

El Tema de la semana

Reforma fiscal para los carburantes

El diésel será más caro que la gasolina con la equiparación de sus impuestos

El Gobierno se compromete con la Comisión Europea a elevar la tributación del gasóleo

Los transportistas cifran en un 25% la subida del gravamen si se llega a aplicar esta medida

Rubén Esteller MADRID.

El Gobierno prepara una reforma fiscal para el sector de los carburantes que provocará que el precio del diésel en las estaciones de servicio se coloque de forma habitual por encima del que pagamos por la gasolina en cada repostaje.

El Ejecutivo se ha comprometido con la Comisión Europea a igualar los impuestos especiales entre ambos carburantes. Esta medida, que ya planteó en el pasado, servirá para reducir un déficit excesivo y facilitar el cobro de parte de los fondos europeos *Next Generation*.

Según los cálculos llevados a cabo por expertos del sector, la medida planteada por el Ejecutivo supondría un incremento del precio del diésel de alrededor de 7 céntimos por litro, lo que supondría que el diferencial actual existente entre el gasóleo y la gasolina -alrededor de 5 céntimos de media- quedaría superado en detrimento del diésel.

El gasóleo fue durante años más barato en España y marcó la venta de vehículos para aquellos usuarios que realizaban un mayor número de kilómetros al año, lo que acabó provocando una *dieselización* del parque móvil, pero esta situación comenzó a cambiar en 2018 cuando la por entonces vicepresidenta y ministra de Transición Ecológica, Teresa Ribera, no tembló al afirmar que: "El diésel tiene los días contados".

Electrificación

Aquella frase no fue un desliz de la actual comisaria europea, sino toda una declaración de intenciones. Desde entonces, el presidente del Gobierno, Pedro Sánchez, no ha cambiado de opinión y ha defendido con ahínco la electrificación del parque móvil español con previsiones de contar con 5,5 millones de vehículos eléctricos en 2030, que a día de hoy siguen pareciendo muy alejadas de la realidad pese a los constantes programas de apoyo económico a la compra de vehículos y a la instalación de puntos de recarga.

Sánchez incluso dio un paso al frente esta pasada semana y envió una carta a la Comisión Europea para reclamar que no se relajasen los criterios de emisiones que prácticamente hacían inviable el motor de combustión a partir del año 2035, un extremo que resulta llamativo ya que España es el segundo mayor fabricante de vehículos de Europa.

113
EUROS

Es el incremento de precios para los transportistas por cada repostaje de 1.000 litros que llevasen a cabo de diésel tras la subida.

25
POR CIENTO

Es el incremento que se produciría en la fiscalidad del Impuesto especial del diésel para poder equipararse al nivel de la gasolina como propone el Gobierno a Bruselas.

10
CÉNTIMOS POR LITRO

Es el incremento que se puede producir en los precios de los carburantes cuando entre en vigor la nueva normativa de emisiones ETS2

5,5
MILLONES DE VEHÍCULOS

Es el objetivo de vehículos eléctricos que se fija el Gobierno para el año 2030 en el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima.

83
POR CIENTO

Es la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero que tienen, según el Ministerio de Transición Ecológica, los combustibles renovables.

472
EUROS

Es la cantidad de impuestos que se paga por cada 1.000 litros de carburantes por los impuestos especiales, según las cuentas de CETM.

Fiscalidad del gasoil en Europa

Datos en euros por cada mil litros

País	Gasoil	IIEE Gasoil	Precio Gasoil (sin IVA)	PVP Gasoil	IVA (%)	% de carga impositiva
Italia			1.418,33	1.730,36	22	55
Irlanda			1.455,12	1.789,80	23	55
Eslovenia			1.321,00	1.611,62	22	54
Malta			1.025,42	1.210,00	18	54
Francia			1.417,37	1.700,84	20	53
Bélgica			1.411,10	1.707,43	21	53
Alemania			1.410,92	1.679,00	19	53
Austria			1.330,00	1.596,00	20	51
Dinamarca			1.457,02	1.821,28	25	51
Finlandia			1.371,77	1.701,00	24	50
Lituania			1.323,32	1.601,22	21	50
Letonia			1.312,40	1.588,00	21	50
Portugal			1.337,40	1.645,00	23	50
Países bajos			1.446,28	1.750,00	21	48
Rumanía			1.292,07	1.537,56	19	47
Croacia			1.288,00	1.610,00	25	46
Grecia			1.309,68	1.624,00	24	46
Eslovaquia			1.259,35	1.549,00	23	46
Polonia			1.230,78	1.513,85	23	46
Chequia			1.178,54	1.426,03	21	46
Luxemburgo			1.285,47	1.504,00	17	45
Hungría			1.233,35	1.566,35	27	45
Chipre			1.282,90	1.526,65	19	44
España			1.240,86	1.501,44	21	43
Suecia			1.237,59	1.546,99	25	43
Bulgaria			1.095,89	1.315,06	20	42
Estonia			1.285,00	1.542,00	20	41

Fuente: Cetm / Fuels Europe.

eE

cretario general adjunto de la CETM, indicó a *elEconomista.es*, que "La equiparación del impuesto del diésel al de la gasolina no sería un problema exclusivo del transporte, sino que afectaría a toda la economía española. El encarecimiento del combustible se trasladaría inevitablemente al precio de alimentos, bienes y servicios, por lo que sería una medida inflacionaria. Además, España, como país periférico, podría ver cómo conductores de otros países dejan de repostar aquí, reduciendo la actividad y los ingresos de muchas zonas fronterizas y puntos logísticos que dependen del tránsito de mercancías".

La patronal añade otro elemento poco visible en el debate público: una parte relevante del carburante que se consume en España lo hacen flotas extranjeras que aprovechan precios competitivos para repostar. Una subida fiscal abrupta puede desviar ese consumo a otros países, con la consiguiente pérdida de actividad económica e ingresos asociados.

Falta de alternativas

El malestar del sector se agrava por la falta de alternativas reales. La CETM denuncia que la equiparación fiscal se plantea sin un plan de acompañamiento creíble para el transporte pesado. Las po-

Los transportistas temen que se desvíe el consumo de carburantes a otros países

Ese planteamiento se traduce ahora en un nuevo frente político y económico. El Gobierno vuelve a poner sobre la mesa de Bruselas su intención de equiparar la fiscalidad del gasóleo a la de la gasolina y esta medida no ha dejado indiferente a nadie.

La propuesta ha provocado una reacción inmediata por parte del transporte por carretera, las petroleras y los empresarios de estaciones de servicio.

La Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM) ya no habla de hipótesis, sino de números concretos en un informe que ha elaborado sobre dicha propuesta fiscal.

Con el diésel en torno a los 1,42 euros por litro, llenar un depósito

de 1.000 litros -para un camión- cuesta hoy unos 1.420 euros. Si se aplica la equiparación fiscal, el incremento impositivo rozaría el 25% y ese mismo repostaje pasaría a costar más de 1.530 euros. Es decir, 113 euros adicionales cada vez que un camión reposta, es decir, cerca de un 8% más en el precio final de venta. En un sector donde los márgenes son estrechos y el combustible es el principal coste operativo, esa cifra deja de ser un ajuste técnico para convertirse en una amenaza directa a la viabilidad de muchas empresas y, sobre todo, de miles de autónomos que se dedican al transporte profesional.

Pero el aviso de la CETM va más allá del transporte. Dulsé Díaz, se-

líticas de descarbonización se concentran en el vehículo ligero, mientras que los camiones siguen dependiendo casi en exclusiva del diésel, sin soluciones tecnológicas maduras, accesibles y desplegables a corto plazo. Para el transporte profesional, la transición no es una consigna, sino un problema operativo diario.

Desde el lado del Gobierno, el argumento es otro. Bruselas considera la equiparación fiscal un hito pendiente de la reforma fiscal "verde" incluida en el Plan de Recuperación. El ministro de Economía, Carlos Cuerpo, ha reiterado el compromiso ante la Comisión Europea y ha vinculado el calendario a los plazos pactados.

El Tema de la semana



Un transportista repostando. ISTOCK

La presión europea no es retórica: en julio de 2025, la Comisión ajustó desembolsos a España por incumplimientos de reformas, incluyendo una partida ligada precisamente a la no aprobación de esta medida, con la advertencia de que el recorte podría revertirse si se cumplían los compromisos.

El verdadero cuello de botella, sin embargo, está en el Congreso. La equiparación fiscal necesita apoyos parlamentarios que el Gobierno no ha logrado consolidar en intentos anteriores.

Aquí vuelve a aparecer el PNV como actor clave frente a esta política a la que el grupo vasco ya se opuso en los Presupuestos de 2021. El Ejecutivo tuvo que retirar la subida del impuesto al diésel para garantizar su respaldo.

Hoy el escenario se repite. El debate ya no es solo si la medida es coherente con los objetivos climáticos, sino cómo se aplica, a qué ritmo y con qué compensaciones.

A esto se suma un contexto europeo aún más exigente: la negociación de la Directiva de Fiscalidad Energética y la llegada del nuevo sistema ETS2, que a partir de 2027 –posiblemente 2028– extenderá el precio del carbono al transporte por carretera y a los combustibles fósiles en edificios, con efec-

tos adicionales sobre el precio.

Los cálculos comunitarios apuntan a subidas de más de 10 céntimos por litro solo por el ETS2 en escenarios moderados, y a incrementos muy superiores si el precio del carbono se dispara. Para hogares y empresas, el resultado es claro: la presión sobre los carburantes no viene de una sola medida, sino de la acumulación de decisiones regulatorias y fiscales.

La directiva, que se está tramitando en Bruselas, prevé además

Las petroleras creen que la subida de impuestos puede tener sentido si la impone la UE

una mayor tributación para los carburantes más contaminantes y deja en el aire el gasóleo profesional.

El debate, por tanto, ya no es solo de diésel sí o no, sino de cómo se gestiona una transición que afecta a la columna vertebral del abastecimiento del país. Con tres fuerzas empujando en direcciones distintas –Bruselas, el sector del transporte y un Parlamento fragmenta-

do–, la equiparación fiscal del gasóleo se ha convertido en algo más que una reforma tributaria: es una prueba de hasta dónde puede llegar la política climática sin romper equilibrios económicos básicos.

Desde la Asociación de la Industria del Combustible de España (AICE) aseguran a *elEconomista.es* que “la subida del diésel debería ir acompañada de medidas que preserven la competitividad del transporte por carretera en España.

Además, en ningún caso debería implicar un aumento de la fiscalidad del biodiésel, ya que se estaría penalizando a una tecnología que contribuye a los objetivos climáticos de reducción de emisiones.

De hecho, no solo no debería subirse el impuesto al biodiésel, sino que debería aplicarse una fiscalidad diferenciada para los combustibles renovables, como se hace ya en otros países de nuestro entorno, ya que se está situando a todas las tecnologías al mismo nivel, pese a que su impacto climático es radicalmente diferente, y se está lanzando un peligroso mensaje en contra de los esfuerzos dedicados para la descarbonización de la movilidad y el transporte por carretera.

La Comisión Europea acaba de presentar una propuesta para incluir, por primera vez, los combus-

tibles renovables en la descarbonización del transporte por carretera. Y aunque el planteamiento requiere de mayor flexibilidad, el marco fiscal debe acompañar a este reconocimiento de los combustibles renovables para la descarbonización y la neutralidad de emisiones en 2050.

Debemos tener en cuenta que los combustibles renovables se producen con materias primas alternativas al petróleo y permite reducir, de forma notable y de manera

Las estaciones de servicio defienden la aplicación de bonificaciones para los transportistas

inmediata, las emisiones de gases de efecto invernadero. Según los datos del MITECO, hablamos de una reducción de emisiones del 83% en 2024”.

En la misma línea se pronuncia la Unión de Petroleras Independientes que indica “que la subida del Impuesto Especial al diésel puede tener sentido porque nos la impone la UE, aunque no dejará de hacer

daño al colectivo de transportistas; que en todo caso, lo que no tiene ningún sentido es que la parte renovable se grave igual que la parte fósil como dice la Plataforma; con eso al Gobierno se le cae su discurso medioambientalista y es incoherente y muestra afán puramente recaudatorio”.

Desde la Agrupación Española de Vendedores al por menor de carburantes y combustibles (AEVECAR) se explica que, al margen de que se suba el impuesto especial al diésel de forma general, tendría que haber una bonificación para las actividades relacionadas con el transporte de mercancías o pasajeros dado la enorme repercusión que el encarecimiento de estas actividades supone para la economía en general. Además, creemos que es fundamental que se introduzca el concepto medioambiental en la fiscalidad de los combustibles. Es decir, si tenemos un combustible como el HVO 100% renovable para vehículos diésel o un E-85 menos contaminante para vehículos de gasolina, deben de tener una reducción en el impuesto, como por ejemplo se hace con el GLP. Esto ya se ha hecho en países de nuestro entorno como Francia, con resultados excelentes y consiguiendo reducir emisiones”.

El Tema de la semana

Reforma fiscal para los carburantes

RECLAMACIÓN SECTORIAL

Las petroleras piden incentivos fiscales a los combustibles verdes

La Plataforma pretende hacer competitivos este tipo de carburantes para facilitar la transición ecológica y conseguir los objetivos ambientales

Rubén Esteller MADRID.

La Plataforma para los Combustibles Renovables pide al Gobierno que incorpore un tratamiento fiscal específico para los carburantes de origen sostenible con el objetivo de hacerlos competitivos frente a los fósiles, acelerar la reducción de emisiones y evitar que el sobre coste recaiga íntegramente en el consumidor. La organización sostiene que, sin estímulos tributarios, las obligaciones de incorporación de biocarburantes y combustibles sintéticos pueden traducirse en precios más altos en surtidor y en una transición “menos justa” para hogares y empresas, según un informe elaborado con apoyo de NTT Data.

El diagnóstico parte de un dato que el sector considera determinante: hoy los combustibles renovables soportan los mismos tipos de IVA e Impuesto Especial de Hidrocarburos (IEH) que los carburantes fósiles, y la carga fiscal representa entre el 42% y el 47% del precio final. En ese contexto, la Plataforma plantea recuperar fórmulas que “reconozcan” el beneficio ambiental de estos productos, como tipos reducidos o exenciones parciales en el IEH para la fracción renovable.

El informe subraya que los combustibles renovables, por sus propiedades similares a la gasolina y el gasóleo, permiten sustituir los fósiles utilizando la infraestructura logística existente y el parque móvil actual, con una reducción media de huella de carbono del 82% que, en determinados casos, puede aproximarse al 100%.

En 2022, añade, el consumo de biocarburantes en España (1,4 Mtep) evitó 4,65 millones de toneladas de gases de efecto invernadero.

Uno de los argumentos centrales de la Plataforma es la rapidez de impacto. Según el documento, elevar en un punto porcentual la cuota de combustibles renovables en los carburantes equivaldría, en términos de reducción de emisiones, a incorporar 425.000 vehículos eléctricos adicionales, una cifra superior al parque de vehículos con etiqueta “cero” contabilizado en 2023.

La propuesta fiscal se apoya también en un enfoque de coste-eficiencia para las cuentas públicas. El informe compara el coste de abatimiento de emisiones del vehículo eléctrico, considerando ayudas y deducciones, con el de los combustibles renovables bajo un tratamiento fiscal favorable: sitúa el primero en un rango de 450 a 1.600 euros por tonelada de CO₂, frente a 187

Incentivos fiscales para los combustibles renovables

- Sin impuestos especiales/exentos de determinados impuestos (componentes)
- Impuestos basados en el contenido energético/CO₂
- Impuestos más bajos para mezclas con bajo contenido de biocombustibles
- Impuestos más bajos para mezclas con alto contenido de biocombustibles
- Impuestos más bajos para mezclas de biocombustibles de alta y baja emisión



Fuente: Fuels Europe.

Otras medidas fiscales propuestas

El paquete de propuestas incluye incentivos en la fiscalidad local y estímulos a la inversión industrial. Entre las medidas figuran bonificaciones ligadas al despliegue de surtidores de E85, ajustes en la tributación municipal asociada a vehículos en función de su impacto ambiental y medidas para facilitar inversiones industriales orientadas a la descarbonización, como la libre amortización fiscal o deducciones por inversión para activos fijos destinados a la transformación industrial.

a 461 euros por tonelada de CO₂ en el caso de los combustibles renovables (incluyendo un IEH favorable o ayudas para renovar vehículos).

La Plataforma defiende que la fiscalidad puede ser un acelerador inmediato de demanda y pone como referencia el caso francés del E85 (gasolina con alto contenido de etanol). En Francia, apunta el informe, los puntos de suministro de E85 han crecido un 300% desde 2018, impulsados por un precio más bajo respecto a la gasolina E10, asociado a un esquema impositivo más favorable. En España, el documento recuerda que hasta 2012 existía un tratamiento de “tipo cero” aplicado a la fracción renovable en los carburantes y plantea que mecanismos similares podrían rebajar el coste total de propiedad del vehículo entre 5.000 y 6.000 euros cuando se utilizan mezclas de alta proporción renovable.

Europa corrige la descarbonización del transporte

Análisis

Mónica de la Cruz

Directora general de Crecemos

La estrategia climática europea encara un momento decisivo que puede acelerar el rumbo de la descarbonización del transporte. El reciente anuncio de la Comisión Europea sobre la revisión del Reglamento (UE) 2019/631 –que regula las emisiones de CO₂ de turismos y furgonetas– refleja acertadamente la necesidad de una mayor flexibilidad y neutralidad tecnológica y constituye un cambio importante respecto a la legislación vigente.

En la propuesta presentada el pasado martes, ya se señala que el vehículo de motor de combustión (e híbrido) seguirá desempeñando un papel relevante más allá de 2035, junto con los vehículos totalmente eléctricos (EV) y los de hidrógeno, y se reconoce la contribución en la reducción de emisiones de CO₂ del uso de combustibles renovables (e-fuels y biocombustibles).

Esta corrección de la hoja de ruta no tiene por qué retrasar el cumplimiento de los objetivos climáticos. Dependerá ahora del debate que se desarrolle en el Parlamento y el Consejo Europeos para conocer el texto final que debería fijar una clara ambición de neutralidad tecnológica y entre otras medidas establecer una nueva categoría de vehículos de cero emisiones a los vehículos que utilicen exclusivamente combustibles 100% renovables. Es obligatorio recordar la máxima de que la política debe establecer los marcos regulatorios, los ingenieros innovar y los consumidores elegir.

Si hablamos de los combustibles renovables, una de sus grandes fortalezas reside en su integración inmediata en el sistema actual. Actualmente disponemos ya en las estaciones de servicios de diésel y gasolina 100% renovables o de mezclas de combustibles convencionales con biocombustibles. Esto nos está permitiendo reducir emisiones desde su uso, hoy mismo, utilizando además la infraestructura existente y sin exigir inversiones inasumibles o cambios drásticos de hábitos de los usuarios. Las redes de transporte, almacenamiento y distribución ya están preparadas; las refinerías europeas pueden producirlos a escala industrial, y la inmensa mayoría de los vehículos que circulan por esas mismas carreteras pueden utilizarlos sin modificación.

Hay quien podría recurrir a cues-

tiones como la sostenibilidad de los combustibles renovables, la trazabilidad de las materias primas o el origen de las importaciones. Pero cualquier preocupación que pueda albergar el ciudadano ya ha sido considerada por el sector y resuelta por el regulador.

En el aspecto de la sostenibilidad, la propia directiva de energías renovables establece que los combustibles renovables deben demostrar una reducción mínima del 65% de emisiones de CO₂ frente a combustibles fósiles; actualmente, los combustibles avanzados suelen alcanzar reducciones del 70–90%. En lo que a trazabilidad se refiere, la normativa europea impone límites estrictos, permitiendo únicamente fuentes sostenibles y verificadas. Y para las importaciones, la Unión Europea ha construido uno de los sistemas de certificación y trazabilidad más rigurosos del mundo.

Nuestro país cuenta con una de las mayores disponibilidades de

La corrección de la hoja de ruta no tiene por qué retrasar los objetivos climáticos

materias primas adecuadas para producir combustibles renovables dentro de la Unión Europea, gracias a su sector primario, a su amplia superficie forestal y al enorme potencial de valorización de residuos orgánicos urbanos aún sin explotar: de acuerdo con el informe de CRECEMOS, la gestión forestal sostenible podría impulsar la obtención de 440.000 toneladas de combustibles renovables a partir de 1 millón de toneladas de biomasa, lo que equivale al consumo de ocho millones de vehículos particulares con motor de combustión. A ello se suma una red de refino tecnológicamente avanzada y estratégicamente distribuida, capaz de transformarse para producir combustibles renovables a gran escala.

Volviendo al punto inicial, la anunciada revisión del Reglamento 2019/631 sobre emisiones de vehículos ligeros representa una ocasión extraordinaria para corregir una visión excesivamente rígida del futuro del transporte. No se trata de renunciar a la electrificación ni de idealizar los biocombustibles, sino de reconocer que el camino hacia una movilidad descarbonizada no puede depender de una única solución.