



ANÁLISIS DE LA PROPUESTA DE EQUIPARAR EL IIEE DEL GASOIL AL DE LA GASOLINA Y SUS REPERCUSIONES SOBRE EL SECTOR Y LA ECONOMÍA

Existe una Directiva Europea (Directiva 2003/96/CE) que marca el mínimo impositivo a aplicar por los países de la Unión Europea sobre el Gasoil y España lo cumple, situándose por encima del mismo en 49 € a los 1.000 litros.

El argumentar por el Gobierno español como motivo para la subida del impuesto sobre el Gasoil la exigencia impuesta por la Comisión Europea a España como contrapartida para la asignación de fondos europeos, equiparando el tipo impositivo del Gasoil al de la Gasolina, que supondría una subida de este del 24,72%, se excede de tener que cumplir con la obligatoriedad tasada que marcan las reglas del juego de la Unión Europea sobre los impuestos especiales a aplicar por los países miembro sobre las distintas energías.

En ningún momento se está cuestionado por la Comisión la decisión adoptada por el resto de los países de la UE sobre esta materia una vez que se ha cumplido con la aplicación del mínimo exigido por la Directiva.

La comparación sobre la situación del impuesto en España frente a Portugal realizada en estos días por la Ministra para la transición ecológica, como argumento para aplicar la subida del impuesto en España, no se sustenta si se hace un análisis en profundidad de la situación con datos de precios a 6 de febrero, ya que **Portugal por decisión propia**, teniendo el precio del Gasoil antes de impuestos más bajo que España (-28,46 €/1.000 lts.) ha decidido aplicar un tipo impositivo por encima del español (+125 €/1.000 lts.) y a su vez aplica un IVA del 23% (307,60 €/1.000 lts.) frente al español del 21 % (260,58 €/1.000 lts.).

Esto hace que el PVP del litro de Gasoil en Portugal se sitúe en la fecha señalada 14, 35 céntimos más caro que en España, pero a efectos de vehículos con derecho a Gasoleo Profesional el precio neto queda igual a los dos lados de la frontera.

Igualmente habrá que considerar, al tomar decisiones de calado en materia fiscal no solamente el nivel de presión fiscal de los distintos países sino también y en mayor consideración el nivel de esfuerzo fiscal, que es el que realmente afecta de forma más directa a las familias y a las empresas de un país y que en el caso de España se encuentra entre los más altos de la UE.

A continuación, tomamos como referencia los datos extraídos del Boletín Europeo del Combustible (Oil Bulletin), con datos estadísticos a fecha del 6 de febrero del 2025, para

analizar como afectaría la medida de equiparar en España el IIEE del Gasoil al de la Gasolina.

La composición del tipo impositivo español de la Gasolina Super y del Gasoil es la siguiente:

- Epígrafe 1.2.2 Las demás **gasolinas sin plomo (Gasolina Super)**: 400,69 euros por 1.000 litros de tipo general y 72 euros por 1.000 litros de tipo especial. **(472,69)**
- Epígrafe 1.3 **Gasóleos para uso general**: 307 euros por 1.000 litros de tipo general y 72 euros por 1.000 litros de tipo especial. **(379)**

Habrà que tener en consideración que una subida del impuesto afectaría a toda la flota de vehículos Diesel comerciales de transporte de mercancías y de forma más traumática a aquellos que no contasen con la figura del **Gasóleo Profesional (GP), que es potestativa de aplicación o no por parte del Estado**, y que solamente sería de aplicación para los vehículos de **PMA igual o superior a 7,5 tn.** y que se trata de una deducción sobre el exceso del IIEE soportado en un país en relación con el mínimo comunitario.

La equiparación del IIEE del Gasoil al IIEE de la Gasolina, supondría pasar de 379 €/1.000 lts a los 472,69 €/1.000 lts., lo que significa un **incremento del 24,72% (93,69 €/1.000 lts).**

Ojo porque si mañana este Gobierno o el que venga decide eliminar el uso facultativo de la figura del Gasoleo Profesional el sector en su conjunto tendría que asimilar como coste adicional la totalidad del importe aplicado en España por encima del mínimo exigido por la Directiva de la UE

De igual forma hay que tener en consideración que la figura del GP ha sido objeto de intento de eliminarla de la Directiva y más ahora que se podría considerar como una traba más para dirigir la renovación de flotas hacia otras motorizaciones distintas del Gasoil.

También hay que destacar que el IIEE es también objeto de aplicación del IVA, con lo cual el PVP del litro de gasoil consumido incluye el IIEE y el IVA soportado sobre el mismo, con el efecto negativo que ello tiene sobre la tesorería de las empresas.

Teniendo en consideración que España es un país periférico con muchos kilómetros por medio para situar nuestros productos en los mercados europeos, cualquier encarecimiento vía impositiva del transporte supondría un fuerte deterioro en la competitividad de los productos españoles para su posicionamiento en los mercados.

A continuación, se pueden ver los cuadros con la situación del Gasoil en los distintos países de la UE, a fecha del 6 de febrero de 2025:

	(1)	GASOIL		(2)	IEE GASOIL		(3)	IVA %		(4)=(1)+(2)	Precio GASOIL (Sin IVA)		(5)=(1)+(2)+(3)	PVP GASOIL
1	Netherlands	922,03	1	Italy	617,40	1	Hungary	27	1	Denmark	1.457,02	1	Denmark	1.821,28
2	Estonia	913,00	2	Ireland	615,68	2	Croatia	25	2	Ireland	1.455,12	2	Ireland	1.789,80
3	Denmark	891,61	3	France	609,20	3	Denmark	25	3	Netherlands	1.446,28	3	Netherlands	1.750,00
4	Greece	885,35	4	Germany	607,30	4	Sweden	25	4	Italy	1.418,33	4	Italy	1.730,36
5	Croatia	881,87	5	Belgium	600,16	5	Finland	24	5	France	1.417,37	5	Belgium	1.707,43
6	Cyprus	872,20	6	Slovenia	571,64	6	Greece	24	6	Belgium	1.411,10	6	Finland	1.701,00
7	Sweden	864,80	7	Denmark	565,41	7	Ireland	23	7	Germany	1.410,92	7	France	1.700,84
8	Spain	861,86	8	Austria	544,13	8	Poland	23	8	Finland	1.371,77	8	Germany	1.679,00
9	Finland	861,25	9	Netherlands	524,25	9	Portugal	23	9	Portugal	1.337,40	9	Portugal	1.645,00
10	Hungary	861,04	10	Lithuania	519,60	10	Slovakia	23	10	Austria	1.330,00	10	Greece	1.624,00
11	Slovakia	851,70	11	Latvia	516,70	11	Italy	22	11	Lithuania	1.323,32	11	Slovenia	1.611,62
12	Ireland	839,44	12	Finland	510,52	12	Slovenia	22	12	Slovenia	1.321,00	12	Croatia	1.610,00
13	Poland	834,12	13	Portugal	504,00	13	Belgium	21	13	Latvia	1.312,40	13	Lithuania	1.601,22
14	Portugal	833,40	14	Malta	472,40	14	Czechia	21	14	Greece	1.309,68	14	Austria	1.596,00
15	Luxembourg	832,92	15	Romania	465,67	15	Latvia	21	15	Romania	1.292,07	15	Latvia	1.588,00
16	Romania	826,40	16	Luxembourg	452,55	16	Lithuania	21	16	Croatia	1.288,00	16	Hungary	1.566,35
17	Belgium	810,94	17	Greece	424,33	17	Netherlands	21	17	Luxembourg	1.285,47	17	Slovakia	1.549,00
18	France	808,17	18	Cyprus	410,70	18	Spain	21	18	Estonia	1.285,00	18	Sweden	1.546,99
19	Lithuania	803,72	19	Slovakia	407,65	19	Austria	20	19	Cyprus	1.282,90	19	Estonia	1.542,00
20	Germany	803,62	20	Croatia	406,13	20	Bulgaria	20	20	Slovakia	1.259,35	20	Romania	1.537,56
21	Italy	800,93	21	Poland	396,66	21	Estonia	20	21	Spain	1.240,86	21	Cyprus	1.526,65
22	Latvia	795,70	22	Czechia	394,00	22	France	20	22	Sweden	1.237,59	22	Poland	1.513,85
23	Austria	785,87	23	Spain	379,00	23	Cyprus	19	23	Hungary	1.233,35	23	Luxembourg	1.504,00
24	Czechia	784,54	24	Sweden	372,79	24	Germany	19	24	Poland	1.230,78	24	Spain	1.501,44
25	Bulgaria	765,58	25	Hungary	372,30	25	Romania	19	25	Czechia	1.178,54	25	Czechia	1.426,03
26	Slovenia	749,36	26	Estonia	372,00	26	Malta	18	26	Bulgaria	1.095,89	26	Bulgaria	1.315,06
27	Malta	553,02	27	Bulgaria	330,30	27	Luxembourg	17	27	Malta	1.025,42	27	Malta	1.210,00
	MEDIA	825,72		MEDIA	480,09		MEDIA	21,63		MEDIA	1.305,81		MEDIA	1.588,68

* Coste producto antes Imp. 1.000L * IIEE a los 1.000 L

* Precio antes IVA a los 1.000 L

* PVP a los 1.000 L

Nota: Elaboración propia, tomando datos del Oil BULLETIN de la Comisión Europea

Resulta interesante analizar cuál es la diferencia actual entre el impuesto del gasoil y la gasolina Super en los distintos países de la UE, el ranking actual por país del impuesto del gasoil y la diferencia con España como referencia, y como quedaría si le aplicamos en España la equiparación del impuesto del gasoil al de la gasolina Super, y para ello, de cara a poder extraer algunas conclusiones, nos fijaremos en los siguientes cuadros.

	Dif. IIEE GASOIL/SUPER 95		IIEE GASOIL	Dif. España/Otros		IIEE GASOIL		GASOIL				
1	Greece	-291,01	1	Italy	617,40	238,40	1	Netherlands	922,03			
2	Netherlands	-272,85	2	Ireland	615,68	236,68	2	Estonia	913,00			
3	Finland	-211,88	3	France	609,20	230,20	3	Denmark	891,61			
4	Estonia	-191,00	4	Germany	607,30	228,30	4	Germany	607,30	4	Greece	885,35
5	Germany	-172,59	5	Belgium	600,16	221,16	5	Belgium	600,16	5	Croatia	881,87
6	Denmark	-146,08	6	Slovenia	571,64	192,64	6	Slovenia	571,64	6	Cyprus	872,20
7	Slovakia	-146,00	7	Denmark	565,41	186,41	7	Denmark	565,41	7	Sweden	864,80
8	Portugal	-130,36	8	Austria	544,13	165,13	8	Austria	544,13	8	Spain	861,86
9	Czechia	-114,44	9	Netherlands	524,25	145,25	9	Netherlands	524,25	9	Finland	861,25
10	Italy	-111,01	10	Lithuania	519,60	140,60	10	Lithuania	519,60	10	Hungary	861,04
11	Luxembourg	-106,53	11	Latvia	516,70	137,70	11	Latvia	516,70	11	Slovakia	851,70
12	Croatia	-106,18	12	Finland	510,52	131,52	12	Finland	510,52	12	Ireland	839,44
13	Spain	-93,69	13	Portugal	504,00	125,00	13	Portugal	504,00	13	Poland	834,12
14	Ireland	-93,10	14	Malta	472,40	93,40	14	Spain	472,69	14	Portugal	833,40
15	Latvia	-85,11	15	Romania	465,67	86,67	15	Malta	472,40	15	Luxembourg	832,92
16	France	-82,41	16	Luxembourg	452,55	73,55	16	Romania	465,67	16	Romania	826,40
17	Malta	-76,98	17	Greece	424,33	45,33	17	Luxembourg	452,55	17	Belgium	810,94
18	Sweden	-72,29	18	Cyprus	410,70	31,70	18	Greece	424,33	18	France	808,17
19	Austria	-71,32	19	Slovakia	407,65	28,65	19	Cyprus	410,70	19	Lithuania	803,72
20	Romania	-42,43	20	Croatia	406,13	27,13	20	Slovakia	407,65	20	Germany	803,62
21	Bulgaria	-32,72	21	Poland	396,66	17,66	21	Croatia	406,13	21	Italy	800,93
22	Poland	-31,98	22	Czechia	394,00	15,00	22	Poland	396,66	22	Latvia	795,70
23	Cyprus	-29,00	23	Spain	379,00	0,00	23	Czechia	394,00	23	Austria	785,87
24	Slovenia	-24,94	24	Sweden	372,79	-6,21	24	Sweden	372,79	24	Czechia	784,54
25	Hungary	-24,58	25	Hungary	372,30	-6,70	25	Hungary	372,30	25	Bulgaria	765,58
26	Belgium	-0,01	26	Estonia	372,00	-7,00	26	Estonia	372,00	26	Slovenia	749,36
27	Lithuania	6,60	27	Bulgaria	330,30	-48,70	27	Bulgaria	330,30	27	Malta	553,02
	MEDIA	-102,00		MEDIA	480,09	101,09		MEDIA	480,09		MEDIA	825,72

* Dif. IIEE entre Gasoil y Super a los 1.000L * IIEE a los 1.000 L * IIEE ESPAÑA igual al SUPER * Coste producto antes Imp. 1.000L

Nota: Elaboración propia, tomando datos del Oil BULLETIN de la Comisión Europea

Podemos observar que en 26 países de UE el impuesto sobre el gasoil está por debajo del de la Gasolina Super y en 12 de ellos en mayor cuantía de lo que ocurre en España.

Si bien es cierto que España tiene 22 países por encima con el impuesto más alto sobre el Gasoil, también es cierto que ocupa el puesto 8º en el ranking del precio más alto del Gasoil antes de impuestos, como se puede ver en la última columna, lo cual nos penaliza en la composición final del PVP y se equilibra teniendo un impuesto más bajo.

Si hacemos el ejercicio de comparar el impuesto del Gasoil aplicándole solo a España la equiparación al impuesto de la Gasolina Super, España pasaría del puesto 23 al 14, situándose solo a 3 céntimos/litro por debajo de nuestro vecino Portugal.

En los siguientes cuadros analizamos en primer lugar el PVP de cada país con el impuesto actual, que sitúa a España en el 4º país con el precio más bajo y a continuación podemos observar que equiparando el impuesto del Gasoil al de la Gasolina en España y manteniendo el de los otros países en su situación actual, España se situaría en el 11º país con el precio más alto de la UE, y a 3 cént./litro por debajo de Portugal y a 8,6 de Francia.

		PVP GASOIL			PVP GASOIL=SUPER	Dif. 1000L
1	Denmark	1.821,28	1	Denmark	1.821,28	206,48
2	Ireland	1.789,80	2	Ireland	1.789,80	175,00
3	Netherlands	1.750,00	3	Netherlands	1.750,00	135,20
4	Italy	1.730,36	4	Italy	1.730,36	115,56
5	Belgium	1.707,43	5	Belgium	1.707,43	92,63
6	Finland	1.701,00	6	Finland	1.701,00	86,20
7	France	1.700,84	7	France	1.700,84	86,04
8	Germany	1.679,00	8	Germany	1.679,00	64,20
9	Portugal	1.645,00	9	Portugal	1.645,00	30,20
10	Greece	1.624,00	10	Greece	1.624,00	9,20
11	Slovenia	1.611,62	11	Spain	1.614,80	0,00
12	Croatia	1.610,00	12	Slovenia	1.611,62	-3,18
13	Lithuania	1.601,22	13	Croatia	1.610,00	-4,80
14	Austria	1.596,00	14	Lithuania	1.601,22	-13,58
15	Latvia	1.588,00	15	Austria	1.596,00	-18,80
16	Hungary	1.566,35	16	Latvia	1.588,00	-26,80
17	Slovakia	1.549,00	17	Hungary	1.566,35	-48,45
18	Sweden	1.546,99	18	Slovakia	1.549,00	-65,80
19	Estonia	1.542,00	19	Sweden	1.546,99	-67,81
20	Romania	1.537,56	20	Estonia	1.542,00	-72,80
21	Cyprus	1.526,65	21	Romania	1.537,56	-77,24
22	Poland	1.513,85	22	Cyprus	1.526,65	-88,15
23	Luxembourg	1.504,00	23	Poland	1.513,85	-100,95
24	Spain	1.501,44	24	Luxembourg	1.504,00	-110,80
25	Czechia	1.426,03	25	Czechia	1.426,03	-188,77
26	Bulgaria	1.315,06	26	Bulgaria	1.315,06	-299,74
27	Malta	1.210,00	27	Malta	1.210,00	-404,80
	MEDIA	1.588,68		MEDIA	1.592,88	4,88
	* PVP a los 1.000 L			* PVP: Aplicamos a España el IIEE del SUPER		
				** Diferencia con España aplicado a ESP el IIEE SUPER		

Nota: Elaboración propia, tomando datos del Oil BULLETIN de la Comisión Europea

Si analizamos la aplicación de la figura del Gasoleo Profesional, y hacemos el ejercicio de ver cuál sería la situación de España si se aplicase la equiparación del impuesto del Gasoil al de la Gasolina Super (472,69 €/1.000 lts.) y se mantuviese la figura del GP en el máximo sobre el mínimo comunitario, España se situaría en un PVP neto equivalente al de Portugal una vez aplicado su GP.

Esta situación sería poco deseada para los intereses de España que en la actualidad tiene un margen en el PVP neto que le hace ser más competitivo a la hora de realizar los repostajes en territorio español frente a Portugal. La nueva situación provocada por una subida del impuesto podría acarrear importantes fugas de consumo de combustible de

España a Portugal, lo que supondría menos ingresos en la hacienda española y un problema para la economía de la España fronteriza con Portugal (gasolineras, comercios, restaurantes, etc).

La situación con Francia también se agravaría, teniendo nuestros vecinos un amplio margen para ponerse por debajo de España ya que cuenta aún con 12,17 céntimos en la recámara que podría llevar al GP y situarse en PVP después de deducido el GP por debajo de España y Portugal en 5 cent., ya que ambos con la situación diseñada para España, solo le sacarían 7,12 cents.

Si esto fuese así podría ocurrir que los consumos de la flota que hace transporte internacional con origen o destino en España y los de las flotas de zona fronteriza con Francia podrían fugarse a Francia suponiendo otro efecto negativo para nuestra economía y una pérdida de competitividad para las flotas españolas.

Igualmente se produciría un agravio comparativo entre el resto de las CCAA y las CCAA fronterizas con Portugal y Francia, por el efecto fuga de consumo de combustible de estas CCAA a estos países, ya que el 58% del IIEE sobre los hidrocarburos recaudados por la fiscalidad sobre el combustible consumido en su territorio va a parar a las arcas de la CCAA, y estas CCAA fronterizas verían reducidos sus consumos por la fuga de los consumos. Este efecto sería equivalente al que se produjo hace unos años entre algunas CCAA en España cuando formaba parte del IIEE el tipo autonómico de hasta 48 €/ 1.000 lts. con la potestad de cada CCAA de aplicar la cantidad que decidiese, así como de aplicar o no la devolución del gasóleo profesional sobre el tipo autonómico establecido, generando desigualdad de criterios y la fuga de consumos de unas CCAA a otras limítrofes con menor tipo impositivo (posteriormente declarado ilegal el tramo autonómico por el tribunal superior de justicia de la UE).

A los efectos sobre la competitividad. recordemos por otra parte el efecto demoledor que tuvo en su momento sobre la flota de transporte francesa, la instauración del Contrato de Progreso que rebajaba las horas máximas de trabajo a los trabajadores franceses a un cómputo de 35 horas semanales, lo cual llevo a los transportistas franceses a no ser competitivos en el transporte internacional. Pues vista la pretensión del Gobierno en España de reducir las horas de trabajo a 37,5 semanales y aumentar los costes del transporte por la vía de la fiscalidad del combustible, si finalmente ambas se llevan adelante podría poner a la flota de transporte española en una situación de pérdida de competitividad parecida a la que sufrió la flota francesa, que tuvo que verse obligada a restringir su radio de actividad al transporte nacional.

Ahora vamos a centrar la atención en los consumos e ingresos por impuestos sobre los combustibles entre los años 2018 y 2023, de cara a ver de que forma afecta a la situación del país y a analizar algunas claves para el debate sobre la financiación del mantenimiento de las carretas.

CUADRO 5.5												
HIDROCARBUROS: CONSUMOS E INGRESOS (1)												
Millones de euros, salvo indicación												
							tasas de variación (%)					
	2018	2019	2020	2021	2022 (p)	2023 (p)	19	20	21	22	23	
Consumos sujetos de carburantes												
Gasolinas, gasóleos y biocarburantes (millones de litros)	34.566	34.729	29.550	32.907	33.403	32.993	0,5	-14,9	11,4	1,5	-1,2	
Gasolinas y bioetanol	5.521	5.890	4.656	5.776	6.352	6.730	6,7	-20,9	24,1	10,0	5,9	
Gasóleo A y biodiésel	23.250	23.208	19.218	21.422	21.705	21.451	-0,2	-17,2	11,5	1,3	-1,2	
Gasóleo tipo reducido y biocombustibles	5.795	5.631	5.677	5.709	5.346	4.813	-2,8	0,8	0,6	-6,3	-10,0	
Gas natural no utilizado como carburante (millones de Gj.)	907	484	456	501	476	439	-46,7	-5,7	9,9	-4,9	-7,9	
Tipo efectivo (general)												
Gasolinas, gasóleos y biocarburantes (cts. €/litro)	28,40	28,62	27,82	28,41	28,85	29,31	0,8	-2,8	2,1	1,5	1,6	
Gasolinas y bioetanol	40,25	40,24	40,25	40,24	40,19	40,19	0,0	0,0	0,0	-0,1	0,0	
Gasóleo A y biodiésel	30,70	30,70	30,70	30,70	30,70	30,70	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Gasóleo tipo reducido y biocombustibles	7,87	7,87	7,87	7,87	7,87	7,87	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	
Gas natural no utilizado como carburante (cts. de €/Gj.)	43,12	36,31	35,91	35,40	36,61	35,01	-15,8	-1,1	-1,4	3,4	-4,4	
Impuesto especial devengado (D)												
Gasolinas, gasóleos y biocarburantes (tipo general) (2)	9.816	9.938	8.221	9.350	9.637	9.669	1,2	-17,3	13,7	3,1	0,3	
Gasolinas y bioetanol	2.222	2.370	1.874	2.324	2.553	2.705	6,7	-20,9	24,0	9,9	5,9	
Gasóleo A y biodiésel	7.138	7.125	5.900	6.577	6.663	6.586	-0,2	-17,2	11,5	1,3	-1,2	
Gasóleo tipo reducido y biocombustibles	456	443	447	449	421	379	-2,8	0,8	0,6	-6,3	-10,0	
Gasolinas, gasóleos y biocarburantes (tipo especial)	725	2.204	1.830	2.071	2.117	2.116	-	-17,0	13,2	2,2	0,0	
Gas natural no utilizado como carburante	391	176	164	177	174	154	-55,1	-6,8	8,3	-1,7	-11,9	
Otros productos (3)	57	48	39	48	56	54	-16,0	-18,5	22,2	15,9	-2,1	
Paso a caja (C-D)												
Desplazamiento temporal devengo-ingreso	18	-113	101	-108	-49	72						
Ajustes forales (4)	320	305	355	364	424	424						
Otros desfases entre el devengo y el ingreso	-117	-294	-383	-411	-375	-437						
Ingresos tributarios (C)												
Ingresos brutos	11.417	12.653	10.765	11.979	12.597	12.593	10,8	-14,9	11,3	5,2	0,0	
Devoluciones	-207	-390	-439	-487	-613	-541						
Pro memoria												
Tipo autonómico del Impuesto sobre Hidrocarburos	1.135	1.471	1.221	1.382	1.413	1.412	29,7	-17,0	13,2	2,2	0,0	
Valor de los consumos de gasolinas, gasóleos y biocarburantes (sin IVA)	33.066	33.645	24.713	32.623	47.905	41.403	1,8	-26,5	32,0	46,8	-13,6	

(p) Datos provisionales (sombreados en azul).

(1) Ver precios en Cuadro 9.1.

(2) Territorio de Régimen Fiscal Común.

(3) En el período 1995-1998 incluye los ingresos en País Vasco y Navarra que con posterioridad a 1999 pasaron a ser recaudados por las respectivas Haciendas Forales.

(4) Los datos se expresan en términos de caja.

Nota: Datos agencia tributaria

Como podemos observar en 2023 se consumieron entre gasóleo A y Biodiesel 21.451 millones de litros y si a esta cifra le aplicásemos la subida del IIEE en 0,09369 € por litro consumido tendríamos un incremento de recaudación por el impuesto sobre el Diesel de un total de 2.009,74 millones de €/año, que sumado el IVA correspondiente se situaría e 2.431,79 millones de €.

Analizando los datos del cuadro anterior podemos ver que el valor de los consumos de carburantes para el año 2023 se situó en 41.403 millones de € (sin IVA).

Si tomamos el IVA soportado del consumo anual (8.694,63 millones de €) y le sumamos el tramo del impuesto especial estatal (11.994 millones de €), el tramo del impuesto autonómico (1.412 millones de €) y finalmente le restamos las devoluciones (541 millones de €) obtenemos un saldo fiscal neto de ingresos anuales por el consumo de los distintos carburantes de 21.559,63 millones de €.

Si analizamos por separado los datos correspondientes al Gasoleo A y el Biodiesel obtenemos la siguiente recaudación por el concepto del Impuesto especial de Hidrocarburos:

- 21.451 millones de litros x **0,307 €/lt. (tipo general)** = 6.586,00 millones €.
- 21.451 millones de litros x **0,024 €/lt. (tipo especial)** = 514,82 millones €.

- 21.451 millones de litros x **0,048 €/lt. (tipo autonómico)** = 1.029,64 millones €.

Esto totaliza un importe de 8.130,472 millones de € de ingresos fiscales por el IIEE, de los cuales si deducimos el importe de las devoluciones (541 millones €) se obtiene un **saldo neto anual de ingresos por el impuesto especial del gasóleo A y Biodiesel de 7.589 millones de €, para el 2023.**

Si tomamos como referencia **el PVP medio del gasoil correspondiente al año 2023 (1,559 €/lit.)**, según datos de los informes mensuales del Ministerio para la Transición Ecológica, el importe recaudado como media por IVA se sitúa en 0,2705 €/lit., lo que significaría sobre u consumo total de 21.451 millones de litros al año, la cifra total de **5.802,49 €/año en concepto de IVA.**

Por tanto, **la recaudación fiscal anual por consumo de Gasoleo A se sitúa en torno a los 13.391,96 millones de €, superando el 62% de los 21.559,63 millones netos de ingresos fiscales que computan la totalidad de los consumos de Hidrocarburos.**

Si analizamos también el debate abierto por el gobierno sobre la oportunidad o no de aplicar peajes y euroviñetas para el pago por uso de las carreteras, con estas cifras podemos ver que el transporte por carretera ingresa anualmente por impuestos relacionados directamente con el uso de la carretera 21.559,63 millones de €, cantidad más que suficiente para acometer el mantenimiento de estas, que se estima en unos 2.500 millones anuales.

Aunque el resultado de los ingresos de la recaudación de estos impuestos no tiene un destino o fin específico, si es cierto que **no hay uso de la carretera si no hay consumo de combustible** y por tanto hablar del pago por uso fuera de este contexto no tiene ningún tipo de argumento racional y mucho menos para apoyar la implantación de euroviñetas o peajes bajo el pretexto de la utilización política errónea del principio de quien contamina y usa paga, condenándole al usuario de la carretera a pagar dos veces, una por la fiscalidad aplicada sobre el consumo de los combustibles y otra por las viñetas y peajes.