

CEEES propone una fiscalidad renovable para acceder a los 1.100 millones congelados por la UE

- El incremento de la fiscalidad del diésel debería ser paulatino y estar supeditado a bonificaciones tributarias para los combustibles renovables

Madrid, 8 de julio de 2025.- La Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio (CEEES) lamenta que el reino de España haya fracasado en la consecución de los objetivos a los que se había comprometido con Bruselas en materia de equilibrio fiscal y, por tanto, haya dejado de percibir 1.100 millones de euros.

Sin embargo, CEEES recuerda **que existen alternativas** para cumplir con los compromisos enviados por España a la Comisión Europea **sin necesidad de generar una espiral inflacionaria ni de fomentar la desigualdad**, tal y como haría una equiparación inmediata de la fiscalidad del gasóleo de la automoción a la de la gasolina. De hecho, **CEEES ha trasladado su propuesta de fiscalidad** sobre los combustibles de automoción a la Administración por los canales oficiales correspondientes.

Para entender el calado de la reforma fiscal sobre los carburantes que el Gobierno propuso a Bruselas y el Ejecutivo comunitario aceptó y cuyo cumplimiento ahora exige, resulta necesario desglosar la composición del PVP de los combustibles en los surtidores españoles.

Hoy, el **PVP medio de la gasolina 95** se sitúa en los **1,497 euros** por litro. El **Impuesto Especial de Hidrocarburos y el IVA** representan el **49,4% del total** (74 céntimos por litro). En el caso del **gasóleo de automoción**, el IEH más el IVA suman 63 céntimos, o, lo que es lo mismo, el **44,3% del total** [1]. Una **equiparación inmediata** de la fiscalidad de ambos combustibles supondría que el **PVP del litro de diésel subiría 11,3 céntimos de la noche a la mañana** y la **carga impositiva** de este producto pasaría a representar el **51,9% del precio total**.

La equiparación de la fiscalidad del gasóleo con la de la gasolina supondría un **incremento del 8% en el PVP medio del diésel**, que es el **combustible más usado de España (77% frente a un 23% de gasolina)** [2]. Para evitar las consecuencias inflacionistas de esta medida, proponemos que el incremento del impuesto al diésel se lleve a cabo de forma **gradual en el tiempo**, a lo largo de, **al menos, tres ejercicios**.

Además, dada la dependencia del diésel mencionada en el párrafo anterior, un **incremento de la fiscalidad del gasóleo de automoción sin introducir medidas alternativas no tendría un impacto en el consumo -ni, por tanto, en las emisiones-**, por ser la **demanda característicamente inflexible**, produciendo **efectos meramente de carácter inflacionista**.

Por eso, la propuesta de CEEES consiste en ese incremento gradual de la fiscalidad del diésel siempre y cuando éste se vea acompañado por una bonificación fiscal a los combustibles renovables (**bioetanol, HVO100, biogás, biopropano, hidrógeno verde**, etc.), impulsando una transición hacia unas **soluciones que a día de hoy ya forman parte de nuestra movilidad diaria (11% de bios en los combustibles de automoción vendidos actualmente)**, con las **ventajas** que ello conllevaría en **materia medioambiental**, pero también en términos de **soberanía alimentaria y energética**.

No se trata de ninguna ocurrencia, sino **que la propia propuesta de revisión de la Directiva de Fiscalidad Energética propone exenciones para los productos menos contaminantes** [3].

Desmontando mitos

 No, los combustibles renovables, y más concretamente los biocombustibles procedentes de cultivos alimentarios o forrajeros, no compiten con la industria alimentaria. **El viejo dilema food vs fuel ha quedado obsoleto.** Por poner sólo dos ejemplos:

- **La industria europea del bioetanol produjo en 2024 más alimento que energía.** Las biorefinerías separan la proteína de la grasa y son capaces de utilizar la primera para hacer piensos de alta calidad mientras que la segunda es convertida en combustible.
- **Para la fabricación de HVO100 se utilizan en España aceites usados de cocina y otros residuos** orgánicos que no hacen sino fomentar la **economía circular** y reducir las emisiones del ciclo de vida de las energías que impulsan los vehículos.

 No, los combustibles renovables no pueden emplearse sólo en transporte aéreo y marítimo mientras imponemos la electrificación del transporte por carretera. De hecho, **los productores de combustibles renovables necesitan estabilidad regulatoria** para generar economías de escala que permitan reducir los costes de fabricación de estos productos. **Sin un volumen que garantice un umbral mínimo de rentabilidad estos productores decidirán no realizar las inversiones necesarias** y la Unión Europea en general y España en particular seguirán dependiendo de terceros países –a menudo inestables geopolíticamente- para el suministro de estos productos.

[1] Media aritmética de las EESS de la España peninsular y Baleares. Se excluyen las situadas en Canarias, Ceuta y Melilla por contar estos territorios con regímenes fiscales diferenciados. Datos oficiales extraídos del Geoportál de Hidrocarburos del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico

[2] <https://www.cores.es/sites/default/files/archivos/publicaciones/boletin-est-hidrocarburos-325-diciembre-2024.pdf>

[3] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12227-Pacto-Verde-Europeo-revision-de-la-Directiva-sobre-fiscalidad-de-la-energia_es

Más información y entrevistas:

91 563 54 03

ceees@ceees.com

www.ceees.com

Sobre CEEES

La Confederación Española de Empresarios de Estaciones de Servicio (CEEES) es una entidad nacional sin ánimo de lucro constituida hace más de cuarenta y cinco años con el objetivo de ser el lugar de encuentro de todos los empresarios españoles de Estaciones de Servicio.

CEEES, que defiende los intereses de miles de empresarios independientes de estaciones de servicio, centra su actividad en representar a sus asociados ante las distintas instituciones y organismos nacionales, autonómicos y locales, en defensa de su actividad profesional y acción común para obtener mejoras materiales, sociales y laborales para el sector y para el conjunto de la sociedad española.