



Impresión a color

Los biocombustibles piden rebajas fiscales para igualar precios con gasolina y diésel

Recaudar menos en el impuesto de hidrocarburos reduciría las emisiones del transporte

Sergio Guinaldo MADRID.

La Plataforma para los Combustibles Renovables propone modificar la fiscalidad de los carburantes en España para provocar el aumento de la demanda de los biocombustibles y avanzar en descarbonización. La propuesta pasa por que la carga fiscal disminuya a medida que aumente su contenido renovable o se reduzcan sus emisiones. La organización, integrada por 32 entidades que representan a más de 348.700 empresas, sostiene que la reforma podría rebajar más de un 38% el precio del biodiésel puro y más de un 33% el de la gasolina con elevada proporción de etanol, según un informe encargado por la plataforma a la consultora WSP.

El estudio, titulado *Fiscalidad diferenciada: el motor de los combustibles renovables*, analiza los incentivos aplicados en otros países europeos y plantea diferentes alternativas para España. Como punto de partida, el informe recoge que más de la mitad de los Estados miembros de la Unión Europea ya ofrecen alguna ventaja fiscal a estos carburantes, incluidas Alemania, Francia e Italia. Por el contrario, Es-



Representantes de Aice, Faconauto, Astic y Anesdor durante la presentación del informe en la sede de la CEOE. EE

paña aplica actualmente los mismos tipos impositivos a los combustibles renovables y a los fósiles.

Esta situación perjudica a las mezclas con mayor contenido renovable, pese a que pueden reducir las emisiones hasta un 87%, dependiendo del producto y de las materias primas utilizadas, según la Plataforma.

El informe estudia tres escenarios, aunque considera que solo dos

(el B y el C) tendrían capacidad para alterar de manera apreciable la demanda. El escenario A, con incentivos limitados, abarataría ligeramente las mezclas renovables, pero estas seguirían siendo más caras que los combustibles convencionales y sus cuotas de mercado apenas variarían.

El escenario B mantendría la actual estructura del Impuesto Especial sobre Hidrocarburos (IEH), pe-

ro introduciría reducciones por tramos según el porcentaje de biocarburante. Para aplicarlo, el informe aclara que habría que modificar la Ley 38/1992 de Impuestos Especiales y establecer un sistema de certificación y trazabilidad del contenido renovable.

El escenario C implicaría una reforma más profunda. El impuesto pasaría a calcularse según el contenido energético y la intensidad de

emisiones de cada carburante, para que los productos con menor huella de carbono soportasen un tipo inferior. Este modelo sería más complejo y requeriría autorización de las instituciones europeas, pero lograría una mayor reducción de emisiones con un impacto fiscal menor, según WSP.

En el diésel, el escenario B igualaría los precios del B7 —el diésel estándar— con los del B10 y B20 —menos contaminantes—, y elevaría la cuota de estos dos últimos hasta cerca del 10%. Las emisiones caerían un 0,4% y la recaudación un 0,9%. El escenario C incluso abarataría el B10 y el B20 frente al B7.

En la gasolina, el escenario B equipararía los precios de la E5, E10 y

El escenario más ambicioso daría lugar a bajadas de hasta el 38% en el diésel renovable

E30 y situaría la cuota conjunta de estas dos últimas en torno al 10%. Las emisiones bajarían un 0,8% y la recaudación un 1,6%. El escenario C abarataría la E10 y la E30 frente a la E5 y reduciría las emisiones un 1,3%, con un impacto fiscal del 0,5%.

“Podemos tener tecnología, producción e inversión, pero si el producto no compite en precios, no se va a desarrollar”, afirmó Helena Antolín, vicepresidenta de la CEOE.