



SESIÓN PLENARIA

4.- Interpelación N.º 165, relativa a criterio sobre los anuncios e intenciones del Gobierno de la nación de incrementar la tributación a los vehículos diesel, presentada por el grupo parlamentario Popular. [9L/4100-0165]

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Pasamos al punto cuarto del orden del día.

Señor secretario segundo.

EL SR. CARRANCIO DULANTO: Interpelación N.º 165, relativa al criterio sobre los anuncios e intenciones del Gobierno de la nación de incrementar la tributación a los vehículos diesel, presentada por el grupo parlamentario Popular.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Turno de exposición, tiene la palabra en nombre del grupo parlamentario Popular D.ª Cristina Mazas.

LA SRA. MAZAS PÉREZ-OLEAGA: Gracias, señora presidenta.

Trae el grupo popular a este Parlamento una cuestión que mantiene en vilo a las familias españolas y cántabras. Y es el sartenazo fiscal que nos espera a partir del 1 de enero de 2019, gracias al Gobierno conjunto del PSOE y de Podemos.

Profundizando en alguna de las ocurrencias que hemos visto en los responsables de las distintas áreas del Gobierno de la nación, hemos visto de momento, las siguiente subidas tributarias, ¡hum!

En primer lugar, un incremento del impuesto de sociedades, incrementando el tipo mínimo; subiendo también el impuesto a las transacciones financieras, que como ya hemos visto luego se trasladará en este caso ese coste diferencial a todas las familias.

El impuesto sobre determinados servicios digitales. El incremento del impuesto sobre la renta. El incremento de la tributación de los autónomos y de los empresarios. Y una de las últimas ocurrencias ha sido el incremento del impuesto al diesel, en el que la Ministra de Transición Ecológica ha advertido que introducirán este tributo, que supondrá un gasto adicional de 120 euros por vehículo a los 17 millones de vehículos diesel que hay en España y 60 euros por calefacción de gasoleo.

El incremento de este impuesto tiene dos efectos claros. En primer lugar, perjudicará a aquellas personas con menos renta. Y en segundo lugar, no tendrá ningún impacto de tipo ambiental.

Y es que además este incremento de impuestos viene en el peor momento para las familias, autónomos y empresarios de nuestra región. Y es que los precios de los carburantes están en sus valores máximos de los últimos cuatro años.

El fin de semana pasado, los precios de la gasolina y el gasoleo han vuelto a subir hasta un precio de media 1,351 euros y 1,271 euros por litro para el gasoleo.

Esto supone que los valores máximos de los precios de los carburantes son los más altos desde el 20 de octubre del año 2014.

Según los últimos datos publicados por el boletín petrolero de la Unión Europea, llenar un depósito medio de 55 litros de gasoleo hasta 70 euros. Y además nos costará unos ocho euros más que el año pasado.

Y es que desde el principio de año, el precio del gasoleo se ha incrementado un 11 por ciento, por un 8,8 que lo ha hecho la gasolina y en la última semana el incremento ha sido del 1,68 por ciento.

Si lo comparamos con el mismo periodo del año anterior, es decir, vemos el incremento desde el año 2017, el coste se ha disparado un 12 por ciento para la gasolina y casi de un 15 por ciento para el petróleo.

Es decir, que imponiendo un impuesto adicional al gasoleo, incrementarán aún más la subida, que en este caso se está produciendo por el mercado y que se está registrando en los últimos meses y que supondrá un considerable perjuicio para las familias, empresas y ralentizará, además hoy hemos visto que disminuye un punto casi el crecimiento para España durante el año que viene, ralentizará aún más la economía.



No discrimina por renta y desde luego no es ningún impuesto medioambiental.

Hace unos días además, las principales asociaciones españolas del sector de la automoción, han pedido que no se ataque al diesel, una vez escuchadas las palabras de la Ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera, que no pudieron ser más elocuentes.

“El diesel, –entrecomillo– tiene los días contados. Su impacto en la calidad del aire es lo suficientemente importante como para ir pensando en un proceso de salida”, fueron sus palabras.

Estas irresponsables declaraciones han puesto en pie de guerra a todo el sector del automóvil.

Podemos hacer una enumeración de lo que han dicho las principales asociaciones que tienen que ver, en este caso, con el transporte.

Desde ANFAC, que es la asociación de fabricantes, se ha solicitado moderación, en este caso a la ministra, y ha puesto sobre la mesa las graves consecuencias que una subida de este tributo supondría para la industria de los coches diesel y atención, para las personas que trabajan en el sector de la automoción que serían unas 40.000 en España.

La asociación habla además de veto tecnológico al gasóleo por parte del Ejecutivo de Pedro Sánchez. Según esta asociación esta industria emplea al 9 por ciento de la población activa, esta incertidumbre –señala la asociación– solo puede provocar que perdamos oportunidades de nuevas adjudicaciones y de nuevos modelos y que nuestra industria se debilite gravemente, es decir, que España pueda ser menos beneficiaria de determinados modelos que se tengan que producir en las plantas que ahora mismo muchas marcas de coches tienen en nuestro país.

Esta entrada en vigor tiene que ver con otro hecho para este tipo de compañías como es la nueva homologación de las emisiones, que los fabricantes además provocarán un aumento del impuesto de matriculación de los vehículos.

En línea con estos desafíos la industria ha invertido en este caso en temas medio ambientales más de 10.000 millones de euros, pero sin embargo si se varía la fiscalidad, esta asociación dice que la producción caerá en 2019 entre un uno y un diez por ciento motivada por esta nueva norma.

También en este caso podemos ver cuál es la producción que hemos tenido durante lo que va de año en vehículos diesel. En este sentido la industria del automóvil en España en los primeros ocho meses del año ha producido más de 1.350.000 coches en lo que va de año de los cuales el 42 por ciento funcionan con diesel, el resto sería de gasolina y eléctricos entre el uno y el dos por ciento.

Al año se fabricarán en España entre 1,2 millones de vehículos diesel. El sector además ha visto cómo en los últimos ejercicios los clientes han abandonado de manera progresiva y en muchos casos por los anuncios como los que realiza el propio Gobierno.

Otra de las asociaciones que tienen que ver con este sector, que es la Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, GAMMAN. Desde esta asociación tachan las palabras del Gobierno contra el diesel de dardos sin fundamento y que lo que debiera hacer el Ejecutivo con mucha razón además, es un plan que incentive el achatarramiento de los vehículos más antiguos, porque la media de edad del parque es de 12 años, como el viejo Plan PIVE, o una reforma fiscal que suprima el impuesto de matriculación y que se reoriente el impuesto de circulación para que se base en las emisiones en lugar de la cilindrada y de la potencia.

También dice el presidente de esta asociación que además tenemos la suerte de que es cántabro, Lorenzo Vidal de la Peña, dice que es temerario que la Ministra Rivera haga estas declaraciones porque es evidente que no está teniendo en cuenta con las tecnologías que hoy el diesel expulsa menos gases de efecto invernadero.

Desde una tercera asociación que es la Asociación de Concesionarios, desde luego hay unanimidad en todas ellas, desde FACUNAUTO señalan de precipitada una subida impositiva al diesel. También se pide que antes de dar por muerto al diesel el Gobierno lidere el proceso de descarbonización de la movilidad que debiera de ser progresivo y ordenado, que se pretenda hacer de una medida medio ambiental una mera medida con carácter recaudatorio.

Y desde una cuarta asociación, que es la Asociación de Operadores de Productos Petrolíferos, y de forma unánime se señala que no es comparable los antiguos vehículos diesel con los que ahora se están produciendo porque son más eficientes en cuanto a las emisiones.

Además, en cuanto a los coches alternativos, de energías alternativas, hoy solo el 6,6 por ciento de los coches que se compran son de energías alternativas, y hay que tener en cuenta que además estos coches son muy caros, de media un coche eléctrico estaría entre los 30.000 y 40.000 euros desde luego muy asequible para las personas con rentas bajas.



En cuanto a los datos sobre ventas de coches, los tres coches más vendidos en lo que va de año son tres coches que se producen en fábricas de Cataluña y de Navarra. El sector del automóvil representa el 8,6 por ciento del PIB nacional y España es el segundo productor de coches de Europa solo por detrás de Alemania y el octavo del mundo.

En 2017 se fabricaron 2,87 millones de euros en las 14 plantas que tiene nuestro país y este sector que produce casi el 10 por ciento de lo que se produce en el conjunto de España, yo creo que no es en este caso bueno unas asociaciones a las que haya que desdeñar ni mucho menos, señalan que lo que se pide es una mayor inversión en los puntos de recarga, y lo que se pide es en este caso medidas medioambientales donde España está en una posición muy rezagada con respecto a otros mercados europeos y la puesta en marcha de programas de estímulos a la compra de automóviles de vehículos híbridos eléctricos y de gas.

Desde luego en este caso como ya señalan ellos están preparados para adaptarse a las políticas medioambientales. Pero se necesita una transición ordenada.

Desde luego, desde la Asociación dicen, y para finalizar, que la situación actual la remarcan como de persecución al diesel. Y remarcan que desde la entrada en vigor de la normativa, en este caso para gasoleo del año 92, los coches actuales emiten hasta 100 veces menos de óxido.

Faconauto, otra de las asociaciones, remarca que si lo que se pretende es realizar medidas medioambientales, lo que se espera es impulsar la nueva Ley de cambio climático que podría ser una buena oportunidad para llegar a un consenso y alcanzar una movilidad sostenible.

Pero realmente lo que pretende el Gobierno no es una medida de carácter medioambiental, sino que es una medida de carácter recaudatorio.

En el día de hoy, el Gobierno de la nación ha tenido que presentar a la Comisión Europea las líneas estratégicas de lo que serán los Presupuestos Generales del Estado para el año 2019.

Dentro de la exposición que se ha hecho por parte de la Ministra de Economía y de la Ministra de Hacienda, hay un dato muy significativo. Y es que el Gobierno prevé recaudar más por la subida del diesel que de las rentas más altas. Es decir, esta medida, lejos de tener una intención meramente medioambiental tiene una intención realmente recaudatoria.

Y es que es una cuestión que forma parte del ideario del Partido Socialista. Si uno echa una ojeada a los presupuestos alternativos, presentados por el PSOE a los Presupuestos del año pasado, la subida de la fiscalidad del diesel ya venía contemplada en esos presupuestos alternativos. Y también fue presentada como una enmienda a los Presupuestos Generales del Estado para el año 2018 con el anterior Gobierno.

Medidas como digo recaudatorias, que disminuirán la capacidad de crecimiento y que sobre todo incidirán en aquellas personas que menos renta tienen. Por eso, desde el Grupo Popular queremos conocer los criterios del Gobierno de Cantabria sobre las repercusiones que sobre los ciudadanos y la economía de nuestra región puede tener este hecho.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias, Sra. Mazas.

Contestación del Gobierno. Tiene la palabra D. Juan José Sota, Consejero de Economía, Hacienda y Empleo.

EL SR. CONSEJERO (Sota Verdión): Muy buenas tardes, señoras y señores diputados.

Después de la catástrofe que nos ha anunciado aquí la Sra. Portavoz del Partido Popular, sobre el diesel. Que lo primero que tengo que decirles, Sra. Diputada, es que el diesel no va a desaparecer, no va a desaparecer. Y usted sabe que la fiscalidad que tiene en estos momentos el diesel son casi 11 céntimos de euro por litro menos que la gasolina. Y lo que se pretende es aplicarle en principio, porque luego hablaremos de hipótesis, un incremento del 3,8 céntimos por litro. Con lo que todavía se situará en unos aproximadamente 8,9 ó 9 céntimos menos por litro, la fiscalidad de la gasolina superior a la del diesel. Por tanto, eso es algo que primero le quería decir a la Sra. Diputada.

Y este es un impuesto que usted sabe que tiene que ver mucho con un estudio que presentaron al anterior Gobierno, al anterior Secretario de Estado, al Ministro, unos expertos en relación a la fiscalidad del diesel en nuestro país. Que sabe que España es un país que tiene los carburantes con los precios más bajos o de los más bajos de la Unión Europea.

Incluso, si los comparamos con el poder de compra, muchísimos más bajos que por ejemplo y país vecino a nosotros como es Portugal, donde los combustibles son muchísimo más altos y la fiscalidad también.

Pero, señoría, estamos aquí hablando de un futuro; porque es verdad que hay unas medidas aprobadas y que veremos, en los presupuestos generales del Estado cómo quedan.



Pero yo quisiera traer aquí a colación su contradicción. Porque usted tiene hoy aquí una iniciativa sobre un futuro: de qué va a pasar con el impuesto del diesel, etc. Y voy a leerle lo que decía usted solamente hace muy escasos meses. El 14 de mayo del año 18, con motivo de una proposición no de ley, en relación a —esto sí un hecho ya constatado— el incremento de 4,8 céntimos al diesel y a la gasolina, de la recuperación de lo que se llamó céntimo sanitario, por parte del Gobierno del Partido Popular y que además todos los ciudadanos, —esto ya no hablamos de futuros, es un hecho—, empezaremos a pagar a partir de 1 de enero del año 19, —esto sí es un hecho— todos pagaremos 4,8 céntimos más por litro de gasolina y de gasoil a partir del día 1 de enero, porque así se aprobó en el presupuesto del Estado, por parte del Partido Popular, de Ciudadanos, con el apoyo del Partido Nacionalista Vasco. Eso es una realidad, que se aprobó y que va a entrar en vigor, señorías.

Y usted decía con motivo de esa proposición no de ley, decía: es una proposición no de ley en contra de los presupuestos generales del Estado, en la línea que va haciéndose en cada momento, habido cuenta de la cercanía de la cita electoral, decía usted ya en mayo, y el incremento de las inversiones en los presupuestos generales del Estado.

“Hoy nos toca un nuevo sainete, decía usted, con la modificación de la ley que describe el impuesto sobre hidrocarburos”. Decía usted lo que era el impuesto sobre hidrocarburos y que tenía tres apartados, etc. Y decía que esta regulación se negociaría, supongo, decía usted en el Consejo de Política Fiscal y Financiera: le quiero decir que no se negoció nada en el Consejo de Política Fiscal y Financiera, el Sr. Montoro, como era habitual en él lo aprobó, lo aplicó y no contó con nadie.

Y se ha referido luego usted hoy aquí, a un dato que usted ha expresado aquí sobre el tema de los impuestos generales que le he dicho sobre el diesel. La idea, —y todavía no está reflejada con estricto rigor, como les acabo de decir—, lo que pretende es que esta recaudación, señorías, se destine en gran medida a financiar o a incentivar el vehículo eléctrico. Usted decía que son vehículos muy caros.

Evidentemente en España estamos muy retrasados en ese asunto y una parte importante de este tributo, sus ingresos se dedicarían, no menos del 30 por ciento, así está establecido en el acuerdo con Podemos, del 30 por ciento, a la compra de vehículos eléctricos para reducir el efecto contaminante y por lo tanto el efecto invernal y así propiciar medidas que contribuyan al cambio climático, no al cambio climático. Por tanto, señorías, esto es un hecho.

Y respecto a los tributos, le quiero decir simplemente, que si usted considera, es su opinión, yo desde luego la respeto y la del Partido Popular, ha dicho usted que nos van a dar un sartenazo, etc. No, sartenazo las que dieron ustedes, el Partido Popular cuando gobernaron en España, que subieron nada más y nada menos que 54 figuras tributarias, algunas de nueva creación; el IRPF, el IVA.

Porque claro, en el carburante que pagamos, en el carburante que pagamos, se incluye el 21 por ciento de IVA, que lo subieron ustedes en el año 2012, del 18 al 21, cuando habían estado haciendo una campaña sistemática de que no iban a modificar el IVA. Solo tardaron en llegar al Gobierno para hacerlo.

Pero le diré más. Las propuestas fiscales de este Gobierno no van a afectar a las calas medias y trabajadoras. Y ¿eso por qué? Porque, hombre, si usted considera, que lo ha citado de corrido, incremento sobre el IRPF, ¿usted considera que el incremento sobre el IRPF a rentas superiores a 130 o 140.000 euros, afectan a la clase medio o trabajadora?, ¿alguien cobra 10.000 o 12.000 euros al mes, brutos? Pues yo creo que los que estamos aquí ninguno, o por lo menos los que estamos en el Gobierno seguro que no.

Y además le diré otra cosa, aumentar el impuesto de sociedades, se trata de establecer un mínimo y sobre todo para las grandes empresas Señoría, porque ustedes, por no considerar a usted que incrementar el impuesto de sociedades a aquellas empresas o grandes empresas en este caso, que tengan una cifra de negocios igual o superior a 20 millones de euros, pues no afecta evidentemente a las pymes, a las que se rebajará en este caso del 25 al 23 por ciento, el tipo que pagan de impuesto de sociedad a esas pequeñas y medianas empresas, que facturen menos de un millón de euros. Eso es, son medidas fiscales dirigidas a las clases medias y trabajadoras.

Y le diré otro dato más. No sé si usted habrá leído hoy un periódico nada sospechoso de ser proclive a las tesis del actual Gobierno de España, pero hoy el periódico El Mundo, publica una encuesta que se ha hecho a los españoles, sobre las propuestas fiscales para España. Y le diré que cuando le preguntan a los ciudadanos españoles sobre el aumento del IRPF para los ingresos superiores a 140.000 euros, un 73 por ciento está a favor. Cuando le preguntan por aumentar el impuesto de sociedades para las empresas más grandes, que generen beneficios fuera de España, el 71 por ciento se declara a favor. Cuando le preguntan por instaurar un impuesto sobre las empresas tecnológicas, como Google, Amazon, Facebook y Apple, el 67 por ciento se declara a favor. Y cuando le pregunta sobre instaurar un impuesto a la banca, el 65 por ciento se declara a favor.

Por tanto, la mayoría de la ciudadanía española, cuando le preguntan por casos concretos de impuestos, de subidas de impuestos y de la fiscalidad que se pretende aprobar en España, están absolutamente de acuerdo.



Y le diré que con datos tan importantes como que en algunos casos se llega al 73 por ciento.

Por eso, señoría, eso forma parte de una política fiscal nueva, que tiene que tener en cuenta aquellos que han sufrido más la crisis económica y desde luego aquí no venimos yo creo que a hacer populismo, porque ustedes mismos se enfrentaron a la realidad de su promesa de que iban a bajar los impuestos y con eso iban a hacer más cosas. No, tuvieron que subirlos si querían ustedes afrontar las promesas que hicieron en su momento.

Y en este caso, señorías, de eso sería, o yo lo consideraría un populismo sin base. Porque decir a los ciudadanos, eso sí que es populismo, decir a los ciudadanos que se pueden bajar los impuestos y luego comprometer todo tipo de bondades del estado de bienestar, eso, Señorías, no casa, no concuerda.

Si queremos que tengamos mejor sanidad, mejor educación, extender las políticas sociales, señorías, se necesitan recursos del estado. Y desde luego, desde un Partido socialdemócrata, como el que gobierna España, que es el Partido Socialista, está en esa línea y esa es su planteamiento y su pensamiento, que lo plasma en un documento que es el documento de los presupuestos generales del estado para el año 2019.

Y señorías, eso de ser coherente con lo que uno piensa y lo que uno hace.

Se les dice a los ciudadanos que se va hacer una serie de mejoras, subir las pensiones, como el IPC; aumentar las aportaciones a las familias que tienen hijos a su cargo evidentemente, tiene un coste y ese coste señorías, se tiene que obtener por parte de los ingresos.

Y esos ingresos, señorías, no van a venir de la clase media y trabajadora, que está ya muy maltratada por estos últimos años del gobierno del Partido Popular, sino que va a venir de las grandes fortunas, de las grandes empresas, de las empresas tecnológicas y de la banca.

Muchísimas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias, señor consejero.

Turno de réplica de la Sra. Diputada, tiene la palabra D.^a Cristina Mazas.

LA SRA. MAZAS PÉREZ-OLEAGA: Sí, gracias, señora presidenta.

Cuando el consejero señala y habla de catástrofe anunciada por la portavoz, últimamente tengo cuidado en las intervenciones y solo he dado voz a asociaciones que representan a más de 40.000 trabajadores en nuestro país, muchos de ellos en empresas representativas de Cantabria y que llevan muchos años aquí y a los pequeños consumidores, que muchas veces pues no tienen la ocasión de tener voz en nuestro Parlamento y sobre todo a las familias.

Dice usted que el hecho de la subida de impuestos es un futurible, como otros.

Bueno, para ver si no lo es, pondremos una proposición no de ley la semana que viene, por si acaso ese futurible se convierte en una realidad y así pues los ciudadanos, en este caso los representantes de los ciudadanos podemos opinar sobre lo que el Gobierno de Cantabria puede hacer en su momento.

Desde luego usted habla del céntimo sanitario. En este caso este impuesto sí que está, como alguno de nuestros impuestos, afecto al sistema, a la Ley Orgánica de Financiación de las comunidades autónomas; pero desde luego se le olvida decir, que muchas comunidades autónomas Socialistas lo tenían en vigor y durante muchísimo más tiempo que Cantabria, que lo puso durante un periodo de tiempo determinado y por los motivos que yo creo que a nadie que viva en Cantabria se le escapan, como los más de 500 millones de euros de déficit que hubo en el año 2011 y los cuatrocientos y pico que hubo en el año 2010, ¡eh!, yo creo que a nadie se le escapa.

Dando voz, como digo, algunas de esas familias, que para ustedes les parece muy justo, podemos hacer un ejercicio de ver quién puede pagar este impuesto, si lo ponen en funcionamiento quién lo pagará. Porque dice –lo ha dicho el consejero– que al menos el 30 por ciento del incremento de esta recaudación se destinará en este caso al coche eléctrico.

En este caso es conveniente saber. Los coches diesel son más contaminantes y de más consumo son los coches más viejos. No sé si todo el mundo lo entiende. Estos coches suelen estar en manos de las personas que no tienen capacidad de comprar un coche nuevo.

Quiero recordar además que aquí favoreciendo el interés de las personas que menos tienen, desde el 1 de enero de este año, si una persona se compra un coche de segunda mano paga el doble de lo que pagaba el 1 de enero del año



anterior, o el 31 de diciembre del año anterior. Porque el Gobierno de Cantabria ha subido la transmisión de los coches de segunda mano, del 4 al 8 por ciento.

Por supuesto, estos usuarios, estos que tienen menos renta; no los que dice usted que tienen mucha renta y se les va a subir el IRPF; no van a poder comprar un coche eléctrico, que es mucho más caro que uno diesel o uno de gasolina, similar.

Los coches diesel más asequibles del mercado cuestan entorno a 30.000 y 40.000 euros. De ahí hasta los 100.000 euros, en adelante. Seguramente que las personas que pueden hacer frente a este cambio de coche, seguramente para ustedes y que pueden prescindir de este impuesto del diesel, son las personas con menos recursos.

Se da el caso curioso de que un aumento –decía uno de los diarios que he leído durante estos días– que un aumento del impuesto para las clases más desfavorecidas va a servir para ayudar a la compra de coches eléctricos que de momento solo son para las personas con más ingresos.

Es decir, que vamos a poner un impuesto al diesel que va a gravar a quien menos tiene, que son aquellas personas que compran un coche diesel, que son los más antiguos y los más contaminantes. ¿Y para quién van a servir? Para aquellos que compran coches de entre 30 o 40.000, hasta 100.000 euros. Es decir, para favorecer a los más ricos. Desde luego, una medida que con marcado carácter social.

Por tanto, no es cierto que sea por motivos medioambientales, sino que simplemente es por motivos recaudatorios. Y desde luego, favorecerá a quienes menos tiene.

También quiero dar aquí voz a otras personas de más cerca que lo que hablábamos antes. Aunque el presidente de una de estas asociaciones sea de Cantabria. Vamos a dar voz en este caso a personas que viven en Cantabria, a asociaciones de transportistas o personas que tienen que ver en este caso con la cuestión de la que estamos hablando.

Hoy aparece una noticia en uno de los diarios de Cantabria, que dice: que el litro de diesel en algunas gasolineras ya vale más que el de gasolina en otras. Es decir, estos aumentos lo que hacen es en este caso gravar antes que nada.

Todos los sectores –dice– relacionados con el transporte de viajeros o mercancías miran con preocupación la subida de los precios. Debe ser que estas personas no ven con el mismo ánimo como las personas con menos recursos, en este caso, esa subida que dicen ustedes que va a ser con carácter medioambiental.

Algunas de las declaraciones de estas personas son, por ejemplo, las del presidente de la Estación de Servicios de España, Jorge Benito, que en este caso lo que dice es: que si se equiparan los impuestos especiales, el diesel va a subir de media 14 céntimos por litro. Nos quejamos del céntimo sanitario. 14 céntimos por litro.

Otro de los sectores que tiene que ver con el del transporte, es el de los taxis. En el de los taxis, dice lo siguiente. Esta subida del diesel; porque además aquí se señala que una buena parte: el 75 por ciento, de los taxis que en este caso operan, funcionan con gasóleo: el 75 por ciento, dice que el encarecimiento del gasóleo de automoción podrá repercutir en nuestros usuarios.

Si solo los ricos según ustedes son los que cogen taxis, en este caso tienen ustedes razón que la subida del diesel solo afecta a quienes más tienen. Pero si una persona que gana menos de esos límites que ustedes marcan, desde luego va a tener que pagar por la subida del diesel.

Otro de los sectores es el sector del autobús. Por ejemplo, aquí el presidente, que en este caso es Daniel Álvarez, hace unas declaraciones con una medida muy comparativa sobre todo para determinadas personas que hacen este trayecto de forma muy habitual. Y que dice que van a tener obviamente que repercutir, o en este caso a sus resultados o en este caso a los viajeros de este sector. Dice que por ejemplo si se aplica esta medida en un trayecto entre Bilbao y Barcelona, nos costaría 40 euros más...

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Sra. Mazas...

LA SRA. MAZAS PÉREZ-OLEAGA: Finalizo, señora presidenta.

Y en el sector del camión; es decir, los profesionales que en este caso se dedican a esta área –señalaba también el presidente de una de las asociaciones–, que un transportista que recorra 100.000 kilómetros al año pagará 500 euros más al mes, es decir, prácticamente bueno pues, no voy a decir casi la mitad de los ingresos pero una buena parte de los ingresos que van a obtener.

En este sentido dice el señor consejero que es algo futurible, en este caso puede que lo sea el lunes que viene veremos cuál es la postura de los grupos ante este futurible que el gobierno de la nación en este caso nos ha planteado.



LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias, Sra. Mazas, muy amable.

Turno de duplica del gobierno, tiene la palabra el señor consejero de Economía, D. Juan José Sota.

EL SR. CONSEJERO (Sota Verdión): Yo la he estado escuchando muy atentamente y desde luego me deja un poco desconcertada su argumentación, porque dice usted que el impuesto este va a afectar a las clases populares y luego dice que un coche diesel vale entre treinta y cuarenta mil euros, ha dicho usted...

El eléctrico vale mucho menos, hay coches eléctricos desde 21.000 euros no de treinta o cuarenta mil euros. Por tanto, señoría, no exagere usted sobre el precio de los vehículos porque en cualquier sitio que usted entre podrá encontrar ese coche eléctrico a partir de esa cantidad.

Y luego si le aplicamos las desgravaciones y los descuentos que se van a poder hacer con cargo a una parte importante de estos recursos, que es de lo que se trata, estoy seguro que se podrán adquirir por parte de la inmensa mayoría de los ciudadanos españoles.

Algo que no he entendido señoría es por qué dice usted en estos momentos, dice hay gasolineras que tienen el diesel más alto que la gasolina, bueno pues eso será cuestión de competencia porque le acabo de decir y eso usted lo sabe, que la fiscalidad del gasóleo en estos momentos, del gasóleo por litro general es de 30,7 céntimos por litro y el de la gasolina de 43,1 céntimos por litro. Luego hay una diferencia de casi, no, no de casi de 12 euros, de 12 céntimos perdón de litro de diferencia. Entonces no sé qué pasará el que las gasolineras hayan subido y se hayan puesto a nivel de la gasolina me parece un poco extraño.

Y lo que aquí estamos hablando porque usted mezcla aquí lo que se han encontrado y todo lo demás, miren ustedes, yo nunca hablo aquí de lo que nos hemos encontrado, pero nos hemos encontrado las cosas bastante complicadas de cómo usted no nos lo dejó todo llanito, llanito, es decir, que nos lo dejó con muchas bombas de estas de lapa que si las pisas pues explotan. Por tanto no hablemos de las circunstancias anteriores.

Señoría, yo lo que le vengo aquí a decir es que esta medida que supone, usted dice no sé cuántos, 500 euros o no sé cuántos, supone según los estudios que se han hecho, 3,3 euros al mes para un consumidor medio que realice unos 15.000 kilómetros al año de recorrido. Es decir, 3,3 euros.

Y sabe usted perfectamente que están excluidos los transportistas y los taxistas, por tanto, los profesionales no se van a ver afectados por esta medida. Entonces no diga usted que están muy preocupados porque claro preocupados los titulares que vimos aquí cuando ustedes pusieron el céntimo sanitario de 4,8 céntimos. Evidentemente que los sectores afectados todo el mundo sale y dice que no le gusta, evidentemente dice que no le gustará, pero ustedes salieron aquí con unos titulares de toda la patronal de transportes, toda la patronal de los coches, etc., pues claro que dicen que no.

¿Pero quién dice que sí a cualquier tipo de impuesto? Nadie, nadie está conforme con los impuestos ni estarán conformes seguramente las grandes empresas ni las grandes tecnológicas que protestan y tienen mucha presión sobre muchos sectores de actividad económica en nuestro país. Pero es evidente que los ciudadanos y para quien se gobierna es para la mayoría de los ciudadanos.

Y en este momento las decisiones que se han tomado, es que las medida fiscales no afecten a las clases medias y trabajadoras, sino que la inmensa mayoría de los recursos tienen que venir de quienes ahora han superado la crisis y no han transitado por la crisis más que simplemente sin ningún tipo prácticamente de problema.

Y en este caso quien tiene que contribuir, son aquellos que en gran medida están en una mejor situación, las grandes empresas, porque claro una empresa que tenga más de 20.000, perdón más de 20 millones de ventas al año es una empresa ya considerable.

Las pymes se van a ver beneficiadas, las grandes tecnológicas se van a ver con un impuesto que tienen que pagar sobre sus transacciones; es evidente que esto hay que hacerlo así si queremos, y yo le he dicho antes que un Gobierno de corte socialdemócrata, que lo que pretende es que paguen más quien más tiene y contribuyan a la carga fiscal general, para mantener un estado de bienestar que España tiene que tener al menos comparable con lo de los países de nuestro entorno.

Y para ello, señorías, y esto no es hacer populismo, el nivel de ingresos de nuestro país tiene que subir, porque no podemos mantener un sistema de bienestar con el 39 por ciento de ingresos del estado sobre PIB, cuando países de nuestro entorno como Francia o Alemania están cuatro o cinco puntos por encima.

No podemos compararnos, por tanto, para compararnos hemos de tener esos ingresos que nos permitirán tener un estado de bienestar, que yo creo que los ciudadanos españoles es lo que quieren, que haya buena sanidad, buena educación y buenas políticas sociales.



Muchísimas gracias.

LA SRA. PRESIDENTA (Gorostiaga Saiz): Gracias, señor consejero.