Los combustibles renovables, una apuesta de futuro.

Por una fiscalidad diferenciada.



ASSOCIACIÓ PROVINCIAL
D'ESTACIONS DE SERVEI
DE BARCELONA

Contenido

Presentación del presidente de APESBCN 1

Presentación del presidente de AEVECAR 3

Introducción 5

Informe técnico **Combustibles renovables**: análisis y debate por un desarrollo económico sostenible factible 7

Resumen ejecutivo 8

Breve marco conceptual: qué son los combustibles renovables ... 11

Diagnóstico: transporte, emisiones y potencial de los combustibles renovables 14

Marco regulatorio y fiscal vigente en la Unión Europea y en España 20

Panorama comparado **internacional** 24

Fundamentos económicos de una fiscalidad diferenciada 28

Apuntes para una propuesta 32

Implicaciones para el sector de estaciones de servicio 34

A modo de **conclusiones** y recomendaciones generales 36

Bibliografía utilizada 38

Tríptico informativo 41

Presentación del presidente de APESBCN

(Associació Provincial d'Estacions de Servei de Barcelona)



Como Presidente de la Associació Provincial d'Estacions de Servei de Barcelona (APESBCN), me complace dirigirme a todos vosotros con ocasión de la remisión de la propuesta elaborada por la Plataforma para los Combustibles Renovables sobre fiscalidad diferenciada para los combustibles renovables y del informe técnico que nuestra Asociación ha elaborado para contribuir al debate sobre el futuro de la movilidad, la transición energética y el papel que los combustibles renovables pueden desempeñar en los próximos años.

Desde la Associació consideramos especialmente relevante participar activamente en este debate. No se trata únicamente de una cuestión que afecte al sector energético o al de las estaciones de servicio, sino de una reflexión estratégica que afecta al conjunto de la economía, a la industria, al transporte, a la movilidad de los ciudadanos y a la competitividad de nuestro país.

En este sentido, es importante destacar que la Plataforma para los Combustibles Renovables constituye probablemente el mejor ejemplo de unidad sectorial que existe actualmente en torno a esta cuestión. La Plataforma reúne a organizaciones representativas de toda la cadena de valor, desde productores de materias primas y fabricantes de combustibles hasta fabricantes de vehículos, concesionarios, transportistas, estaciones de servicio, agricultores, navieras, aerolíneas y usuarios del transporte. En conjunto, integra a 32 asociaciones y representa a más de 348.700 empresas y 5,9 millones de puestos de trabajo.

La presencia de organizaciones tan diversas defendiendo un mismo planteamiento pone de manifiesto que nos encontramos ante una propuesta amplia, transversal y basada en la búsqueda de soluciones eficaces para avanzar en la descarbonización sin renunciar a la competitividad económica ni a la libertad tecnológica. El sector de las estaciones de servicio forma parte de esta reflexión colectiva y quiere contribuir activamente a ella.

La propuesta que acompaña esta comunicación pone de manifiesto algunas ideas esenciales. En primer lugar, que **más de la mitad de los países de la Unión Europea ya aplican algún tipo de incentivo fiscal a los combustibles renovables**. En segundo lugar, que **España dispone de margen para desarrollar mecanismos similares dentro**

del actual marco normativo. En tercer lugar, que los **combustibles renovables permiten reducciones muy significativas de emisiones aprovechando el parque móvil y las infraestructuras existentes. Y, finalmente**, que la fiscalidad puede constituir una herramienta eficaz para acelerar su implantación.

Desde APESBCN compartimos una idea fundamental: la transición energética debe apoyarse en el principio de neutralidad tecnológica. Los objetivos ambientales deben alcanzarse permitiendo que todas aquellas tecnologías y soluciones capaces de reducir emisiones puedan desarrollarse y competir en igualdad de condiciones.

Además, una señal fiscal adecuada no sólo tiene efectos sobre el consumidor final. También transmite un mensaje claro al conjunto de la cadena de valor. Cuando existe una demanda real y unas condiciones que favorecen la adopción de nuevas soluciones energéticas, se incentivan las inversiones industriales, se impulsa la producción nacional de combustibles renovables, se favorece el desarrollo tecnológico y se genera un entorno que anima a los fabricantes de vehículos a seguir desarrollando motorizaciones compatibles con estas soluciones. La experiencia internacional demuestra que las políticas fiscales bien diseñadas pueden actuar como catalizador de este proceso.

Precisamente por ello, APESBCN ha querido complementar el trabajo realizado por la Plataforma mediante la elaboración de un estudio propio que analiza las implicaciones económicas, regulatorias y sectoriales de los combustibles renovables, con especial atención a la realidad de las estaciones de servicio y a las oportunidades que estas soluciones pueden representar para Catalunya y para el conjunto de España.

Estamos convencidos de que los combustibles renovables deben formar parte de la solución. **No como alternativa excluyente a otras tecnologías, sino como instrumento complementario que permita acelerar la reducción de emisiones de manera inmediata, aprovechando las infraestructuras existentes y contribuyendo al desarrollo industrial, energético y económico de nuestro país.**

Con esta documentación **queremos contribuir al debate, generar reflexión y trasladar un mensaje claro: la descarbonización será más eficaz si se construye desde la colaboración entre sectores, la neutralidad tecnológica y el aprovechamiento de todas las soluciones disponibles.**

Recibid un cordial saludo,

Ramon Puigfel Roselló

Presidente de la Associació Provincial de Estacions de Servei de Barcelona (APESBCN)

Vicepresidente de la Agrupación Española de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles (AEVECAR)

Presentación del presidente de AEVECAR

(Agrupación Española de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles)



Nuestra red de estaciones de servicio tiene un objetivo fundamental: estar al servicio de nuestros clientes, garantizando, en la mayoría de los casos, una atención continuada las 24 horas del día, los 365 días del año.

Esta vocación de servicio, unida a la experiencia empresarial acumulada y a la ubicación estratégica de nuestras estaciones, ha hecho que progresivamente hayamos ampliado nuestra actividad con servicios complementarios. Servicios que no solo aportan valor a nuestra actividad principal, sino que también facilitan el día a día de los ciudadanos y contribuyen a la actividad de las empresas y negocios de nuestro entorno.

Históricamente, además de los combustibles tradicionales, nuestras estaciones han ido incorporando y comercializando otras fuentes de energía. Hoy nos encontramos ante una nueva realidad: el parque móvil avanza hacia la convivencia de distintas tecnologías y fuentes de energía. Gasolina y gasóleo conviven progresivamente con vehículos eléctricos, híbridos, GLP, gas natural, biocombustibles y otros combustibles renovables.

Ante esta transformación, la estación de servicio está evolucionando hacia una estación multienergía y de servicios, capaz de adaptarse a las necesidades de cada tipo de movilidad y de seguir ofreciendo a ciudadanos y empresas un servicio próximo, accesible y permanente.

Precisamente, extender y fomentar el uso de combustibles renovables constituye uno de los retos y, al mismo tiempo, una de las grandes oportunidades que tenemos por delante. Avanzar en esta dirección, en línea con el proceso de transición energética que se está produciendo en nuestro entorno europeo, debe permitirnos compatibilizar la necesaria reducción del impacto medioambiental de la movilidad con la competitividad de nuestra economía y una mayor autonomía energética.

En este sentido, como presidente de AEVECAR, quiero agradecer y poner especialmente en valor la iniciativa de la Asociación Provincial de Estaciones de Servicio, encabezada

por mi colega y amigo Ramon Puigfel, junto con el conjunto de su Junta, de impulsar el trabajo que ahora presentamos.

Un documento que, además de su necesaria función divulgativa, contribuye a generar conocimiento y una cultura colectiva en torno al papel que los combustibles renovables pueden desempeñar en la transformación de nuestra movilidad.

Nuestro objetivo debe ser también favorecer que las administraciones públicas avancen en marcos regulatorios y fiscales que incentiven la incorporación y el uso de estas nuevas soluciones energéticas, facilitando que la industria y los usuarios puedan disponer de biocombustibles y otras energías renovables cada vez más respetuosas con el medio ambiente, al tiempo que avanzamos hacia una mayor autonomía estratégica y energética.

Jon Manterola

Presidente de la Agrupación Española de Vendedores al por menor de Carburantes y Combustibles (AEVECAR)

Introducción

Combustibles renovables, fiscalidad diferenciada y competitividad: una reflexión necesaria

La reciente publicación de la propuesta elaborada por la Plataforma para los Combustibles Renovables y la presentación del informe técnico elaborado por APESBCN constituyen una oportunidad para abordar, desde una perspectiva rigurosa y constructiva, uno de los debates más relevantes para el futuro del transporte y de la movilidad sostenible.

Ambos documentos parten de una constatación común: alcanzar los objetivos de descarbonización exigirá aprovechar todas las herramientas disponibles y no limitar la transición energética a una única vía tecnológica. En este contexto, los combustibles renovables aparecen como una alternativa capaz de actuar de forma inmediata sobre el parque móvil existente y sobre la infraestructura ya desplegada en todo el territorio.

La propuesta de la Plataforma pone el foco en una cuestión concreta: la introducción de una fiscalidad diferenciada que tenga en cuenta la contribución de los combustibles renovables a la reducción de emisiones. Asimismo, recuerda que numerosos países europeos ya aplican mecanismos de incentivo fiscal y plantea distintos escenarios para su posible implantación en España.

Por su parte, el informe elaborado por APESBCN amplía el análisis y aborda esta cuestión desde una perspectiva más amplia. El documento se estructura en ocho grandes bloques que examinan la naturaleza y tipología de los combustibles renovables, el diagnóstico actual de las emisiones del transporte, el marco regulatorio y fiscal europeo y español, las experiencias internacionales más relevantes, los fundamentos económicos de una fiscalidad diferenciada, posibles propuestas de actuación y las implicaciones específicas para el sector de estaciones de servicio.

Entre las conclusiones más relevantes del estudio destaca la existencia de capacidad industrial, logística y productiva suficiente para incrementar de forma significativa el consumo de combustibles renovables en España, así como la necesidad de establecer marcos regulatorios y fiscales estables que favorezcan las inversiones necesarias para ello.

El informe también pone de relieve la importancia económica de esta cuestión. Una fiscalidad que reconozca la reducción de emisiones asociada a estos combustibles puede ayudar a generar demanda, ofrecer certidumbre a los productores, favorecer nuevas inversiones industriales y estimular el desarrollo de cadenas de suministro nacionales. Del mismo modo, puede contribuir a que fabricantes de vehículos y otros operadores continúen apostando por tecnologías compatibles con combustibles renovables, reforzando así el principio de neutralidad tecnológica.

Desde la perspectiva de las estaciones de servicio, el estudio destaca igualmente una ventaja diferencial: la posibilidad de desplegar estas soluciones aprovechando gran parte de la infraestructura existente, permitiendo una reducción inmediata de emisiones

sin requerir transformaciones estructurales comparables a las exigidas por otras tecnologías.

En definitiva, tanto el trabajo realizado por la Plataforma para los Combustibles Renovables como el informe elaborado por APESBCN coinciden en una misma conclusión: los combustibles renovables deben formar parte de la estrategia de descarbonización del transporte, y una fiscalidad adaptada a su contribución medioambiental puede convertirse en una herramienta eficaz para impulsar su desarrollo, favorecer la inversión, estimular la demanda y avanzar hacia un modelo energético competitivo basado en la neutralidad tecnológica.

Esta contribución ha sido posible gracias a la iniciativa y dedicación de nuestro presidente Ramón Puigfel y de toda su junta directiva, también hay que agradecer las aportaciones y trabajo de recogida de información del catedrático de la Universidad de Murcia, Salvador Marín, así como, la colaboración de la junta y del presidente de nuestra asociación estatal AEVECAR.



Valentí Pich Rosell

Secretario General Associació Provincial de Estacions de Servei de Barcelona (APESBCN)

Informe técnico
Combustibles renovables: análisis y debate por un desarrollo económico sostenible factible

> **El papel de los combustibles renovables en la descarbonización del transporte y las bases para una economía y fiscalidad competitiva**

Resumen ejecutivo

El transporte concentra en España cerca del 40% de las emisiones del sector energético, y de esa cifra **el 94% procede de la carretera**. Con un parque circulante superior a 33 millones de vehículos, de los que **más del 99% incorpora motor de combustión interna**, la renovación acelerada del parque no es una vía realista para cumplir los objetivos de reducción de emisiones fijados para 2030. Por el contrario, los combustibles renovables, biocarburantes y combustibles renovables de origen no biológico, permiten actuar de inmediato sobre esa flota y sobre la red de distribución ya desplegada, aprovechando en gran medida la infraestructura de distribución existente, aunque determinados productos puedan requerir inversiones incrementales de adaptación, almacenamiento, logística o certificación; por lo que se puede afirmar que, en determinados productos y bajo las hipótesis de ciclo de vida consideradas en este informe, se pueden alcanzar reducciones de emisiones de entre el 82% y el 87% frente al equivalente fósil.

El 94% de las emisiones del transporte procede de la carretera y más del 99% del parque móvil español sigue utilizando motores de combustión.

La descarbonización no puede depender únicamente de la renovación acelerada de vehículos. Es necesario actuar sobre la flota existente.

España reúne condiciones objetivas para liderar la producción de estos combustibles en Europa, ya que es uno de los cuatro países con mayor disponibilidad de biomasa aprovechable del continente, dispone de 8 de las 80 refinerías comunitarias y de una industria de biorrefino que en 2022 operaba solo al 43% de su capacidad instalada. Sin embargo, la fiscalidad que recae sobre ellos, entre otros Impuesto Especial sobre Hidrocarburos e IVA, sus tipos impositivos aplicables no incorporan actualmente una diferenciación general basada en el menor impacto climático del contenido renovable, pese a que la carga impositiva representa entre el 42% y el 47% de su precio final. Esa ausencia de diferenciación, superada ya en varios Estados miembros que han desarrollado modelos de **fiscalidad diferenciada**, como por ejemplo Suecia, Italia, Francia, Alemania y los Países Bajos, entre otros, constituye una de las principales barreras identificadas en los informes técnicos y sectoriales consultados, junto con factores como el coste de producción, la disponibilidad y precio de las materias primas, la regulación y la escala industrial.



Este documento busca aportar una evidencia más, ordenada, para contribuir al diagnóstico, la evidencia comparada y los fundamentos económicos que sustentan una apuesta por estos combustibles, desde el punto de vista del desarrollo sostenible y fiscalidad diferenciada para los combustibles renovables en nuestro entorno, y sitúa esta reflexión en el contexto de un movimiento sectorial más amplio; concretamente la Plataforma para los Combustibles Renovables, que agrupa a 32 asociaciones y representa a más de 348.700 empresas y 5,9 millones de puestos de trabajo, en torno a un 25% del empleo ocupado en España. Plataforma que, además, se ha presentado el pasado mes de octubre de 2026, en la sede de la CEOE en Madrid, un informe monográfico sobre fiscalidad diferenciada en este ámbito, con la participación de ANESDOR, ASTIC, FACONAUTO y RACE, y la clausura por parte de representantes del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. El presente informe se plantea, por tanto, como una aportación complementaria a ese debate, **orientada específicamente a las implicaciones y desarrollo sostenible para el sector de estaciones de servicio.**

El documento se estructura en ocho bloques. Los tres primeros exponen qué son los combustibles renovables, cuál es la magnitud del problema de descarbonización del transporte en España y Catalunya, y cuál es -brevemente- el marco regulatorio y fiscal actualmente vigente. El cuarto recoge la experiencia comparada de cinco jurisdicciones que ya han introducido fiscalidad diferenciada. El quinto sistematiza los fundamentos económicos, académicos y empíricos, que justifican esa diferenciación. El sexto apunta, de forma preliminar, las líneas sobre las que podría construirse una propuesta en este ámbito, dejando su desarrollo detallado para una fase posterior consensuada entre todos los actores de este proceso. El séptimo traslada estas conclusiones al plano sectorial de las estaciones de servicio, y el octavo cierra el informe con las conclusiones y recomendaciones.

Los combustibles renovables permiten reducir las emisiones entre un 82% y un 87% aprovechando vehículos e infraestructuras ya existentes.

Una solución de implantación inmediata que utiliza la red actual de estaciones de servicio y distribución.

Breve marco conceptual: qué son los combustibles renovables

Los combustibles renovables son combustibles líquidos o gaseosos de baja o neutra huella de carbono, obtenidos a partir de materias primas alternativas a las fuentes fósiles, que presentan una composición química y un contenido energético muy similares a los de su equivalente convencional. Esta similitud es la que permite su empleo, total o parcial, sin modificar los motores ni la infraestructura de suministro, transporte y almacenamiento existente.

La literatura técnica distingue dos grandes familias.

1. La primera, **biocarburantes o biocombustibles**, se obtiene a partir de biomasa, cultivos oleaginosos, azucareros o ricos en almidón, cuando cumplen los criterios de sostenibilidad de la normativa europea, o residuos agrícolas, forestales, industriales y urbanos no aptos para la alimentación humana o animal.



2. La segunda familia, los **combustibles renovables de origen no biológico**, conocidos habitualmente por su acrónimo inglés, **e-fuels**; se producen a partir de hidrógeno renovable obtenido por electrólisis y dióxido de carbono capturado, ya sea de fuentes concentradas o directamente del aire.



Dentro de los biocarburantes conviene diferenciar tres productos con distinta madurez y distinta materia prima.

- El **biodiésel**, obtenido por transesterificación de aceites vegetales o grasas animales, es el sustitutivo más extendido del gasóleo.
- El **hidrobiodiésel** o **HVO** (hydrotreated vegetable oil), producido por hidrotratamiento de esas mismas materias primas, no tiene límite de mezcla y puede coprocesarse en las refinerías convencionales, lo que explica que siete de las ocho refinerías españolas produzcan ya HVO.
- El **bioetanol**, tercer producto en volumen, se obtiene por fermentación de azúcares o almidón y se mezcla con gasolina. A ellos se suman el biometano, el biometanol y los combustibles de aviación sostenibles (SAF, sustainable aviation fuels), con un peso creciente en la hoja de ruta europea.

La compatibilidad con la flota y la infraestructura existentes es, precisamente, el rasgo que distingue a los combustibles renovables de otras opciones de descarbonización del transporte. Mientras la electrificación y el hidrógeno exigen un cambio de vehículo y, en la mayoría de los casos, una nueva red de suministro, los combustibles renovables actúan sobre el parque circulante desde el primer litro incorporado. Un estudio comparativo de densidad energética, es decir la energía almacenada por unidad de masa y de volumen, muestra por qué esta diferencia no es meramente administrativa, ya que las baterías de litio, incluso considerando mejoras previsibles, almacenan un orden de magnitud menos de energía por kilogramo que un combustible líquido, y el hidrógeno, aun en su forma líquida a -253 °C, requiere depósitos y sistemas de seguridad que penalizan la autonomía y la carga útil.

Los combustibles renovables pueden utilizarse en los vehículos y en las infraestructuras actuales

Los combustibles renovables presentan características muy similares a las de los combustibles convencionales, lo que permite su utilización sin modificar motores, depósitos, logística o redes de distribución.

Esta limitación técnica es especialmente relevante en los segmentos donde la sustitución tecnológica del motor de combustión es más lenta o directamente inviable a medio plazo, el transporte pesado por carretera, el transporte marítimo y la aviación. La Agencia Internacional de la Energía estima que en 2030 el 79% del consumo energético del transporte pesado seguirá dependiendo de combustibles líquidos en motores de combustión interna, y que esa cifra solo bajará al 45% en 2040. En el transporte marítimo, la vida útil de un buque en condiciones óptimas, entre 20 y 35 años, hace que buena parte de la flota que navegará en 2050 ya esté construida hoy, lo que en una primera etapa limita el margen para el hidrógeno licuado y otorga cierta ventaja a los biocombustibles líquidos, que no exigen modificación del motor, y a alternativas de nueva generación como el metanol renovable o el amoníaco verde. En la aviación, donde el Consejo Internacional de Transporte Limpio calcula que la densidad energética de las baterías tendría que multiplicarse por veinte para hacer viable un vuelo transatlántico eléctrico, el combustible de aviación sostenible constituye hoy la principal alternativa de descarbonización con recorrido comercial para la aviación convencional, especialmente en los segmentos de medio y largo radio, mientras que otras tecnologías, como la electrificación, la hibridación o el hidrógeno, presentan todavía mayores limitaciones de madurez, autonomía o aplicación.

Los combustibles renovables son una solución especialmente relevante para el transporte pesado, marítimo y aéreo

El propio marco regulatorio europeo en cierta forma viene a reconocer esta jerarquía tecnológica que mencionamos. Así, el Reglamento ReFuelEU Aviation exige cuotas crecientes de SAF, entre el 2% en 2025 al 70% en 2050, con una fracción sintética mínima creciente; mientras que el Reglamento FuelEU Maritime establece límites progresivos a la intensidad de gases de efecto invernadero de la energía utilizada a bordo, del 2% en 2025 al 80% en 2050, y permite diferentes vías tecnológicas de cumplimiento, entre ellas los combustibles renovables y otras soluciones de bajas emisiones.

Diagnóstico: transporte, emisiones y potencial de los combustibles renovables

Magnitud | Escenario actual

España emitió 230 millones de toneladas de CO2 en 2021, de las que 212 (el 92%) procedieron del sector energético, y el transporte aportó el 40% de esa cifra. Dentro del transporte, la carretera concentra el 94% de las emisiones, muy por delante del marítimo y la aviación. Se trata, por tanto, de un escenario esencialmente de flota rodada, y esa flota es, hoy, abrumadoramente de combustión interna; de los más de 33 millones de vehículos asegurados en España, más del 99% incorpora motor diésel o gasolina.

94%

de las emisiones del transporte proceden de la carretera

Más del 99% de los vehículos españoles siguen utilizando combustibles líquidos.

No obstante, lo anterior, con el fin de situar el diagnóstico en la información oficial más reciente, el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero, edición 2026, correspondiente a la serie 1990-2024, señala que en 2024 el transporte continuó siendo el subsector con mayor peso en las emisiones, con el 33,7% del total de GEI. MITECO dispone, además, desde julio de 2026, de un avance de las emisiones correspondientes a 2025.

Esta composición del parque no parece, de forma realista, que cambiará con la rapidez que sugieren algunos escenarios de planificación. El PNIEC 2023-2030 actualizado, aprobado en 2024, mantiene el objetivo de alcanzar 5,5 millones de vehículos eléctricos en 2030, lo que exigiría un crecimiento interanual de matriculaciones del 48%; la tasa de crecimiento observada en los últimos años ha sido sensiblemente inferior, y un escenario de proyección conservador, construido a partir de la evolución observada y bajo las hipótesis descritas en este informe, situaría el parque electrificado en 2030 en torno a 3,6 millones de vehículos. La diferencia entre ambos escenarios no es un simple dato o apunte estadístico, son nada más y nada menos que casi dos millones de vehículos y, en consecuencia, varios millones de toneladas de CO2 anuales cuya reducción deberá buscarse o plantear lograrse por otra vía si el ritmo real de electrificación no converge con el previsto en el plan.

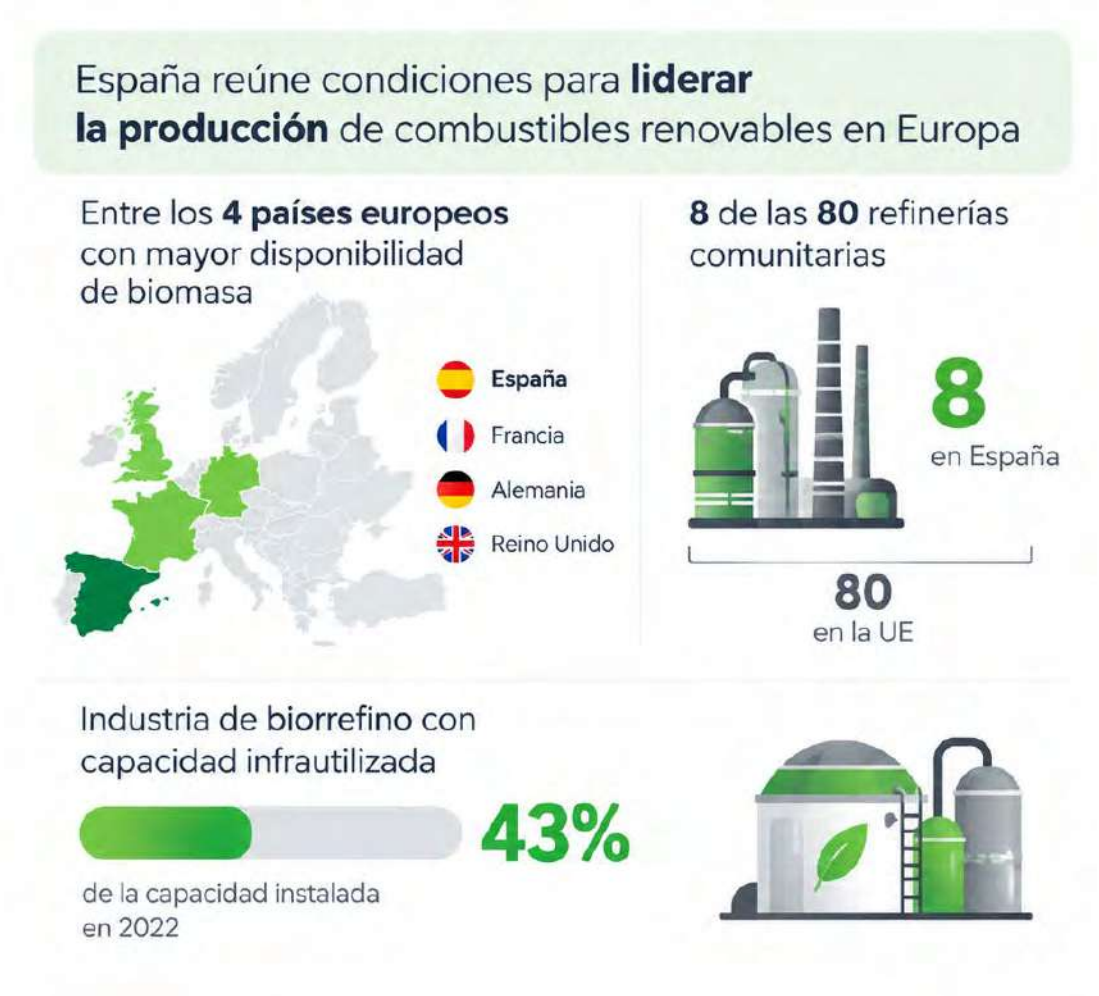
Los combustibles renovables ofrecen precisamente esa vía complementaria. Bajo las hipótesis de consumo, kilometraje, eficiencia y factores de emisión utilizadas en la fuente, cada punto porcentual adicional de combustible renovable puede expresarse, a efectos comparativos, como una reducción de emisiones equivalente a la introducción de aproximadamente 425.000 vehículos eléctricos, cifra que actuaría además desde el primer día sobre el parque existente, sin depender de su renovación.

Potencial de producción y disponibilidad de materia prima

España se encuentra entre los cuatro países europeos con mayor disponibilidad potencial de biomasa aprovechable para usos energéticos, junto con Francia, Alemania y el Reino Unido, y representa el 9% de la materia prima sostenible de todo el territorio comunitario. Considerando de forma conjunta los residuos incluidos en el anexo IX de la Directiva de Energías Renovables, los cultivos alimentarios y forrajeros dentro del límite regulatorio, y el dióxido de carbono biogénico disponible para la producción de combustibles de origen no biológico, el potencial de producción de combustibles renovables en España en 2030 se sitúa entre 7,6 y 13,4 millones de toneladas equivalentes de petróleo1. Frente a una demanda prevista en el borrador del PNIEC de 2,2 millones de toneladas equivalentes de petróleo para ese mismo año, España tendría

capacidad para multiplicar por hasta seis esa proyección si aprovechase de forma íntegra su materia prima nacional, lo que permitiría sustituir entre el 33% y el 58% del consumo de combustibles fósiles previsto en el transporte y reducir entre 25 y 43 millones de toneladas de CO2 al año.

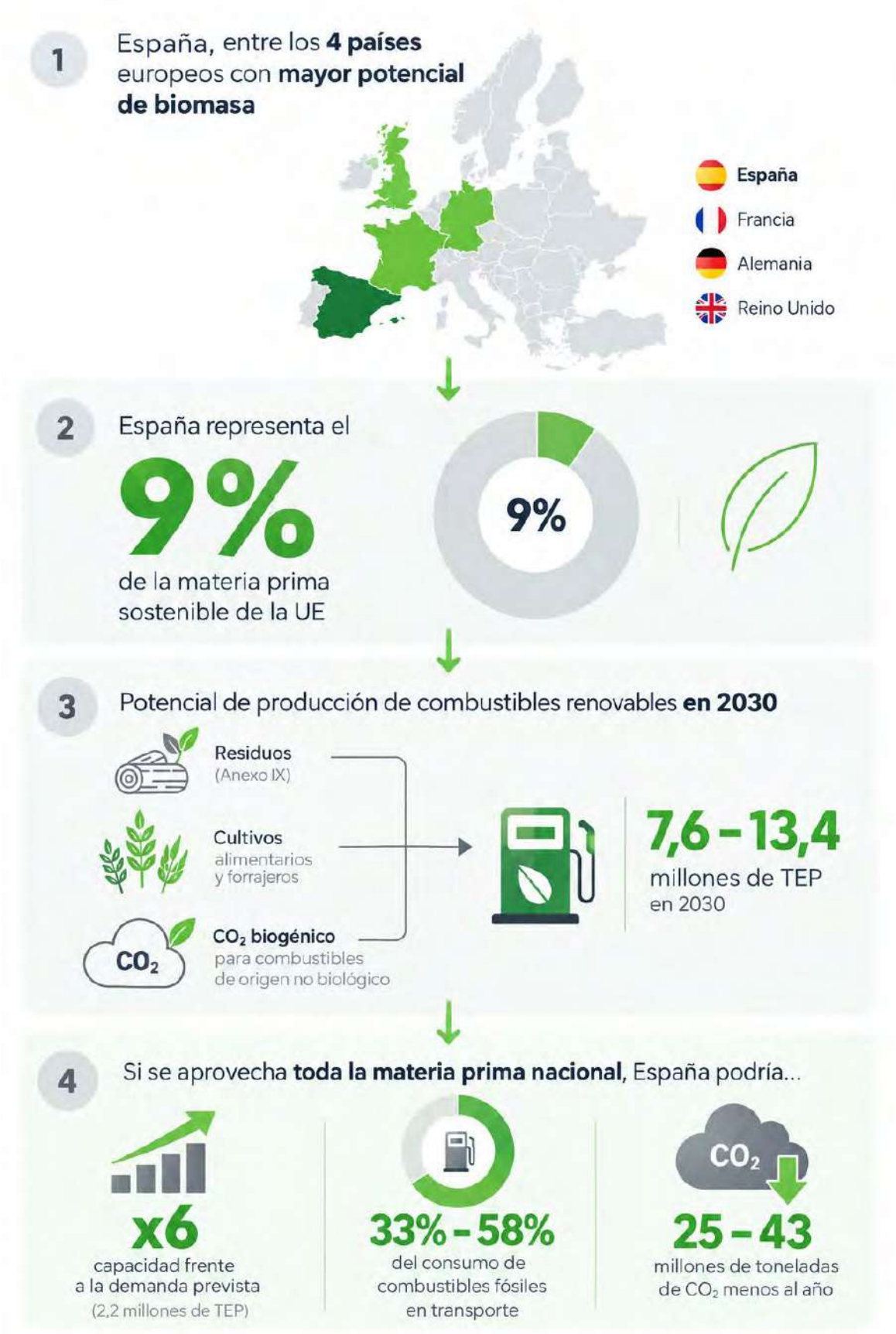
Esa capacidad de producción se apoya en una base industrial ya existente que hoy opera muy por debajo de su capacidad. España cuenta con 8 de las aproximadamente 80 refinerías de la Unión Europea, lo que supone alrededor del 10% del número de instalaciones, una presencia industrial que se complementa con una elevada capacidad de refino y con una base industrial creciente para la producción de combustibles renovables; además de 19 plantas de biodiésel, 7 de hidro biodiésel y 4 de bioetanol distribuidas por el territorio. El cuarto productor comunitario de biocombustibles, con 1,9 millones de toneladas anuales en 2022, dispone de una capacidad instalada de 4,4 millones de toneladas, lo que sitúa la ratio de utilización en apenas el 43%.



La brecha entre capacidad instalada y producción efectiva apunta, entre otros factores, a un problema de competitividad económica frente a los combustibles fósiles, en el que una fiscalidad adecuada podría desempeñar un papel relevante como propulsor o incentivador del desarrollo. No obstante, la utilización de la capacidad también puede verse condicionada por la disponibilidad y el coste de las materias primas, la demanda, los costes energéticos, la financiación y otros factores tecnológicos y regulatorios.

Catalunya participa de esta base industrial. La refinería de Repsol en Tarragona, con una capacidad de 180.000 barriles diarios, forma parte del entramado de refino que sustenta la producción de HVO en España, y la planta de biodiésel de ecoMotion en Montmeló, en la provincia de Barcelona, con una capacidad de 31.000 toneladas anuales, figura entre las biorrefinerías activas del país1. **La red comercial de distribución a la que se asocia esta oferta es, precisamente, la de las estaciones de servicio; más de 1.600 en toda España, según los últimos datos de la Plataforma para los Combustibles Renovables, comercializan ya combustibles 100% renovables, y más de 1.500 suministran diésel renovable de forma regular.**

La red de estaciones de servicio es la infraestructura de despliegue inmediato de los combustibles renovables, sin inversión estructural adicional.


1
España, entre los 4 países europeos con mayor potencial de biomasa
España
Francia
Alemania
Reino Unido
2
España representa el
9%
de la materia prima sostenible de la UE
9%
3
Potencial de producción de combustibles renovables en 2030
Residuos
(Anexo IX)
Cultivos
alimentarios
y forrajeros
CO2 biogénico
para combustibles
de origen no biológico
CO2
7,6 - 13,4
millones de TEP
en 2030
4
Si se aprovecha toda la materia prima nacional, España podría...
x6
capacidad frente
a la demanda prevista
(2,2 millones de TEP)
33% - 58%
del consumo de
combustibles fósiles
en transporte
CO2
25 - 43
millones de toneladas
de CO2 menos al año

Oportunidad económica, rural e industrial

Las principales materias primas para la producción de combustibles renovables, esto es cultivos energéticos, residuos agrícolas y forestales, se concentran en el ámbito rural, donde la superficie agraria utilizada apenas ha crecido un 0,7% entre 2009 y 2020 y donde las previsiones comunitarias anticipan más de un millón de hectáreas en desuso en 2030, con España a la cabeza de ese abandono. Maximizar el aprovechamiento de estos cultivos hasta el límite que permite la normativa europea, frente al límite más estricto vigente actualmente en España, permitiría alcanzar 1,5 millones de toneladas equivalentes de petróleo de biocombustibles de origen agrícola, cultivar cerca de 700.000 hectáreas adicionales y generar aproximadamente y en una primera estimación más de 4.000 millones de euros de valor añadido bruto y 54.000 empleos entre la producción de biocombustibles y el sector agrario asociado.

España ya tiene los recursos y la infraestructura para liderar los combustibles renovables

Más de 1.600 estaciones de servicio comercializan ya combustibles 100% renovables y el país dispone de capacidad para multiplicar significativamente su producción.

A escala macroeconómica, un mayor consumo de combustibles renovables producidos con materia prima nacional contribuiría a reducir las importaciones de crudo y productos petrolíferos entre un 13% y un 22%, con un ahorro estimado de entre 4.900 y 8.100 millones de euros anuales, y **una reducción de emisiones asociadas de entre 25 y 43 millones de toneladas de CO2 al año. La transición hacia estos combustibles contribuiría, también, a mantener los más de 200.000 empleos actuales de la industria del refino y su logística mediante la transformación de las refinerías en instalaciones multienergéticas, a los que se suman los 4.000 empleos directos e indirectos que genera hoy el sector del biocombustible en España.**

Marco regulatorio y fiscal vigente en la Unión Europea y en España

El marco regulatorio comunitario

La Unión Europea regula el fomento de las energías renovables en el transporte a través de las sucesivas Directivas de Energías Renovables - DER I (2009), DER II (2018) y su revisión de 2023, conocida como DER III -, que fijan objetivos mínimos de reducción de la intensidad de emisiones del transporte del 14,5% en 2030, o de forma alternativa una cuota mínima de energía renovable del 29%, dejando a cada Estado miembro la elección del indicador al transponer la norma. A este marco general se añaden dos reglamentos sectoriales de aprobación más o menos reciente; ReFuelEU Aviation, que fija cuotas crecientes de combustible de aviación sostenible, y FuelEU Maritime, que impone objetivos de reducción de intensidad de carbono a la energía consumida a bordo de los buques. El régimen de comercio de derechos de emisión, EU ETS, se ha extendido, además, al transporte marítimo desde 2024, y ya incluía a la aviación desde 2012, lo que añade un segundo instrumento de precio al carbono sobre estos sectores.

El instrumento que regula específicamente la fiscalidad de la energía en la Unión - la Directiva 2003/96/CE, conocida como Directiva de Fiscalidad Energética (ETD) - sigue sin actualizarse. La Comisión Europea presentó una propuesta de revisión en julio de 2021, dentro del paquete Fit for 55, que plantea sustituir la tributación por volumen por una tributación por contenido energético y ordenar los tipos mínimos según el desempeño ambiental de cada producto, de forma que la electricidad quede siempre gravada al tipo más bajo y los combustibles fósiles al más alto. Cuatro años después, el expediente sigue bloqueado en el Consejo por la exigencia de unanimidad, y en noviembre de 2025 la Subcomisión de Asuntos Fiscales del Parlamento Europeo (FISC) celebró una audiencia pública específica sobre el papel de los incentivos fiscales en la descarbonización industrial, en el marco del Pacto Industrial Limpio presentado por la Comisión en febrero de ese año.

Mientras la revisión de la ETD no se apruebe, los Estados miembros conservan un margen considerable, dentro de los tipos mínimos armonizados, para introducir fiscalidad diferenciada por decisión propia, como ya han hecho varios de ellos.

La fiscalidad de los combustibles en España

En España, los principales combustibles renovables utilizados como carburantes están sometidos al Impuesto Especial sobre Hidrocarburos (IEH) conforme a los epígrafes específicos previstos en la Ley 38/1992, si bien los tipos aplicables no incorporan actualmente una diferenciación general basada en el menor impacto climático del contenido renovable. El IVA se aplica, con carácter general, al tipo del 21%, sin un tipo reducido específico por el carácter renovable del combustible1. La consecuencia es que, entre ambos tributos, la carga impositiva representa entre el 42% y el 47% del precio final del combustible en surtidor, **un porcentaje que no distingue entre un litro cuya combustión libera carbono fósil acumulado durante millones de años y otro cuya huella de carbono, en ciclo de vida, puede ser un 82% inferior.**

Esta equiparación fiscal no siempre existió. Hasta 2012, España aplicaba un tipo cero a la fracción renovable de los carburantes, un esquema muy similar al que sigue vigente en Francia, y su eliminación coincidió con el estancamiento del consumo de biocarburantes que se observa desde entonces. Restablecer una carga impositiva nula sobre esa fracción, aplicada a cuotas altas de biocombustible (E85 en gasolina, B100 en gasóleo), reduciría el coste total de propiedad de un vehículo de gasolina o diésel entre 5.000 y 6.000 euros, un ahorro comparable, en varios escenarios de coste total de propiedad, al que hoy solo se consigue sustituyendo el vehículo por uno eléctrico nuevo, pero sin el desembolso inicial que esa sustitución exige.

La fiscalidad actual no distingue entre combustibles fósiles y renovables

Un combustible renovable con una huella de carbono hasta un 82% inferior soporta prácticamente la misma carga fiscal que un combustible fósil.

En cierta forma se puede observar que la política fiscal sobre carburantes en España ha sido, en los últimos años, reactiva antes que estructural. El Real Decreto-ley 7/2026, de 20 de marzo, aprobado como parte del Plan Integral de Respuesta a la Crisis en Oriente Medio, redujo temporalmente el IVA aplicable a los carburantes, incluidos los biocarburantes, del 21% al 10% entre el 22 de marzo y el 30 de junio de 2026, mientras que el tratamiento del IEH se articuló mediante la modificación temporal de sus tipos específicos por unidad de producto4; agotado ese plazo sin prórroga, el Real Decreto-ley 18/2026, de 29 de junio, sustituyó la rebaja del IVA por una reducción escalonada del propio IEH de 15, 10 y 5 céntimos por litro entre julio y septiembre de este año. Estas medidas, pensadas para amortiguar una escalada de precios energéticos derivada de una crisis geopolítica puntual, ilustran tanto el margen normativo con el que cuenta el Estado para modular la fiscalidad de los carburantes como la falta, hasta la fecha, de una modulación estructural y permanente orientada a la sostenibilidad del combustible y no solo a su precio.

Los objetivos de incorporación de biocarburantes en España se fijan al margen de la fiscalidad, a través de obligaciones de venta o consumo; el Real Decreto 5/2026, de 8 de enero, elevó al 14% el objetivo obligatorio mínimo de biocarburantes y otros combustibles renovables para 2026, sustituyendo el 12% previsto inicialmente por el Real Decreto 376/2022.

La Orden TED/1342/2022 limita, por su parte, al 2,6% a partir de 2025 la parte de esa obligación que puede cubrirse con biocarburantes procedentes de cultivos alimentarios y forrajeros, un límite más restrictivo que el techo del 5,1% que permitiría la normativa comunitaria tras su revisión de 2023.

La nueva senda española 2027-2040

A partir de 2027, el marco español se articula mediante el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, que establece una nueva estructura de objetivos de descarbonización del transporte hasta 2040, basada en la reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y acompañada de subobjetivos específicos de combustibles renovables por modo de transporte. **En el transporte por carretera, establece desde 2027 sendas específicas para biocarburantes y biogás avanzados y para combustibles renovables de origen no biológico (RFNBO).**

El Real Decreto 611/2026 fue posteriormente modificado por el Real Decreto-ley 21/2026, de 25 de agosto, que **anticipó los efectos de las obligaciones sustantivas del nuevo sistema al 31 de diciembre de 2026**, manteniéndose así la continuidad con las obligaciones correspondientes a 2026 y permitiendo la preparación del nuevo esquema aplicable desde el ejercicio 2027.

El nuevo marco español aprobado en 2026 establece, desde 2027, una senda creciente de subobjetivos específicos para el transporte por carretera. **Esta regulación supone un cambio relevante respecto del esquema anterior, al integrar los combustibles renovables dentro de una arquitectura de descarbonización basada en objetivos de reducción de emisiones GEI y en subobjetivos específicos por tecnología y modo de transporte.**

Año	Biocarburantes y biogás avanzados	RFNBO
2027	4,0%	0,2%
2028	4,5%	0,7%
2029	5,0%	1,5%
2030	5,5%	2,5%
2035	8,0%	6,0%
2040	11,0%	11,0%

Fuente: Elaboración propia a partir de Real Decreto 611/2026, art. 10; texto consolidado tras su modificación por el Real Decreto-ley 21/2026.

A modo de síntesis:

Figura fiscal	Tratamiento actual En españa	Consecuencia identificada
Impuesto Especial sobre Hidrocarburos	Mismo tipo para el combustible fósil y su fracción renovable	El sistema tributario no reconoce el menor impacto ambiental del combustible renovable
IVA	Tipo general del 21%, idéntico para fósiles y renovables	Ausencia de un tipo reducido o diferenciado **para productos de baja huella de carbono**
Impuesto sobre Sociedades	Sin deducción específica para inversión en producción o distribución de renovables	Menor estímulo a la inversión industrial en biorrefino y en nuevas rutas de producción
Directiva europea de Fiscalidad Energética (ETD)	Propuesta de revisión bloqueada en el Consejo desde 2021	Ventana de oportunidad: España conserva margen para anticiparse dentro de los tipos mínimos vigentes

Panorama comparado **internacional**

La fiscalidad diferenciada de los combustibles renovables no es una propuesta que pudiéramos calificar como experimental, concretamente existe ya en una serie de Estados miembros de la UE, bajo fórmulas jurídicas distintas, pero con una lógica común, y que la propia Plataforma para los Combustibles Renovables reivindica como referencia al reclamar su traslación a España. En este contexto podemos identificar, a priori, cinco experiencias que podrían resultar particularmente ilustrativas dentro de este informe por su antigüedad, su solidez jurídica frente al régimen de ayudas de Estado de la UE, o por la magnitud de su efecto sobre el consumo.

Suecia: exención fiscal sostenida y obligación de reducción

Suecia exime del impuesto energético y del impuesto sobre el CO2 a los biocarburantes puros y de alta mezcla desde 2002, una exención que ha sido prorrogada en sucesivas ocasiones por la Comisión Europea al amparo de las Directrices sobre ayudas de Estado en materia de energía y medio ambiente. Concretamente, el esquema de exención fiscal para biocarburantes puros y de alta mezcla ha sido prorrogado nuevamente y permanece vigente, según la información actualizada en 2026, hasta 2032. Esta política sostenida durante dos décadas quizás podría ayudar a explicar que Suecia alcanzara, antes de introducir ninguna obligación de mezcla, la cuota de biocarburantes en el transporte más alta de toda la Unión Europea1. En 2018 el país complementó la exención fiscal con una obligación de reducción (“reduction obligation”) **que exige a los suministradores de combustible reducir la intensidad de emisiones de los carburantes que comercializan,** un mecanismo que convive con la exención fiscal para los productos que quedan fuera de su ámbito, como el E85 o el HVO puro.

Italia: un mercado de certificados sin coste fiscal directo

Italia ha optado por un mecanismo de mercado antes que por una exención impositiva. El sistema de "Certificati di Immissione in Consumo" (CIC), gestionado por el Gestore dei Servizi Energetici, obliga a los operadores que comercializan carburantes fósiles a acreditar una cuota mínima de biocarburante mediante la posesión de certificados; uno por cada 10 gigacalorías de biocarburante convencional puesto en el mercado, o por cada 5 gigacalorías si se trata de biocarburante avanzado, lo que equivale a un doble cómputo para este último. Los productores de biocarburante avanzado reciben, además, una prima fija de 375 euros por certificado emitido, financiada por los propios sujetos obligados y no por el presupuesto público. El resultado es un incentivo económico que opera al margen de la fiscalidad sobre hidrocarburos y que traslada el coste de la transición al conjunto de los operadores del mercado de carburantes, con trazabilidad garantizada por un organismo público.

Francia: neutralidad fiscal de la fracción renovable

Francia aplica, **desde antes de que España derogara su propio esquema en 2012**, una fiscalidad favorable sobre la fracción bio de los carburantes, dentro del mecanismo TIRUERT de incorporación obligatoria de energía renovable en el transporte, reforzado por un sistema de trazabilidad del carbono biogénico, conocido como medición de Carbono-14, que permite verificar el origen renovable de cada partida de combustible importado1. El efecto sobre la demanda ha sido significativo, ya que el número de puntos de suministro de gasolina E85 ha crecido de forma muy significativa desde 2018, en un contexto caracterizado por una diferencia de precio sostenida frente a la gasolina convencional, en torno a 0,75 euros por litro para el E85 frente a 1,70 euros por litro para el E10, y por un tratamiento fiscal favorable, junto con otros factores regulatorios y de mercado. **Es, junto con el caso sueco, el ejemplo más citado en la literatura técnica de cómo una fiscalidad favorable, sostenida en el tiempo, contribuye a traducir directamente en volumen de consumo.**

Alemania y Países Bajos: certificados de reducción de gases de efecto invernadero

Alemania, con su THG-Quote, y los Países Bajos, con el sistema de Hernieuwbare Brandstofeenheden (HBE), y su última transición en 2026 del sistema HBE al nuevo sistema ERE (Emissiereductie-eenheden), basados en la reducción de emisiones de GEI en la cadena han desarrollado mercados de certificados de reducción de emisiones ligados a la obligación de mezcla, en los que los suministradores de electricidad renovable para el transporte, de biometano o de biocarburantes avanzados pueden vender el ahorro de emisiones certificado a los obligados que no alcanzan su cuota por vía física. Ambos sistemas han sido objeto de ajustes recientes. Por ejemplo, Alemania ha introducido ajustes recientes en el funcionamiento de la THG-Quote y en el tratamiento de los excedentes de cumplimiento, con el objetivo de evitar que la acumulación de certificados reduzca la señal económica del sistema. La experiencia alemana y neerlandesa nos estarían trasladando unas experiencias o lecciones de diseño, **concretamente que un mercado de certificados bien calibrado ofrece flexibilidad a los obligados, pero exige una gestión activa de la oferta de certificados para no perder su efecto incentivador** (ya sabemos que en "economía lo que no se incentiva inicialmente es difícil que perdure").

Estados Unidos: el crédito fiscal a la producción

El modelo estadounidense se apoya, básicamente, en dos instrumentos federales. El Renewable Fuel Standard genera certificados negociables, "RIN, Renewable Identification Numbers", asociados a cada unidad de biocarburante puesta en el mercado, en una lógica de obligación de mezcla similar a la europea. A él se ha sumado, desde 2025, el crédito fiscal a la producción de combustible limpio conocido como 45Z, que a diferencia de los mecanismos europeos analizados **no incentiva el consumo sino directamente la producción**, con una cuantía que depende de la intensidad de carbono del proceso productivo. Este enfoque, premiar fiscalmente al productor en función de su desempeño ambiental, y no solo bonificar al consumidor final, es un matiz con quizás cierta relevancia para cualquier propuesta que aspire a fortalecer, además del consumo, la capacidad industrial nacional de producción.

A modo de síntesis:

País	Mecanismo principal	Rasgo distintivo
Suecia	Exención de impuesto energético y de CO2, más obligación de reducción desde 2018	Mayor cuota histórica de biocarburantes en transporte de toda la Unión Europea
Italia	Certificados de immissione in consumo (CIC), con prima fija para avanzados	Incentivo de mercado sin coste fiscal directo para el erario público
Francia	Neutralidad fiscal de la fracción renovable, con trazabilidad de carbono biogénico	Crecimiento del 300% en puntos de suministro de E85 desde 2018
Alemania y Países Bajos	Certificados de reducción de GEI negociables (THG-Quote, HBE / ERE)	Flexibilidad para los obligados; requiere gestión activa de la oferta de certificados
Estados Unidos	RIN (obligación de mezcla) y crédito fiscal 45Z a la producción	Incentivo dirigido a la producción, no solo al consumo

En los casos analizados, la combinación de instrumentos aparece como una característica recurrente: **una señal de precio favorable, una obligación de incorporación o reducción y mecanismos de trazabilidad o certificación.** La experiencia comparada sugiere que la eficacia depende más del diseño conjunto de estos instrumentos que de la elección aislada de uno de ellos.

Fundamentos económicos de una fiscalidad diferenciada

El marco teórico de la reforma fiscal verde

La literatura española sobre fiscalidad ambiental, entre otros los trabajos de Gago, Labandeira y López-Otero; o el citado de Durán, Esteller et al., del Servicio de Estudios del CGE y las diversas fuentes utilizadas en todos ellos, **sitúan la tributación energética dentro del marco más general de la reforma fiscal verde**; la sustitución progresiva de bases imponibles que gravan el trabajo o el capital por bases que gravan la contaminación, bajo el principio de que quien contamina debe asumir el coste ambiental que genera5 6. Este marco no es una construcción reciente ni ajena al ordenamiento español, el propio Impuesto Especial sobre Hidrocarburos se define, a efectos de Eurostat y de la OCDE, como un tributo ambiental, en la medida en que su base imponible se define en unidades físicas y grava un producto con impacto negativo probado sobre el medio ambiente.

La paradoja que revela esta literatura es que un tributo con vocación ambiental puede dejar de cumplir esa función si no diferencia entre productos con impacto ambiental distinto. García-Carretero, en su análisis de la fiscalidad ambiental de los residuos en el marco de la economía circular, y el estudio publicado en la Revista Galega de Economía sobre beneficios fiscales y economía circular en España coinciden en un mismo diagnóstico; **España dispone de un catálogo amplio de beneficios fiscales que podrían reorientarse hacia objetivos de sostenibilidad, pero su fiscalidad ambiental sigue teniendo, en términos comparados con el resto de la UE, un peso modesto y una estructura centrada casi en exclusiva en la imposición energética general, sin suficiente segmentación por desempeño ambiental del producto**.

La evidencia del coste de abatimiento

Más allá del marco teórico, la evidencia cuantitativa disponible apunta en la misma dirección; los combustibles renovables logran reducciones de emisiones a un coste por tonelada sensiblemente inferior al de la electrificación del parque, cuando ese coste se mide correctamente incluyendo tanto las ayudas directas a la compra como la menor recaudación fiscal que genera cada vehículo eléctrico frente al de combustión. Un ejercicio comparativo elaborado sobre datos de MOVES III, el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte y el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica sitúa el coste de reducción de emisiones asociado al vehículo eléctrico entre 450 y 1.624 euros por tonelada de CO2, según el rango de ayudas aplicado, frente a un coste de entre 187 y 461 euros por tonelada cuando la reducción se consigue mediante una rebaja del IEH sobre el combustible renovable o mediante planes de renovación de vehículos hacia motorizaciones más eficientes.

Medida	**Coste de abatimiento (euros por tonelada de CO2)**
Reducción del IEH en combustible renovable	**187**
Plan Renove de vehículos (2020)	**148**
Subvenciones autonómicas al cambio de vehículo (rango bajo)	**448**
Beneficios fiscales al vehículo eléctrico (rango bajo)	**450**
Beneficios fiscales al vehículo eléctrico (rango alto)	**1.624**

***Fuente**: Elaboración propia*

Nota autores: los valores de la tabla anterior deben interpretarse como resultados de un ejercicio comparativo de coste de abatimiento construido bajo las hipótesis de las fuentes utilizadas, y no como costes tecnológicos universales. En particular, el resultado depende del contrafactual empleado, del horizonte temporal, de las ayudas e incentivos considerados, de la pérdida de recaudación fiscal y de los factores de emisión utilizados1. Pero, en cualquier caso, este ejercicio refuerza el argumento de este informe.

La diferencia no es marginal, implica que, para una misma reducción de emisiones, el erario público puede movilizar entre dos y ocho veces más tonelada de CO2 evitada por cada euro destinado a incentivar el combustible renovable que por cada euro destinado a subvencionar el vehículo eléctrico. Es importante señalar que aquí no se está en una "trinchera frente a otra", sino que entendemos que esta conclusión no cuestiona la necesidad de electrificar el parque a medio y largo plazo, ambas vías son, como se ha señalado, complementarias y no sustitutivas, pero sí que en cierta forma obliga a revisar la asignación de recursos públicos cuando el objetivo es maximizar la reducción de emisiones en el horizonte inmediato de 2030.

El coste para el usuario y para la industria

En los escenarios de coste total de propiedad analizados por la fuente, mantener en propiedad un vehículo de combustión interna que no ha llegado al final de su vida útil y alimentarlo con combustibles renovables resulta entre un 25% y un 38% más económico que sustituirlo anticipadamente por un vehículo eléctrico nuevo, una vez considerados la adquisición, la energía, el mantenimiento y los impuestos a lo largo de su vida útil. Ese ahorro sería todavía mayor si la fiscalidad reconociera la naturaleza sostenible del combustible, o sea aplicar un tipo cero a la fracción renovable, como se hacía en España hasta 2012, reduciría el coste total de propiedad de un vehículo de gasolina o diésel entre 5.000 y 6.000 euros.

Desde la perspectiva macroeconómica, la sustitución de combustible fósil por combustible renovable de producción nacional tiene además un efecto directo sobre la balanza energética, como ya hemos señalado anteriormente una reducción de importaciones de crudo de entre 4.900 y 8.100 millones de euros anuales, y sobre el empleo industrial y agrario, con potencial para generar más de 4.000 millones de euros de valor añadido bruto y decenas de miles de empleos entre la industria de biorrefino y el sector agrario asociado. La fiscalidad diferenciada no constituye un gasto presupuestario directo, pero sí implica una eventual renuncia recaudatoria o gasto fiscal; su justificación económica debería valorarse comparando esa pérdida de ingresos con los beneficios esperados en términos de reducción de emisiones, menor dependencia energética y actividad económica inducida.

Mantener y descarbonizar el vehículo actual puede ser hasta un 38% más económico que sustituirlo por un vehículo

Los combustibles renovables permiten reducir emisiones a menor coste para el ciudadano, aprovechando vehículos ya existentes.

Un respaldo sectorial amplio

Esta lectura económica no es privativa del sector de estaciones de servicio ni de la industria petrolera. La **Plataforma para los Combustibles Renovables**, que como sabemos agrupa a 32 asociaciones de toda la cadena de valor, desde fabricantes de automóviles y motocicletas hasta transportistas, talleres, navieras, aerolíneas y agricultores, con una representación conjunta de más de 348.700 empresas y 5,9 millones de puestos de trabajo, ha elaborado un informe específico sobre fiscalidad diferenciada, que se presentó el pasado mes de octubre de 2026 en la sede de la CEOE en Madrid. La jornada contará con la apertura del presidente de la CEOE, y con una mesa redonda en la que participan ANESDOR - fabricantes de motocicletas -, ASTIC - transporte internacional por carretera-, FACONAUTO - concesionarios de automoción - y RACE, y se clausurará con la intervención de representantes del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Que organizaciones tan heterogéneas por su posición en la cadena de valor coincidan en reclamar el mismo instrumento, concretamente una fiscalidad que reconozca la reducción de emisiones certificada del combustible renovable refuerza la solidez del argumento que en este informe trasladamos, como apoyo a todo ello, desde el ámbito específicamente catalán y el sector de estaciones de servicio.



Apuntes para una propuesta

El diseño detallado de una propuesta fiscal para **Catalunya** excede el propósito de este documento y, de tener que desarrollarse, entendemos debería abordarse en una fase de trabajo posterior, una vez validado el enfoque general europeo y nacional. En cualquier caso, **interesaría, no obstante, apuntar el marco en el que esa propuesta podría encajar, tanto en el plano europeo como en el estatal y autonómico, porque ese encaje condicionará de forma directa qué instrumentos son jurídicamente viables.**

En el **plano europeo**, el margen de maniobra de cualquier Estado miembro sigue acotado por dos circunstancias, la Directiva de Fiscalidad Energética no se ha revisado desde 2003 y su actualización permanece bloqueada en el Consejo, y toda exención o reducción fiscal orientada a un producto concreto ha de superar el escrutinio de la Comisión Europea en materia de ayudas de Estado, como ilustran las sucesivas prórrogas - nunca automáticas - de la exención sueca a los biocarburantes. La recomendación no vinculante que la Comisión dirigió a los Estados miembros en 2025 para orientar el diseño de incentivos fiscales dentro del Pacto Industrial Limpio, y el debate abierto en la Subcomisión de Asuntos Fiscales del Parlamento Europeo, apuntan a un contexto favorable para introducir fiscalidad diferenciada, pero exigen que cualquier medida se articule con la sostenibilidad de la recaudación pública y con la neutralidad tecnológica que reclama la propia Comisión.

La fiscalidad diferenciada de los combustibles renovables debe construirse dentro del marco europeo, estatal y autonómico

La viabilidad de cualquier incentivo fiscal dependerá de su encaje con la normativa europea sobre fiscalidad energética, ayudas de Estado y neutralidad tecnológica, así como de las competencias de cada administración.

En el **plano estatal**, el Impuesto Especial sobre Hidrocarburos y el IVA son tributos armonizados o cedidos solo parcialmente, lo que limita la capacidad de la Generalitat de Catalunya para modificar unilateralmente sus tipos; el precedente español de tipo cero para la fracción renovable, vigente hasta 2012, y la práctica de países como Francia muestran que ese instrumento existe, pero su activación corresponde al legislador estatal. El margen autonómico se sitúa, en cambio, en los tributos propios y en los instrumentos que ya gestiona la propia Comunidad Autónoma - bonificaciones sobre el Impuesto sobre Actividades Económicas, incentivos ligados a la fiscalidad ambiental catalana, o condiciones de acceso a fondos de apoyo a la inversión industrial-, que quizás podrían ser los que previsiblemente centraran un desarrollo detallado de la propuesta en la fase siguiente mencionada, en el ámbito de Catalunya.

Sobre esa base, **la propuesta que se desarrollara debería combinar, aproximadamente, una reivindicación dirigida al Gobierno de España** para modular el IEH y el IVA de los combustibles renovables por la vía estatal, en línea con lo que ya reclama la Plataforma para los Combustibles Renovables a escala nacional, con un **paquete de medidas de ámbito autonómico** que APESBCN pueda plantear directamente ante la Generalitat de Catalunya, y que se apoyara en la experiencia de fiscalidad diferenciada expuesta en el bloque IV de este informe.

La estrategia debe combinar medidas estatales y autonómicas

Las medidas con mayor impacto sobre el IVA y el Impuesto Especial sobre Hidrocarburos corresponden al Estado, mientras que Catalunya dispone de margen para desarrollar incentivos propios vinculados a la fiscalidad ambiental, la actividad económica y la inversión industrial.

Implicaciones para el sector de estaciones de servicio

Un papel estratégico sin inversión estructural



Las **estaciones de servicio representan una de las vías de descarbonización del transporte que puede desplegarse aprovechando en gran medida la infraestructura existente.** Más de 1.600 estaciones comercializan ya combustibles 100% renovables en España, y más de 1.500 suministran diésel renovable de forma regular, aprovechando exactamente la misma infraestructura de surtidores, depósitos y logística que emplean para el combustible fósil1 3. Esta característica distingue al sector de estaciones de servicio de otros eslabones de la cadena energética del transporte; mientras la electrificación exige una inversión en puntos de recarga que en España se ha estimado en unos 75.200 millones de euros para alcanzar 5,5 millones de vehículos eléctricos en 2030, la incorporación de determinados combustibles renovables puede requerir una inversión incremental limitada, aunque pueden existir necesidades específicas de adaptación, almacenamiento, logística, certificación o segregación de producto.

Esta posición convierte a las estaciones de servicio en uno de los principales agentes de despliegue natural de cualquier política de fomento de los combustibles renovables, y explica que su interés en una fiscalidad diferenciada sea más desde el ángulo del interés general que del particular. **Un tratamiento fiscal más favorable de los combustibles renovables amplía el margen para incorporar nuevos productos - HVO, biometano, mezclas de alto contenido en bioetanol como el E85 - sin necesidad de que el operador asuma el coste de una transformación tecnológica** que, en el caso de la electrificación, exigiría una inversión en infraestructura de recarga con un retorno mucho más incierto.

Riesgos que conviene no ignorar



El interés del sector en la fiscalidad diferenciada convive con riesgos que un informe no puede omitir. La propia Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio ha denunciado en el pasado la pérdida de empleo asociada a la proliferación de estaciones desatendidas, con una caída de 2.700 puestos de trabajo entre 2015 y 2016, la mitad de ellos en Catalunya, comunidad que carecía entonces de una regulación específica frente a este modelo de negocio. Esta circunstancia recuerda que la **sostenibilidad económica del sector de estaciones de servicio depende de más de una variable, y que una fiscalidad diferenciada de los combustibles renovables debe entenderse como un complemento a la defensa del modelo de estación atendida, no como sustitutivo de esa defensa.**

El segundo riesgo es de naturaleza regulatoria, la inestabilidad en el tratamiento fiscal de los carburantes que ha caracterizado los últimos años en España, con rebajas del IEH y del IVA aprobadas y retiradas en cuestión de meses, en respuesta a crisis geopolíticas puntuales, dificulta que un operador de estación de servicio planifique inversiones o acuerdos de suministro a medio plazo. La propia Plataforma para los Combustibles Renovables hizo de esta reivindicación uno de los ejes centrales de su comunicado del quinto aniversario; un marco regulatorio que dé certidumbre a las inversiones de la industria y establezca objetivos a largo plazo, más allá de 2030. **Esa certidumbre es, para cualquier agente económico y por tanto también para una estación de servicio que valora incorporar un nuevo producto renovable, tan relevante como el tipo impositivo aplicable en un momento dado.**

A modo de **conclusiones** y recomendaciones generales

El diagnóstico expuesto en este informe nos permite formular, para su análisis y debate complementario, tres conclusiones generales.

1. La **primera** es que el transporte por carretera español no alcanzará sus objetivos de descarbonización para 2030 apoyándose únicamente en la electrificación del parque, dado el ritmo real de renovación de vehículos y la magnitud de la inversión en infraestructura que la electrificación completa exigiría.
2. La **segunda** es que España dispone de la base industrial, la materia prima y la infraestructura logística necesarias para producir y distribuir combustibles renovables a una escala varias veces superior a la actual, y que esa capacidad está hoy infrautilizada. La tercera es que la fiscalidad vigente no solo no incentiva ese aprovechamiento, sino que lo penaliza al equiparar el tratamiento tributario de productos con un impacto ambiental radicalmente distinto; teniendo efectos directos e indirectos relevantes sobre las cifras económicas del sector

De estas conclusiones se podrían derivar recomendaciones dirigidas a tres niveles institucionales distintos. Ante el **Gobierno de España**, procede reivindicar una modulación del Impuesto Especial sobre Hidrocarburos y del IVA que reconozca el contenido renovable certificado de los carburantes, en la línea que ya defiende la Plataforma para los Combustibles Renovables y que el informe de la consultora Ricardo (miembro de WSP), cuya presentación ha tenido lugar el pasado mes de octubre en la sede de la CEOE, previsiblemente desarrollará con mayor detalle técnico. Ante la **Generalitat de Catalunya**, procede explorar el margen que ofrecen los tributos e incentivos de gestión autonómica, en los términos apuntados en el bloque VI de este informe. Ante las **instituciones europeas**, procede sumar **la voz de APESBCN** a las reivindicaciones ya planteadas por el sector para que la revisión pendiente de la Directiva de Fiscalidad Energética reconozca de forma expresa la diferenciación por contenido

renovable, y para que la propuesta de revisión de los objetivos climáticos del automóvil para 2035 incorpore de manera efectiva, y no meramente simbólica, el papel de los combustibles renovables en la descarbonización del transporte por carretera.



Este debate adquiere especial relevancia a la luz de la propuesta de revisión del marco europeo de emisiones de CO2 para turismos y furgonetas presentada por la Comisión Europea, **que introduce mayor flexibilidad tecnológica a partir de 2035** y contempla que parte de las emisiones restantes pueda compensarse mediante mecanismos vinculados, entre otros, a los e-fuels y biocombustibles. El papel de estos combustibles en el marco europeo se encuentra, por tanto, en proceso de revisión y deberá seguirse durante su tramitación legislativa.

Este informe se ha concebido como un documento de trabajo interno, previo a la redacción de una propuesta definitiva posterior de **APESBCN** una vez avancen los procesos mencionados. Su valor añadido específico, frente al debate que ya sostienen la Plataforma para los Combustibles Renovables y otras patronales de ámbito estatal, reside en trasladar ese diagnóstico al plano catalán y , **principalmente, insertarlo en la realidad concreta del sector de estaciones de servicio de la provincia de Barcelona; una red comercial que, según se ha expuesto en el bloque VII, está en condiciones de desplegar de inmediato cualquier avance en la fiscalidad y la economía sostenible a través de los combustibles renovables, minimizando la inversión estructural adicional frente a otras vías de descarbonización que sí la requieren en mayor medida**.

APESBCN trasladará el presente documento a la **Plataforma para los Combustibles Renovables** y a las federaciones territoriales de estaciones de servicio, de forma que la reivindicación aquí recogida se incorpore al proceso de análisis y exposición que el sector ya ha iniciado a escala estatal.

Bibliografía utilizada

1. Plataforma para los Combustibles Renovables y NTT DATA (2024). Combustibles renovables: una vía eficaz para la descarbonización del transporte. Madrid: NTT DATA.

2. APPA Renovables (2024). Nota de prensa, 13 de marzo de 2024. Asociación de Empresas de Energías Renovables. Citada en la fuente anterior.

3. Plataforma para los Combustibles Renovables (2026a). La Plataforma reclama, en su quinto aniversario, integrar los combustibles renovables en todos los modos de transporte e incentivar su consumo a través de políticas fiscales [nota de prensa]. 15 de julio de 2026.

4. Agencia Tributaria de España (2026). Notas informativas sobre las medidas tributarias de los Reales Decretos-ley 7/2026, de 20 de marzo, y 18/2026, de 29 de junio. Madrid: Ministerio de Hacienda.

5. Gago, A., Labandeira, X. y López-Otero, X. (2014). "A panorama on energy taxes and green tax reforms". Hacienda Pública Española, 208(1), 145-190.

6. Gago, A., Labandeira, X., Labeaga, J. M. y López-Otero, X. (2019). "Impuestos energético-ambientales, cambio climático y federalismo fiscal en España". Ekonomiaz. Revista Vasca de Economía, 95(1), 275-290.

7. Rodríguez Luengo, J. (s.f.). "El impuesto especial sobre los hidrocarburos y el medio ambiente". Instituto de Estudios Fiscales, citado en Revista de Administración Tributaria, CIAT, n.º 34.

8. García-Carretero, B. (2019). "La fiscalidad ambiental en materia de residuos en el nuevo marco de una economía circular". Crónica Tributaria, 170, 31-68.

9. López Pérez, S. de J., Turnes Abelenda, J. A. y Vence Deza, X. (2023). "A fiscalidade e a economía circular en España: situación actual e potencialidades do uso dos beneficios fiscais". Revista Galega de Economía, 32(1), 51-73.

10. Plataforma para los Combustibles Renovables (2026b). Programa de la jornada "Fiscalidad diferenciada, el motor de los combustibles renovables", 21 de septiembre de 2026. Madrid: CEOE.

11. Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio - CEEES (2017). Nota de prensa sobre la pérdida de empleo asociada a las estaciones de servicio desatendidas.

12. McKinsey & Company (2025). Sustainable fuel: the Iberian green industrial opportunity.

13. PwC y GASNAM (2026). Observatorio para la Descarbonización del Transporte en España y Portugal.

14. Deloitte (2023). Propuesta de fiscalidad energética y medioambiental del Bioetanol.

15. Comisión Europea (2017-2024). Decisiones de ayudas de Estado sobre la exención fiscal sueca a los biocarburantes. Bruselas: Dirección General de Competencia.

16. Gestore dei Servizi Energetici - GSE (s.f.). Normativa sobre Certificati di Immissione in Consumo. Roma: GSE.

17. Parlamento Europeo, Servicio de Estudios (2025). "Encouraging clean investment: the role of tax incentives". EPRS Think Tank.

18. España. Real Decreto 5/2026, de 8 de enero, por el que se eleva al 14% el objetivo obligatorio mínimo de biocarburantes y otros combustibles renovables para el ejercicio 2026. BOE-A-2026-560.

19. España. Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, por el que se establece el nuevo marco de objetivos de descarbonización del transporte 2027-2040. BOE-A-2026-16011, arts. 1, 4 y 10.

20. España. Real Decreto-ley 21/2026, de 25 de agosto, por el que se modifica el Real Decreto 611/2026, de 22 de julio, anticipando los efectos de sus obligaciones sustantivas al 31 de diciembre de 2026. BOE-A-2026-18148, disposición final tercera.

21. España. Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales. Texto consolidado vigente, arts. 50 y 50 bis.

22. MITECO (2026). Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero, edición 2026 (serie 1990-2024), y Avance de emisiones 2025. Madrid: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.

23. Comisión Europea (2026). Propuesta de revisión de los estándares de emisiones de CO2 para turismos y furgonetas (Automotive Package). Bruselas: Comisión Europea.

24. Durán, J.M., Esteller, A., Marín-Hernández, S., Del Amo, L, y Piñero, J. (2023). "Fiscalidad ambiental en España". Servicio de Estudios Consejo General de Economistas de España (SE-CGE).

25. Pich Rosell, V. (2023). Contenido de la presentación/prólogo del estudio "Fiscalidad ambiental en España". Servicio de Estudios Consejo General de Economistas de España (SE-CGE).

26. Pich Rosell, V. (2023). Contenido de la presentación/prólogo del estudio "Finanzas sostenibles. Conceptos y desarrollos generales". Servicio de Estudios Consejo General de Economistas de España (SE-CGE).

27. FIDE Tax & Legal (2022). INFORME FIDE. El mercado de los carburantes.

28. FIDE Tax & Legal (2024). Diferencia entre el HVO y el FAME.

29. FIDE Tax & Legal (2026). Cumplir con la obligación de RFNBO (combustibles renovables de origen no biológico).

Tríptico informativo



FISCALIDAD DIFERENCIADA

El motor de los combustibles renovables

5 años

Plataforma para los Combustibles Renovables

La fiscalidad diferenciada para los combustibles renovables es una realidad en la Unión Europea

Más de la mitad de los países de la UE ya aplican algún tipo de ventaja fiscal a los combustibles renovables, entre ellos **las tres grandes economías del continente** (Alemania, Francia e Italia)



15/27

países de la UE que aplican **incentivos fiscales** a los combustibles renovables

- Exención total a biocarburantes puros
- Reducción según % de mezcla
- Reducción según energía o emisiones de CO2
- Reembolsos y créditos fiscales
- Sin incentivo diferenciado

En España, no todas las soluciones probadas y disponibles que reducen emisiones reciben el mismo trato fiscal

En la actualidad, los combustibles renovables no cuentan con ningún incentivo fiscal en el surtidor, a pesar de que reducen emisiones hasta un 87 %, según ha verificado el Tour d'Europe a través del sistema Digital Fuel Twin. Es decir, **los combustibles renovables tributan al mismo nivel que los combustibles convencionales** en nuestro país

Sin embargo, existen beneficios fiscales y ayudas directas para los vehículos electrificados y de hidrógeno (cero emisiones de CO2 por el tubo de escape), lo que **choca con el principio básico de neutralidad tecnológica que recomienda Mario Draghi en su informe sobre la competitividad de la Unión Europea** y predomina en las políticas fiscales de la mayoría de países UE.

La propuesta para España

El informe **define dos escenarios realistas de acuerdo con el marco legal vigente**: uno de transición inmediata (Escenario B) y otro de transición progresiva hacia una fiscalidad basada en emisiones (Escenario C)

ESCENARIO B

Transición inmediata

Reducción por tramos según el % de mezcla

- Reduce el Impuesto Especial (IEH) de forma moderada y por tramos, según el contenido de biocarburante, hasta corregir la **desventaja que penaliza** al combustible renovable
- **Fácil de implementar**: no altera el sistema fiscal actual y no requiere autorización previa de la Comisión Europea

QUÉ HACER

1. Modificar la ***Ley 38/1992 de Impuestos Especiales*** para introducir la reducción por tramos según el contenido de biocarburante (artículos 49, 50 y 50 *bis*)
2. Desarrollar **certificación y trazabilidad** del contenido biogénico, con control e inspección (*Real Decreto 1165/1995* que desarrolla la Ley)

ESCENARIO C

Preparado para el futuro

Reducción progresiva según emisiones (€/GJ)

- El Impuesto Especial (IEH) se calcula por **contenido energético y emisiones**: a menor huella, menor impuesto
- Más reducción de emisiones con **menor pérdida de recaudación** y alineado con la revisión de la Directiva de Fiscalidad Energética (ETD)

QUÉ HACER

1. Modificar la *Ley 38/1992* para redefinir la **base imponible del Impuesto Especial (IEH)**: de **€/litro a €/GJ + intensidad de emisiones** (g CO2eq/MJ)
2. Fijar tipos: **mínimo** para combustibles con la menor intensidad de emisiones de GEI (p. ej., 0,15 €/GJ) y **progresivos** para combustibles con mayor intensidad de carbono, y actuales para gasolina/diésel

Estimación del impacto en el precio

Se plantea una fiscalidad progresiva: más incentivo a más porcentaje de carburante renovable en las mezclas, en el Escenario B, y más incentivo a más reducción de emisiones, en el Escenario C, con **rebajas en los precios superiores al 38 % en el diésel y al 33 % en la gasolina**

Gasóleo

	ESCENARIO B	ESCENARIO C
B10	-2,12 %	-2,49 %
B20	-8,32 %	-11,92 %
B100	-38,76 %	-38,50 %

Gasolina

	ESCENARIO B	ESCENARIO C
E10	-3,03 %	-3,41 %
E30	-14,39 %	-15,20 %
E85	-36,76 %	-33,14 %

El informe demuestra que es posible impulsar el consumo de combustibles renovables a través de políticas fiscales

Escanea este QR para acceder al informe

5 años

Plataforma para los Combustibles Renovables