contaminan y no de la potencia, como hasta ahora.

Esa reforma se ha quedado a medias y sólo ha conseguido sacar adelante el nuevo impuesto de matriculación, que establece cuatro tramos impositivos (exime a los menos contaminantes y penaliza a los que más emiten), pero no ha hecho lo mismo con el de circulación, que finalmente no ha visto la luz en esta legislatura y cuya modificación queda supeditada a la reforma de la Ley de Haciendas Locales. La gestión y recaudación de este tributo está cedida a los ayuntamientos, que perciben un 5% de sus ingresos a través del mismo.



Transporte y particulares tienen de plazo hasta el año 2020 para reducir en un 10% sus emisiones respecto a 1990

Algunas medidas pioneras que crean escuela

- Tasas de acceso al centro de la ciudad, al estilo de la *London Congestion Charge*. Funciona como una penalización económica que pretende que los usuarios sean conscientes del exceso de uso que realizan de un bien público (en este caso las calles) y de los problemas que provocan por ese exceso de uso. Además de la faceta recaudatoria, tiene la ventaja de impulsar el uso de otros medios de transporte más ecológicos.
- Reforma portuguesa de los impuestos de matriculación y circulación. Portugal ha sido una pionera al basar ambos impuestos en la emisión de CO₂.
- Propuesta de reforma holandesa: impuesto por kilómetro recorrido. A finales de 2007, el ministro holandés de Transporte, Camiel Eurlings, anunció un gravamen fiscal por kilómetro rodado para los vehículos, de manera que el conductor pagará por kilómetro recorrido y se eliminarán los impuestos de carretera. El Gobierno holandés quiere introducir la medida en 2011 para camiones y en 2016 para todo tipo de vehículos. El registro de kilómetros recorridos se efectuará por satélite.
- Singapur. Esta pequeña isla tiene una de las mayores densidades de población del planeta, lo que la ha convertido en una absoluta pionera en adoptar medidas para controlarlo. Por eso, su sistema de peaje por congestión del tráfico es el más veterano. La isla lo impuso en 1975. Singapur reinvierte todo el dinero que recauda en los diferentes impuestos que gravan a los vehículos en mejorar su red de transporte público. Como consecuencia, en esta ciudad-estado que posee uno de los PIB per cápita más altos del mundo, menos del 30% de los hogares son propietarios de un automóvil.

Ley de Calidad del Aire

La Ley de Calidad del Aire y Protección de la Atmósfera, que sustituye a la desfasada Ley de Protección del Medio Ambiente Atmosférico de 1972, fue aprobada por el Gobierno el 27 de octubre de 2007, siendo el único logro efectivo en materia de fiscalidad ambiental que alcanzó el Ejecutivo de todos los que se había propuesto al comienzo de la legislatura.

Esta Ley incluye el avance más significativo que se ha hecho nunca en España en cuanto a fiscalidad *verde*: la reforma del impuesto de matriculación, «ambientalizándolo» al fijar tipos impositivos diferenciados –desde el 0 al 14,75%– según sus emisiones esperadas en gramos de CO₂/Km.

La contaminación atmosférica continúa siendo motivo de una seria preocupación en España y en el resto de Europa porque existen niveles de contaminación con efectos adversos para la salud y el medio ambiente, particularmente en las aglomeraciones urbanas.

Muertes por contaminación atmosférica

Según un reciente estudio de la Comisión Europea, la contaminación at-

mosférica causa en Europa 350.000 muertes prematuras al año, de las que 16.000 corresponden a nuestro país.

En España, las evaluaciones de la calidad del aire demuestran que nuestros principales problemas son similares a otros países europeos, aunque en algunos casos agravados por nuestras especiales condiciones meteorológicas (mayor radiación solar, lo que favorece la contaminación fotoquímica y, por tanto, la formación de ozono; la resuspensión de partículas por escasez de lluvia, etc.) y geográficas (episodios de intrusiones de partículas de origen sahariano).

Las zonas que presentan los mayores niveles de contaminación son las grandes ciudades, donde las emisiones del tráfico de vehículos son las principales responsables de la contaminación, y puntualmente algunas zonas industriales.

Todos estos motivos son los que han motivado la aprobación de la nueva Ley

España ha «ambientalizado» ya el impuesto de matriculación, pero sigue pendiente de hacer lo propio con el de circulación

de Calidad del Aire, entre cuyas medidas, una de las más esperadas, está la ya citada de ambientalización del impuesto de matriculación.

La Ley ha incluido una modificación para establecer, a partir del 1 de enero de 2008, un sistema en el impuesto de matriculación que toma en consideración criterios ambientales en lugar de la potencia de cilindrada.

De acuerdo a los criterios establecidos, la propuesta del Gobierno consiste en aplicar los siguientes baremos en el impuesto de matriculación:

- <120 g CO₂/km: 0% en el impuesto de matriculación
- ≥120<160g CO₂/km: 4,75%
- ≥160<200 g CO₂/km: 9,75%
- ≥200 g CO₂/km, motos acuáticas y quads: 14.75%

La fusión de los impuestos de matriculación y circulación

Uno de los temas que quedó pendiente durante la pasada legislatura fue completar el proceso de ambientalización de los vehículos mediante la aprobación de una reforma fiscal al estilo de la del impuesto de matriculación, pero que afectara al de circulación.

Durante la celebración del pasado Congreso Nacional del Medio Ambiente (CONAMA), Miguel Buñuel, profesor de Economía y Hacienda Pública de la Universidad Autónoma de Madrid, expuso su propuesta para unificar estos dos impuestos.

Tal y como explicó Miguel Buñuel, «el uso de la tributación del transporte co-

mo instrumento frente al cambio climático resulta especialmente interesante, porque el transporte es un sector difícil de someter al actual mercado de derechos de emisión y sus emisiones crecen continuamente».

La propuesta del profesor supone, en la práctica, la desaparición del impuesto de matriculación y la ambientalización del de circulación, lo que provocaría el nacimiento de un nuevo impuesto cuya base imponible sería «una media de las emisiones contaminantes potenciales del vehículo, ponderada por un factor de gravedad de las consecuencias medioambientales de dichas emisiones».

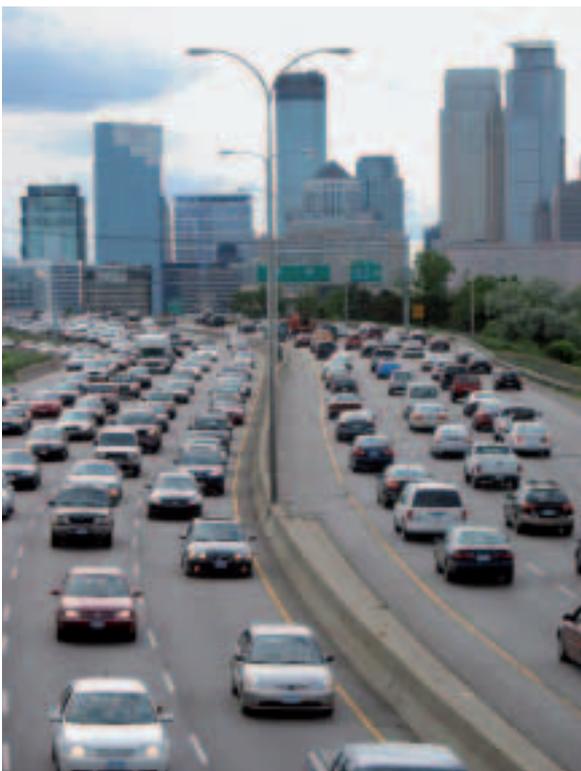
El principal problema de la fusión de estos dos impuestos deriva del reparto de competencias de nuestro país. Así, mientras que el impuesto de matriculación está totalmente cedido a las comunidades autónomas (a pesar de ser de carácter estatal), el impuesto de circulación es de ámbito local.

La solución propuesta por Miguel Buñuel pasa por la eliminación de los dos impuestos actuales (el de matriculación y el de circulación), que se sustituirían por un nuevo impuesto, el de emisiones de vehículos de motor, que sería de carácter autonómico pero con una cesión parcial del mismo a los municipios.

Greenpeace y el sector del transporte

Y mientras España da sus primeros pasos hacia una fiscalidad ambiental para el sector del transporte, hay sectores sociales que solicitan avances más rápidos. Por ejemplo, las organizaciones ecologistas.

«El 33% de las emisiones mundiales de CO₂ son de transporte», explicaba Sara Pizzinato, responsable de la campaña de transporte de Greenpeace España, durante la celebración del último CONAMA.



Bonificaciones municipales según ayuntamientos

Según el artículo 95.6 del Texto Refundido de la Ley de Haciendas Locales (TRLHL), las ordenanzas fiscales podrán regular, sobre la cuota del impuesto, bonificaciones de hasta el 75% en función de la clase de carburante, y hasta el 75% en función de las características de los motores.

Como esta facultad de regulación está en manos de los ayuntamientos, cada uno de ellos la utiliza en función de sus características y necesidades, lo que da como resultado un amplio abanico de posibilidades diversas dependiendo de la localidad.

En el siguiente cuadro se explican las bonificaciones que están en vigor en la actualidad en algunos ayuntamientos españoles.

Ayuntamiento	Tipo de bonificación	Aplicación
Barcelona	75%	Vehículos eléctricos o mixtos no contaminantes
Bilbao	25%-50%-75%	Según tipo de vehículo
Málaga	75%	1er año: eléctrico/ híbrido/ motor gas natural o licuado de petróleo/ reforma adaptación vehículo
Palma de Mallorca	75%	– Eléctricos o no contaminantes – Híbridos y de transporte colectivo (3 años)
Sevilla	75%	4 primeros años: vehículos eléctricos, híbridos o no contaminantes
Valencia	25%-50%	Según tipo de vehículo
Zaragoza	50%-75%	– 1er año: 75% calificación A y B – 4 años: 50% híbridos con catalizador – Sin límite de fecha: 50% híbrido o no contaminante

Éstas son algunas de las demandas de esta institución para el sector transporte:

- El límite de CO₂ por kilómetro no es lo suficientemente bajo. En 1998, la industria automovilística prometió reducir de forma voluntaria los niveles a 140 gramos de CO₂ por kilómetro para 2008 y a 120 gramos para 2012. Han pasado 10 años y no han sido capaces de mantener esta promesa. El promedio de las emisiones en 2007 fue de 158g/km, demostrando el incumplimiento de la industria. Es fundamental, por lo tanto, que se fije por ley un límite claro de 120g de CO₂ por km para 2012. Esto representaría un ahorro en combustible de 1.5l/100 km por coche comparado con el promedio actual.



Greenpeace demanda medidas como fijar objetivos de reducción de emisiones de CO₂ más allá de 2012 o limitar por ley las emisiones de CO₂ por kilómetro

- La legislación no fija objetivo alguno más allá de 2012 para continuar con la reducción de las emisiones de CO₂. Se deberán fijar objetivos a largo plazo de 80g de CO₂/km para 2020 y de 65g de CO₂/km para 2025. Esto significaría que la reducción de emisiones provenientes de automóviles podría duplicarse en el largo plazo.
- Es fundamental que se rechace la introducción de «eco-innovaciones» que permiten a los fabricantes tener objetivos más laxos en términos de eficiencia de los motores.
- El reparto de los límites de las emisiones deberá determinarse, para cada fabricante, sobre la base del tamaño del coche (huella), no de su peso. El peso es parte del problema, de hecho los modelos comercializados en Europa han visto crecer su peso un 18% en los últimos 10 años.
- El establecimiento de dos tipos de límites: uno para la flota corporativa y otro para los modelos individuales, para desincentivar tendencias contraproducentes.
- El sistema de sanciones debe estimular a los fabricantes para que adopten estándares más eficientes. Para que actúe de elemento disuasorio, las sanciones deberán ser al menos de 150 euros por gramo de CO₂ sobre el límite y por vehículo para el año 2012. La Comisión Europea ya ha indicado que este nivel de sanciones es necesario para que todos los fabricantes respeten los objetivos. ♦



«Los incentivos económicos por conducta respetuosa con el medio ambiente son soluciones eficaces»

Una experta en fiscalidad medioambiental elabora en esta entrevista un recorrido por los orígenes, la situación actual y el futuro de la denominada fiscalidad *verde* en nuestro país.

—¿Cuáles son los orígenes de la fiscalidad medioambiental en España?

La finalidad extrafiscal del tributo, más allá de la puramente recaudatoria, fue tempranamente defendida por la doctrina española. Ya en la Ley 230/1963, de 28 de diciembre, General Tributaria (BOE de 31 de diciembre), el artículo 4 señalaba: «Los tributos, además de ser medios para recaudar ingresos públicos, han de servir como instrumentos de la política económica general, atender a las exigencias de estabilidad y progreso sociales y procurar una mejor distribución de la renta nacional».

En nuestro ordenamiento, la fiscalidad puede orientarse efectivamente a la protección ambiental, por ser éste un objetivo legítimamente amparado por la Constitución. Ahora bien, para ello han de respetarse los cauces jurídicos oportunos. En ocasiones, con buena voluntad política, en el pasado se emplearon argumentos en favor del medio ambiente para el establecimiento de determinados tributos, pero los esfuerzos resultaron infructuosos por falta de habilitación legal expresa (por ejemplo, alguna ordenanza municipal que se adelantó a la legislación estatal en la regulación del aparcamiento).

España, como Estado miembro de la Unión Europea, ha seguido el ritmo im-

puesto desde las instancias comunitarias en la evolución de los sucesivos programas medioambientales. Históricamente, el inicio de las actuaciones en política ambiental se sitúa en los años 70. Posteriormente se prevén ciertas competencias en el Acta Única Europea en 1986 y se integra ésta con otras políticas en el Tratado de Maastricht en 1992, declarándose como objetivo lograr un alta protección en el Tratado de Ámsterdam de 1997. No obstante, los impulsos de la fiscalidad ambiental por la Comisión con frecuencia encuentran el bloqueo por parte de algunos Estados miembros (concretamente de España en lo relacionado con la energía).

En el ámbito europeo, el Sexto Programa de Actuación Ambiental reconoce expresamente el papel de la fiscalidad como instrumento al servicio de la protección del medio ambiente y, al mismo tiempo, propone conjugarla con otras medidas de índole económica, como el mercado de permisos negociables.

—¿Qué país cree que es el más avanzado en este tema y en qué posición se encuentra España?

Los países nórdicos y Alemania suelen ser referentes obligados en esta ma-

teria. España ha evolucionado bastante en los últimos años, pero aún queda mucho camino por recorrer, sobre todo en lo que respecta a la adopción de medidas coordinadas cuyo alcance territorial sea mayor.

—¿Cuáles son los principios básicos de los que parte la fiscalidad medioambiental en nuestro país?

Vienen expresamente recogidos en la Constitución y en la normativa comunitaria. Entre los principios constitucionales, cabe resaltar los referidos al ámbito tributario, recogidos en el artículo 31: generalidad, capacidad económica, igualdad, progresividad, no confiscatoriedad y legalidad. En cuanto a los principios comunitarios, destaca el conocido «quien contamina, paga» (*Verursacherprinzip, pollueur-payeur, polluter pays, chi inquinata paga*), junto a los principios de cautela y de acción preventiva, y de corrección de los atentados al medio ambiente, preferentemente en la fuente.

(*) María Amparo Grau Ruiz es profesora titular de Derecho Financiero y Tributario en la Universidad Complutense de Madrid. Ha llevado a cabo numerosos estudios sobre la evolución-adaptación de la fiscalidad a las nuevas tendencias de la sociedad, incluida la cada vez mayor preocupación por el cuidado del medio ambiente.

En la medida en que un tributo ambiental es un tributo, ha de respetar los principios de justicia tributaria del artículo 31, pero si existe un conflicto a la hora de servir a los principios ambientales, sólo podría separarse del de capacidad económica si la medida es idónea, necesaria y proporcional para conseguir la finalidad propuesta.

—¿Qué leyes y normas recogen de manera expresa el interés por proteger el medio ambiente?

El artículo 45 de la Constitución, en su apartado 1, dice que todos tienen el derecho a disfrutar de un medio ambiente adecuado para el desarrollo de la persona, así como el deber de conservarlo. Cuando se adoptan medidas de fiscalidad ambiental, hay que tener en cuenta su apartado 2, que obliga a los poderes públicos a velar por la utilización racional de todos los recursos naturales, con el fin de proteger y mejorar la calidad de la vida y defender y restaurar el medio ambiente, apoyándose en la indispensable solidaridad colectiva.

En este punto, conviene subrayar que, como legitimación material, la solidaridad se encuentra tanto en la raíz del tributo como en la protección ambiental. En todo caso, deben diferenciarse las medidas tributarias de las represivas previstas en el apartado 3 (sanciones penales o, en su caso, administrativas, así como la obligación de reparar el daño causado).

Otros artículos constitucionales que suelen relacionarse con la protección del medio ambiente son el 128.1 (que subordina al interés general toda la riqueza del país en sus distintas formas, sea cual fuere su titularidad) y el 33.2 (sobre la función social del derecho de propiedad).

La Ley General Tributaria vigente, Ley 58/2003, de 17 de diciembre (BOE de 18 de diciembre), también explicita en su artículo 2.1 que «los tributos, además de ser medios para obtener los recursos necesarios para el sostenimiento de los gastos públicos, podrán servir como instrumentos

de la política económica general y atender a la realización de los principios y fines contenidos en la Constitución».

Al margen de aspectos medioambientales introducidos en leyes sobre algunos impuestos en particular (el IRPF o el Impuesto sobre Sociedades), hay leyes generales que contienen algunas medidas sobre fiscalidad ambiental (por ejemplo, la Ley 4/2008, de 23 de diciembre, BOE de 25 de diciembre; un extracto de su exposición de motivos puede consultarse en el anexo). Del mismo modo, hay leyes autonómicas generales o específicas de creación de tributos ambientales. Por último, las Leyes de Presupuestos se emplean sobre todo para actualizar los tipos de gravamen (como hace la Ley 2/2008, de 23 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2009, BOE de 24 de diciembre, con ciertas tasas).

En el marco comunitario deben considerarse, además, los artículos 2, 6 y 174 a 176 de la versión consolidada del Tratado Constitutivo de la Comunidad Europea (su tenor literal se reproduce en el anexo). Merecen mención expresa, a pesar de su discutida naturaleza jurídica, las directrices comunitarias sobre ayudas de Estado a favor del medio ambiente de 3-II-2001 (94/C/72/03), que la Comisión Europea emplea para valorar las ayudas públicas prohibidas sobre las que ejerce cada vez un control más férreo.

—¿Qué sectores están mejor regulados desde el punto de vista medioambiental? ¿Cuáles son los que tienen más trabajo pendiente?

Si se consultan las bases de datos de la OCDE y de la Unión Europea, se aprecia con facilidad cómo se han explotado hasta la fecha las distintas materias imponibles. Analizando el Derecho comparado, se observa que todavía en los sectores distintos de los combustibles, la electricidad y los medios de transporte podría avanzarse haciendo un buen uso de la regulación fiscal medioambiental.

—¿Cómo cree que afectará la actual crisis económica a la legislación industrial y a la puesta en marcha de la fiscalidad verde en España?

La crisis económica podría llevar a replantearse los beneficios fiscales existentes cuya pretendida finalidad es medioambiental, con el objetivo de reforzar el control institucional sobre los presupuestos de gastos fiscales que han de elaborar los entes públicos. De este modo, cabría aprovechar la coyuntura actual para depurar el sistema fiscal de incentivos que no sirvan verdaderamente a la protección del medio ambiente.

Existe, por otra parte, el riesgo de que, para mantener el gasto público, se quiera aumentar la presión fiscal de manera menos visible o transparente de cara a los afectados, sin modificar grandes impuestos, y que florezcan nuevos tributos supuestamente ambientales. Ante tal conducta espuria, afortunadamente para los ciudadanos, los criterios para controlar la legalidad y constitucionalidad de las normas fiscales ambientales han sido clarificados por la doctrina y la jurisprudencia del Tribunal Constitucional en el pasado. En este punto, el contar con experiencias previas es muy ilustrativo. En ellas se afirma que tanto la configuración del hecho imponible como la cuantificación del tributo han de reflejar fielmente el daño ambiental o el coste de evitarlo, que no basta con aludir al destino ambiental de los fondos recaudados, etc.

—¿Cree que en España se podría aplicar el sistema de doble dividendo de fiscalidad ambiental? ¿Cuáles son los principales obstáculos a superar para hacerlo?

La teoría del doble dividendo tuvo su momento de auge, y también, en cierto modo, ha sido objeto de muchas críticas. Podría aplicarse en España. El principal obstáculo es tener en cuenta los efectos cruzados de las figuras tributarias en un sistema descentralizado.

En los últimos trabajos en el marco de la OCDE se admite que la recaudación obtenida gracias a los tributos ambientales puede destinarse a lograr el equilibrio presupuestario, financiar un mayor gasto o reducir otros tributos. Algunos países miembros de la OCDE han rebajado la presión fiscal sobre el trabajo, recortando los costes no salariales del trabajo a modo de contribuciones del empleador a la Seguridad Social. Todo depende de la distorsión que causen los tributos ambientales introducidos y los sustituidos.

Un aspecto muy discutido del uso de las rentas obtenidas con tributos ambientales es el desplazamiento de la presión fiscal del empleo a la contaminación con la expectativa de que esto promueva el esfuerzo en el trabajo y contribuya a un mayor empleo, mientras que se mejora el medio ambiente (doble dividendo). Cabe distinguir en la hipótesis del doble dividendo una versión fuerte y otra débil. La débil, generalmente admitida, supone que el reciclaje de los ingresos a través de una reducción de los tributos que distorsionan mejora el bienestar con respecto al reciclaje a través de pagos de sumas fijas. La versión fuerte, menos pacífica, supone que la sustitución de un tributo que distorsione por un tributo ambiental mejorará el bienestar.

La decisión de qué hacer con las rentas recaudadas a partir de un tributo ambiental habría de quedar en manos del legislador presupuestario. A menudo, para vencer la resistencia social de los sectores implicados a la hora de la implantación de un nuevo tributo, se propone la afectación o afección a fines propios de esos sectores, lo que impide que dichos recursos se destinen a otras necesidades públicas que puedan valorarse libremente. Además, incluso puede que, debido a la afectación, llegue a vulnerarse el principio de «quien contamina, paga».

—¿Considera que el ciudadano medio está lo suficientemente concienciado respecto al consumo de energía y el cuidado del medio ambiente en general?

Me temo que el ciudadano medio no está, en términos generales, suficientemente concienciado. Desde luego, hace falta promover la educación ambiental desde las aulas. Ahora bien, cuando se carece de sensibilidad en estos temas (por ejemplo, todavía algunos piensan que no les pagan por reciclar y que ése no es su trabajo), el incentivo del ahorro económico que puede suponer una conducta limpia y respetuosa con el medio ambiente es una solución que en la práctica se ha demostrado eficaz. Como digo a mis alumnos: si no todos tienen corazón, al menos sí todos tienen bolsillo.

—¿Qué retos se le plantean a la legislación ambiental española para los próximos años?

En materia fiscal, uno de los retos es integrar los avances aislados a gran escala, compartiendo las buenas prácticas en la mayor parte posible del territorio estatal. En este sentido, es interesante que las autonomías hayan ido funcionando como banco de pruebas de las distintas categorías de tributos ambientales. Eso sí, sin perder de vista las directivas comunitarias, que obligarán incluso en algún caso (como el referido a la fiscalidad del automóvil) a conectar con la esfera local.

Otro reto que apuntaría a la vez es el profundizar en las pequeñas medidas tributarias en ámbitos más reducidos, pues en absoluto debe desdeñarse la eficacia de una tasa en un municipio (ya sean tasas por prestación de servicios ambientales, por aprovechamiento del dominio público o por tolerancia).

—¿Cómo están repartidas las competencias en materia de fiscalidad ambiental en España?

En esta materia debe atenderse al reparto de las competencias normativas

que se hace en la Constitución. Tanto el Estado, como las comunidades autónomas y los entes locales pueden contar con impuestos, tasas o contribuciones especiales que persigan una finalidad ecológica o introducir algún elemento ambiental en la regulación de un tributo ordinario. La diferencia estriba en los límites que encuentran a la hora de crear estos tributos ambientales.

El Estado puede crear tributos y cederlos a las comunidades autónomas. La cesión puede ser de competencias normativas, de gestión o de las sumas recaudadas. Las comunidades autónomas, cuando sus parlamentos legislan, no pueden invadir los hechos impositivos propios del Estado, ni la materia imponible reservada a los entes locales.

El hecho imponible es el que pone de manifiesto riqueza y que el legislador somete a gravamen (por ejemplo, la obtención de renta, definida según la Ley del Impuesto, hace nacer la obligación de pagar el IRPF). La capacidad económica, puesta de relieve en forma de renta, patrimonio o gasto, hace que el sujeto deba contribuir al sostenimiento de los gastos públicos. El término «materia imponible» es bastante más amplio para garantizar la autonomía local. De hecho, muchos de los problemas de inconstitucionalidad padecidos por normas autonómicas tuvieron su origen en este punto (al solaparse con la materia local propia del Impuesto sobre Bienes Inmuebles o del Impuesto sobre Actividades Económicas).

Los entes locales, desde el año 2002, vieron cómo el Estado regulaba en la Ley de Haciendas Locales la posibilidad de reforzar el enfoque ambiental en sus tributos, fundamentalmente a través de la concesión de beneficios fiscales a los ciudadanos. Desde entonces, los municipios, a través de sus ordenanzas fiscales, han adoptado medidas ambientales en tributos clásicos dentro de los márgenes previstos por la legislación estatal. ♦