

Los combustibles renovables representan una alternativa sostenible y viable para combatir el cambio climático, una de las principales preocupaciones de este Ejecutivo

ASTIC lamenta que el Gobierno no contemple en su reforma fiscal para 2025 tipos impositivos reducidos o exenciones para los combustibles renovables

- *Esta opción energética reduce la huella de carbono una media del 82%, que puede llegar hasta el 100%, en comparación con los carburantes fósiles*
- *Es una solución inmediata, eficaz y realista para que sectores como el transporte pesado por carretera, la aviación y el transporte marítimo puedan reducir ya sus emisiones*

Madrid, 9 de enero de 2025.- La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), decana de las patronales del transporte profesional terrestre en España, lamenta que la batería de normativas tributarias que el Gobierno ha fijado para 2025 no contemple la aprobación de tipos impositivos reducidos o exenciones en el Impuesto Especial a los Hidrocarburos (IEH) para los combustibles renovables, una alternativa sostenible, viable e inmediata para combatir el cambio climático, una de las prioridades de este Ejecutivo.

Se trata de combustibles líquidos de baja o neutra huella de carbono que se obtienen a partir de materias primas alternativas a las fuentes fósiles, como los residuos agrícolas, forestales, industriales o municipales no aptos para la alimentación humana o animal (biocombustibles o biocarburantes); o como el hidrógeno renovable y el dióxido de carbono (combustibles sintéticos o *e-fuels*). Esta alternativa energética disminuye la huella de carbono en un promedio del 82%, alcanzando incluso una reducción total del 100% en comparación con los combustibles fósiles.

El Ejecutivo ha prorrogado hasta el 31 de diciembre la deducción de un 15% en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF) en la compra de un vehículo eléctrico enchufable y de pila de combustible, con una base máxima de 20.000 euros, lo que supone una rebaja máxima de 3.000 euros. Un descuento que se suma a la exención del pago del Impuesto de Matriculación de la que se benefician estos vehículos durante los dos primeros años desde su matriculación, pasando a una bonificación del 75% a partir del tercer año.

«Los objetivos que esgrime el Ejecutivo para establecer estos beneficios a los vehículos eléctricos son tres: promover la transición de los combustibles fósiles a energías renovables producidas de forma autóctona para contribuir a la mejora de la competitividad de las empresas españolas; la lucha contra el cambio climático; y la mejora de nuestra seguridad energética. Objetivos muy razonables que también se logran utilizando combustibles renovables que, sin embargo, continúan sometidos a la misma carga impositiva que los de origen fósil», explica Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de ASTIC y miembro del Comité Ejecutivo de Presidencia de la Organización Internacional del Transporte por Carretera (IRU).

Si se aplicara la carga impositiva tipo cero a la fracción bio en los carburantes, como se realizaba en España hasta 2012, similar al esquema impositivo vigente actualmente en Francia y que tiene un gran éxito, y se utilizaran cuotas altas de biocombustibles -E85 y B10032- se podría reducir el Coste Total de Propiedad (TCO) del vehículo de gasolina y diésel en 6.000 y 5.000 euros respectivamente, lo cual equivale a un 24% de reducción en el TCO si se mantiene un vehículo en propiedad y entre un 13% y 15% si se adquiere un vehículo nuevo de combustión interna.

Estas medidas demuestran la importancia de las cargas impositivas en la competitividad de los productos energéticos y que pueden ser determinantes para incentivar el consumo de combustibles sostenibles.

«Como miembros co-fundadores de la Plataforma para los Combustibles Renovables, integrada por 29 asociaciones que representan a 348.000 empresas, solicitamos políticas fiscales incentivadoras de la producción y consumo de combustibles renovables al tratarse de una solución de rápida implementación para reducir los gases de efecto invernadero, especialmente en aquellos modos de transporte, como el pesado por carretera, la aviación y el transporte marítimo, en los que las opciones tecnológicas a los combustibles fósiles no son técnicamente viables, presentan claras limitaciones o requieren nuevas infraestructuras de transporte, almacenamiento y distribución, así como cambios para el usuario final», destaca Valdivia.

Por otra parte, el directivo de ASTIC asegura que *«sí nos alegramos de la decisión de no aplicar la pretendida subida fiscal al diésel, debido a la falta del consenso político necesario para garantizar su aprobación en el Congreso, por el bien de nuestras empresas transportistas y de nuestra competitividad: el 96% de nuestros camiones a día de hoy se “alimentan” de gasoil y el transporte de mercancías por carretera es estratégico para nuestra economía».*

Qué es ASTIC

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) es una organización sin ánimo de lucro de origen español nacida en 1960 e integrada actualmente en la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), con sede en Ginebra. ASTIC trabaja para mejorar las condiciones del sector del transporte en España, teniendo en cuenta que trabajan en un ámbito europeo. Actualmente cuenta con más de 240 afiliados.