
Estudio sobre la devolución del IVMDH

Origen, naturaleza legal e implicaciones de su posible devolución



Juan Gómez – Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos por la UPM.

Alejandro Ortega – Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos y doctorando por la UPM.

José Manuel Vassallo – Profesor titular de la E.T.S.I.C.C.P de la Universidad Politécnica de Madrid.

Noviembre de 2011

Título documento: **Estudio sobre la devolución del IVMDH**

Versión: **Documento final**

Archivo: **Extensión .PDF**

Estado: **Final**

Fecha: **3 de noviembre de 2011**

Coordinador/es: **José Manuel Vassallo**

Equipo de investigación: **José Manuel Vassallo
Alejandro Ortega
Juan Gómez**

Informe preparado para:



TRANSyT - UPM
Centro de Investigación del Transporte / *Transport Research Centre*
Universidad Politécnica de Madrid

dirección / *address* : ETSI Caminos, c/ Profesor Aranguren s/n, 28040 Madrid, España / *Spain*
t: +34 91 336 66 56
f: +34 91 336 53 62
e: transyt@upm.es
w: www.transyt.upm.es

Índice

Resumen ejecutivo	4
1. El IVMDH: ¿Qué es y qué dice la UE?	5
2. Recaudación de las Comunidades Autónomas	7
3. Ejemplo práctico	9
Obtención de la cuantía del gravamen por cada 1.000 litros de carburante anuales	10
Cálculo del importe para un vehículo tipo.....	11
4. Cuantía total a reclamar por el sector	14
Método 1: datos de tráfico	14
Método 2: consumo de combustible.....	19
5. Conclusiones	20

Resumen ejecutivo

El Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (IVMDH) es un gravamen que recae sobre el consumo minorista de los productos sujetos al Impuesto Especial de Hidrocarburos (IEH). Se trata de un impuesto finalista, ya que los rendimientos obtenidos quedan afectados en su totalidad a la financiación de gastos de naturaleza sanitaria y, en menor medida, se dedican a actuaciones medioambientales. El IVMDH está compuesto por dos tramos: el estatal, fijo para todas las Comunidades Autónomas; y el autonómico (conocido como *céntimo sanitario*), en el que las Comunidades Autónomas pueden ejercer o no su derecho de imposición.

La UE considera que este impuesto no se ajusta a la legislación europea, y por ello ha solicitado a España en varias ocasiones que lo adapte al Derecho Comunitario. En 2008, la Comisión Europea remitió un Dictamen motivado, segundo paso en el procedimiento de infracción previsto en el Tratado de la CE. En caso de remitirse al Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas y prosperar, se podría proceder a la devolución del IVMDH.

El tramo autonómico del impuesto puede ser aplicado dentro de una horquilla con mucha holgura, lo que produce importantes diferencias en el gravamen a soportar, dependiendo de la Comunidad Autónoma en que nos encontremos. En el caso del gasóleo, esta variación abarca en la práctica desde los 24€/1.000 litros en las Autonomías que sólo aplican el tramo estatal, hasta los 48€/1.000 litros de aquéllas con el tramo autonómico más elevado. Esto genera significativas desventajas competitivas entre unas empresas y otras, por el simple hecho de la Comunidad Autónoma en que se opere.

Si se considera un ejemplo de dos vehículos pesados tipo, como son un autocar y un vehículo de transporte de mercancías, se estima que las cifras a reclamar pueden alcanzar casi los 17.000 euros por vehículo tipo en el caso del transporte de mercancías, y hasta prácticamente los 15.000 euros para los autobuses. En total, el conjunto del sector profesional del transporte, viajeros y mercancías, podría reclamar la devolución de una cifra superior a los 2.500 millones de euros.

El importante desembolso realizado en concepto del IVMDH en los últimos años ha significado un perjuicio para la productividad y competitividad del sector del transporte por carretera, pues supone un coste adicional cuyo carácter legal, además, ha sido criticado por la UE. La aplicación de este impuesto ha contribuido a gravar en exceso las actividades del transporte, coincidiendo con una época de gran recesión y duros reajustes en el sector. Esta posición ha influido en la pobre situación económica de gran número de empresas de transporte, llegándose incluso a la desaparición de algunas de ellas, y por lo tanto afectando negativamente no sólo al sector en particular, sino al tejido productivo industrial español en su conjunto.

1. El IVMDH: ¿Qué es y qué dice la UE?

El Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (IVMDH) es un gravamen que recae sobre el consumo minorista de los productos sujetos al Impuesto Especial de Hidrocarburos (IEH). Se instauró el día 1 de enero de 2002, con la entrada en vigor de la Ley 24/2001 de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, que es la que actualmente lo regula. Resulta necesario destacar que constituye un caso singular dentro de la U.E., ya que solamente es exigible en el Estado español.

Se trata de un impuesto de tipo indirecto estatal, cedido a las Comunidades Autónomas y que no resulta aplicable en Canarias, Ceuta y Melilla. Grava las ventas minoristas en fase única y de manera proporcional sobre las cantidades (*ad quantum*) de hidrocarburo, incluyéndose gasolina, gasóleo, fuelóleo y queroseno no utilizado como combustible de calefacción.

El tipo de gravamen aplicable a cada producto se compone de la suma de dos tramos:

- el estatal, obligatorio y fijo para todas las Comunidades Autónomas.
- el autonómico, potestativo de las Comunidades Autónomas. De esta forma, pueden ejercer o no su derecho de imposición. Precisamente, es la aplicación de este tramo autonómico lo que se conoce como *céntimo sanitario*.

Según establece la ley 24/2001, los rendimientos derivados de este impuesto quedarán afectados en su totalidad a la financiación de gastos de naturaleza sanitaria. Además, la parte de los recursos derivados de los tipos autonómicos podrá dedicarse a financiar actuaciones medioambientales.

La base del impuesto está constituida por el volumen de los productos objeto del mismo expresado en miles de litros, con la excepción del fuelóleo, que se establece por el peso del producto expresado en toneladas métricas. Asimismo, el devengo se produce en el momento de la puesta a disposición de los adquirientes de los productos gravados o, en su caso, en el de su autoconsumo. Precisamente, éste ha sido uno de los puntos en los que la Unión Europea ha mostrado su completo desacuerdo.

Los impuestos especiales sobre los hidrocarburos están armonizados a nivel comunitario y los aplican todos los Estados miembros. Debido a que el IVMDH es un impuesto que grava los carburantes, debe estar en consonancia con las exigencias de la Directiva 92/12/CEE del Consejo, relativa al régimen general, tenencia, circulación y controles de los productos objeto de impuestos especiales. La Comisión Europea se ha dirigido en varias ocasiones a las autoridades españolas, al considerar que dicho impuesto no se ajusta a la Directiva:

- El 16 de julio de 2003 la Comisión envió un Escrito de Requerimiento, que fue contestado por carta manifestando su desacuerdo.
- El 28 de junio de 2006 se dirigió un nuevo Escrito de Requerimiento de la Comisión. La contestación dada por parte de las autoridades españolas el 23 de octubre de 2006 fue nuevamente de desacuerdo.

Finalmente, el 6 de mayo de 2008, la Comisión Europea remite a España un Dictamen Motivado, iniciándose procedimiento de infracción IP/2008/711. En este Dictamen la Comisión entiende que el IVDMH no es compatible con el Derecho Comunitario y argumenta los siguientes motivos:

- El impuesto no persigue una finalidad específica, sino estrictamente presupuestaria y genérica. Su objetivo no es otro que consolidar la autonomía de los gobiernos regionales, dotándoles de medios para generar ingresos fiscales.
- No respeta las normas del devengo armonizadas, que resultan de aplicación a los Impuestos Especiales y al IVA. Es decir, el devengo no tiene lugar en el momento en que los productos dejan el último depósito fiscal sino en una fase posterior, cuando los hidrocarburos se venden a un comprador en la gasolinera.
- La finalidad que pretende cubrir se puede alcanzar con los Impuestos Especiales Armonizados ya existentes.

De esta manera, se manifiesta que la aplicación del IVMDH es contraria a la Directiva 92/12/CEE (artículo 3.2) y la Directiva 2008/118/CEE (artículo 1.2), puesto que es necesario que el impuesto tenga una finalidad específica y respete el régimen armonizado de los impuestos especiales en materia de devengo. Por ello, la Comisión solicita a España que ajuste su legislación nacional al Derecho comunitario.

El envío de un Dictamen motivado supone el segundo paso en el procedimiento de infracción previsto en el Tratado de la CE. A partir de entonces, la Comisión puede remitir el caso al Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas. En caso de prosperar este procedimiento sancionador, se podría proceder a la devolución de este impuesto. Sin embargo, a día de hoy, la Comisión no ha remitido nada al respecto al Tribunal de Justicia.

El último de los aspectos que falta por analizar es la cuantía del IVDMH en cada uno de sus tramos. El tipo estatal del impuesto se puede observar en la tabla 1. Estos valores han permanecido inalterados desde la entrada en vigor de la ley en el año 2002, aunque la propia legislación establece que la cuantía del tipo de gravamen estatal podrá ser actualizada cada año en la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

Tabla 1: Tramo estatal del tipo impositivo del IVMDH. Año 2011

Hidrocarburo	Tipo impositivo
Gasolinas	24€/ 1.000 l
Gasóleo de uso general	24€/ 1.000 l
Gasóleo de uso especial y calefacción	6€/ 1.000 l
Fuelóleo	1€/t
Queroseno de uso general	24€/ 1.000 l

Fuente: Ley 24/2001

El tramo autonómico, fijado por cada Comunidad Autónoma, debe estar dentro de la banda mostrada en la tabla 2. Si una Comunidad Autónoma decide no aplicar su tramo autonómico, entonces el tipo de gravamen será solamente el estatal.

Tabla 2. Tramo autonómico del tipo impositivo del IVMDH. Año 2011

Hidrocarburo	Tipo impositivo
Gasolinas	desde 0 a 48 €/ 1.000 l
Gasóleo de uso general	desde 0 a 48 €/ 1.000 l
Gasóleo de uso especial y calefacción	desde 0 a 12 €/ 1.000 l
Fuelóleo	desde 0 a 2 €/ t
Queroseno de uso general	desde 0 a 48 €/ 1.000 l

Fuente: Ley 22/2009

Debido a la holgura que permite la ley, el importe que grava el carburante puede sufrir importantes variaciones dependiendo de la Comunidad Autónoma en que nos encontremos.

2. Recaudación de las Comunidades Autónomas

Como ya se ha comentado, el IVMDH es un impuesto que se encuentra cedido a las Comunidades Autónomas. Algunas de ellas han optado por imponer únicamente el tramo estatal del impuesto, mientras que otras han decidido aplicar además el denominado tramo autonómico. Galicia, Asturias, Cataluña, Castilla-La Mancha, Comunidad de Madrid y Comunidad Valenciana son las Comunidades que han decidido aplicar los dos tramos y, desde enero de 2011 se han unido a este grupo las regiones de Andalucía, Extremadura y Murcia. En este sentido, conviene conocer las cifras globales que cada autonomía recauda de este impuesto.

Una primera cifra aproximada se puede obtener de la Dirección General de Tributos (Ministerio de Economía y Hacienda), donde aparecen los datos de recaudación del IVMDH por Comunidades Autónomas. Sin embargo, no puede ser empleada para el presente estudio, por dar cifras agregadas en las que se tienen en cuenta la gasolina, el gasóleo, el fuelóleo, el queroseno y el gasóleo de uso específico. En nuestro caso, solamente interesa conocer los datos de gasolina y gasóleo de uso general.

Por lo tanto, se ha procedido a calcular el volumen recaudado por cada Comunidad Autónoma. A efectos de presentación, se ha optado por desarrollar con detalle únicamente el cálculo para una región en concreto, ya que el cálculo para el resto de regiones se realiza de forma análoga. La región elegida como ejemplo ilustrativo es la Comunidad Valenciana, ya que se trata de un caso intermedio entre aquellas regiones que sólo aplican el tramo estatal (La Rioja, Castilla y León, etc.) y las que aplican el tramo autonómico más elevado (Castilla-La Mancha y Cataluña).

El primer paso es conocer las cifras de consumo anual de gasolina y gasóleo de la Comunidad Autónoma, para posteriormente aplicar el gravamen vigente del impuesto en cada año. De esta forma, las cifras de consumo de carburante (en kt) se muestran en la tabla 3.

Tabla 3. Consumo de carburante para la Comunidad Valenciana (cifras en kt)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de hidrocarburo	AÑO					
		2005	2006	2007	2008	2009	2010
Comunidad Valenciana	Gasolina	797	756	724	673	631	599
	Gasóleo uso general	2.483	2.586	2.678	2.544	2.321	2.257

Fuente: Boletín Estadístico de Hidrocarburos 2005-2010

Si se consideran unas densidades de la Gasolina y Gasóleo de uso general de 0,753 Kg/l y 0,845 Kg/l (AOP, 2005), la tabla anterior puede transformarse en el consumo en millones de litros de la tabla 4.

Tabla 4. Consumo de carburante de la Comunidad Valenciana (cifras en millones de litros)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de hidrocarburo	AÑO					
		2005	2006	2007	2008	2009	2010
Comunidad Valenciana	Gasolina	1.058	1.004	961	894	838	795
	Gasóleo uso general	2.938	3.060	3.169	3.011	2.747	2.671

Fuente: Elaboración propia

Una vez que se tiene el consumo expresado en las unidades en las que se establece el gravamen (litros), se puede calcular la recaudación de la Comunidad. Para obtener esta recaudación es necesario tener en cuenta los tramos de impuesto que se aplican, que en nuestro ejemplo son el estatal y autonómico. Las cifras totales se incluyen en la tabla 5.

Tabla 5. Recaudación de la Comunidad Valenciana en concepto del IVMDH, respecto de gasolina y gasóleo de uso general (cifras en millones de euros)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de hidrocarburo	AÑO					
		2005	2006	2007	2008	2009	2010
Comunidad Valenciana	Gasolina	50,8	48,2	46,2	42,9	40,2	38,2
	Gasóleo uso general	105,8	110,2	114,1	108,4	98,9	96,2

Fuente: Elaboración propia

Este mismo proceso se puede repetir para todas las Comunidades Autónomas, obteniendo así cuáles son los importes totales que se han recaudado estos años en concepto del IVMDH. Los resultados se muestran en la tabla 6.

Tabla 6. Recaudación total de las Comunidades Autónomas (excepto Canarias) en concepto del IVMDH, respecto de gasolina y gasóleo (cifras en millones de euros)

Tipo de hidrocarburo	AÑO					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Gasolina	321,1	304,8	293,3	275,3	262,6	247,2
Gasóleo uso general	899,0	943,9	988,6	951,1	904,9	892,8
TOTAL	1.220,0	1.248,6	1.281,8	1.226,4	1.167,6	1.140,0

Fuente: Elaboración propia

3. Ejemplo práctico

En este apartado se realizarán dos cálculos relativos a la posible devolución del IVMDH:

- En primer lugar, se obtiene el importe que debería ser devuelto a cada transportista en caso de consumirse 1.000 litros de carburante anuales.
- En segundo lugar, se calcula el importe a devolver para dos vehículos pesados tipo. Los vehículos elegidos son un autobús y un vehículo de transporte de mercancías.

Mediante la realización de este ejemplo práctico, es posible establecer un valor aproximado de la aportación que cada transportista ha realizado en concepto del IVMDH durante estos últimos años.

Puesto que se desea obtener el importe equivalente a devolver en el año 2011, es necesario establecer con anterioridad qué intereses de demora van a emplearse. Los valores que se aplican se muestran en la tabla 7 y permiten actualizar los importes de cada ejercicio al año actual (2011).

Tabla 7. Intereses de demora aplicados

Año	Interés de demora (%)
2005	5,00
2006	5,00
2007	6,25
2008	7,00
2009 (primer trimestre)	7,00
2009 (resto de trimestres)	5,00
2010	5,00

Fuente: Agencia Tributaria

Obtención de la cuantía del gravamen por cada 1.000 litros de carburante anuales

Para la obtención del importe total que se grava por cada 1.000 litros de combustible anuales en concepto del IVMDH, es necesario conocer el valor de las tasas que se aplican en cada Comunidad Autónoma, diferenciando entre gasolina y gasóleo. Una vez hecho esto, se actualiza cada importe al año actual por medio de las tasas de interés de demora.

En la tabla 8, puede verse este cálculo correspondiente a la Comunidad Autónoma que hemos elegido como ejemplo. Para que los cálculos sean más exactos, no se han contabilizado los importes correspondientes al primer trimestre de 2005, período que queda fuera de la posibilidad de reclamación del impuesto.

Tabla 8. Cálculo del gravamen sobre 1.000 litros de combustible para la Comunidad Valenciana

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de hidrocarburo	Año	Gravamen (€1000 l)	Actualización a 2011 (€1000 l)	Total (€1000 l)
Comunidad Valenciana	Gasolina	2005	48	50	382
		2006	48	63	
		2007	48	60	
		2008	48	57	
		2009	48	53	
		2010	48	50	
		2011	48	48	
	Gasóleo uso general	2005	36	37	287
		2006	36	48	
		2007	36	45	
		2008	36	43	
		2009	36	40	
		2010	36	38	
		2011	36	36	

Fuente: Elaboración propia

Una vez realizado este ejemplo tipo, se muestra a continuación la tabla 9, en la que se pueden ver los resultados para cada una de las Comunidades Autónomas.

Tabla 9. Importe del gravamen a devolver sobre la base de 1.000 litros

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de hidrocarburo	Total (€1000 l)
Asturias	Gasolina	382
	Gasóleo uso general	351
Castilla-La Mancha, Cataluña	Gasolina	382
	Gasóleo uso general	382
Galicia, Comunidad Valenciana	Gasolina	382
	Gasóleo uso general	287
Comunidad de Madrid	Gasolina	327
	Gasóleo uso general	327
Andalucía	Gasolina	215
	Gasóleo uso general	215
Extremadura	Gasolina	215
	Gasóleo uso general	211
Región de Murcia	Gasolina	215
	Gasóleo uso general	203
Resto de Comunidades Autónomas (excepto Canarias)	Gasolina	191
	Gasóleo uso general	191

Fuente: Elaboración propia

Cálculo del importe para un vehículo tipo

Las hipótesis que se establecen para cada vehículo pesado tipo son las siguientes:

- Vehículo de transporte de mercancías: se supone que recorre una distancia anual de 120.000 km, con un consumo de 36,5 litros/100 km. Este valor ha sido extraído de la Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera de 2008.
- Autobús: se supone un autocar de más de 55 plazas con un consumo de 35,0 litros/100 km (Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar, julio de 2011). Respecto a la distancia recorrida por este tipo de vehículo, la cifra oficial que proporciona el Observatorio es de 75.000 km anuales. Sin embargo, tras consultar a las empresas del sector, resulta más realista tomar la cifra de 110.000 km anuales, con la que finalmente se ha trabajado. Es preciso tener en cuenta que los datos oficiales consideran una media de situaciones muy variadas, por lo que para obtener una media que se aproxime más a la realidad, se ha introducido esta corrección en el valor del kilometraje total.

Con estas premisas consideradas, se concluye que el autobús tipo consume un total de 38.500 litros de gasóleo anuales, mientras que en el caso del vehículo de transporte de mercancías el consumo total de gasóleo es de 43.800 litros. Aplicando una metodología análoga a la del caso anterior, con los intereses de demora correspondientes, se pueden obtener las tablas 10 y 11, en las que se aprecia el ejemplo de la Comunidad Valenciana para cada vehículo pesado tipo

(autobús y vehículo de transporte de mercancías). Nuevamente, no se ha contabilizado el primer trimestre de 2005.

Tabla 10. Importes a devolver para el vehículo pesado tipo de transporte de mercancías, actualizados a 2011

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de hidrocarburo	Año	Gravamen (€1000 l)	Importe (€)	Actualización a 2011 (€)	Total (€)
Comunidad Valenciana	Gasolina	2005	48	2.102	2.189	16.748
		2006	48	2.102	2.780	
		2007	48	2.102	2.648	
		2008	48	2.102	2.492	
		2009	48	2.102	2.329	
		2010	48	2.102	2.208	
		2011	48	2.102	2.102	
	Gasóleo uso general	2005	36	1.577	1.642	12.561
		2006	36	1.577	2.085	
		2007	36	1.577	1.986	
		2008	36	1.577	1.869	
		2009	36	1.577	1.747	
		2010	36	1.577	1.656	
		2011	36	1.577	1.577	

Fuente: Elaboración propia

Si se consideran valores más realistas de consumo de gasóleo para este tipo de vehículos (32-34 litros/100 km), la devolución sería un 7-12,5% inferior. Es decir, la devolución total, actualizada a 2011, oscilaría entonces entre 11.000 y 11.700 euros anuales, aproximadamente.

Tabla 11. Importes a devolver para el autobús tipo, actualizados a 2011

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de hidrocarburo	Año	Gravamen (€1000 l)	Importe (€)	Actualización a 2011 (€)	Total (€)
Comunidad Valenciana	Gasolina	2005	48	1.848	1.924	14.721
		2006	48	1.848	2.444	
		2007	48	1.848	2.327	
		2008	48	1.848	2.190	
		2009	48	1.848	2.047	
		2010	48	1.848	1.940	
		2011	48	1.848	1.848	
	Gasóleo uso general	2005	36	1.386	1.443	11.041
		2006	36	1.386	1.833	
		2007	36	1.386	1.745	
		2008	36	1.386	1.643	
		2009	36	1.386	1.535	
		2010	36	1.386	1.455	
		2011	36	1.386	1.386	

Fuente: Elaboración propia

Nuevamente, tras detallar este ejemplo concreto, se muestra a continuación (tablas 12 y 13) el importe total correspondiente a cada Comunidad Autónoma.

Tabla 12. Importes a devolver para un vehículo pesado tipo de transporte de mercancías, actualizados a 2011

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de hidrocarburo	Total (€)
Asturias	Gasolina	16.748
	Gasóleo uso general	15.352
Castilla-La Mancha, Cataluña	Gasolina	16.748
	Gasóleo uso general	16.748
Galicia, Comunidad Valenciana	Gasolina	16.748
	Gasóleo uso general	12.561
Comunidad de Madrid	Gasolina	14.306
	Gasóleo uso general	14.306
Andalucía	Gasolina	9.425
	Gasóleo uso general	9.425
Extremadura	Gasolina	9.425
	Gasóleo uso general	9.250
Región de Murcia	Gasolina	9.425
	Gasóleo uso general	8.900
Resto de Comunidades Autónomas (excepto Canarias)	Gasolina	8.374
	Gasóleo uso general	8.374

Fuente: Elaboración propia

Para el caso del autobús tipo, los valores son los que se incluyen en la tabla 13.

Tabla 13. Importes a devolver para un autobús tipo, actualizados a 2011

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de hidrocarburo	Total (€)
Asturias	Gasolina	14.721
	Gasóleo uso general	13.495
Castilla-La Mancha, Cataluña	Gasolina	14.721
	Gasóleo uso general	14.721
Galicia, Comunidad Valenciana	Gasolina	14.721
	Gasóleo uso general	11.041
Comunidad de Madrid	Gasolina	12.574
	Gasóleo uso general	12.574
Andalucía	Gasolina	8.285
	Gasóleo uso general	8.285
Extremadura	Gasolina	8.285
	Gasóleo uso general	8.131
Región de Murcia	Gasolina	8.285
	Gasóleo uso general	7.823
Resto de Comunidades Autónomas (excepto Canarias)	Gasolina	7.361
	Gasóleo uso general	7.361

Fuente: Elaboración propia

4. Cuantía total a reclamar por el sector

Las cifras dadas en las tablas 5 y 6 (apartado 2) son un dato agregado acerca de la recaudación de las distintas Comunidades Autónomas en concepto del IVMDH sobre los gasóleos y gasolinas. Sin embargo, esas cifras no suponen una cuantía a reclamar por el sector del transporte de mercancías o de viajeros, ya que engloban también el consumo de carburante producido por los vehículos ligeros.

Por lo tanto, se debe calcular una cifra desagregada y aproximada del importe que podría reclamar el sector en caso de la devolución del impuesto. Para una reafirmación de los resultados obtenidos, se emplearán dos metodologías de cálculo diferentes: la primera, basada en datos de tráfico; y una segunda, a partir de datos de consumo de combustible.

Método 1: datos de tráfico

En este método se ha comenzado por recopilar las cifras de tráfico de los últimos años. Para ello, se ha tenido en consideración el tráfico de los tres tipos principales de redes del país: nacional, regional y provincial. Estos datos están disponibles en el Anuario del Ministerio de Fomento.

Como en el año 2010 no hay publicados datos oficiales de tráfico, se ha decidido establecer una correlación entre éste y el PIB. Asimismo, los importes que corresponderían al año 2011 no han sido incluidos en este análisis, ya que obviamente no se conoce el tráfico total del mismo.

Nuevamente, se desarrolla en detalle el caso concreto de la Comunidad Valenciana, cuyos resultados se muestran en la tabla 14.

Tabla 14. Tráfico de vehículos pesados en la Comunidad Valenciana (cifras en millones de veh-km)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de red	Tráfico	AÑO					
			2005	2006	2007	2008	2009	2010
Comunidad Valenciana	Estado	Veh-km	15.669,0	16.218,0	16.643,4	15.750,6	16.249,1	16.088,6
		% pesados	16,5	18,0	18,3	16,7	15,4	15,4
	Comunidades Autónomas	Veh-km	6.297,4	5.930,6	6.329,4	6.175,6	5.630,9	5.575,3
		% pesados	9,9	9,9	8,7	7,6	6,5	6,5
	Diputaciones	Veh-km	3.078,8	3.202,0	3.164,4	2.914,3	2.920,7	2.891,8
		% pesados	7,8	8,0	7,4	7,7	7,3	7,3
		Veh-km pesados totales	3.449,0	3.762,5	3.833,4	3.325,5	3.081,6	3.051,1

Fuente: Anuario del Ministerio de Fomento 2005-2009. Elaboración propia (en cursiva)

A partir de estos datos de tráfico de vehículos pesados totales, es necesario distinguir entre el tráfico correspondiente al transporte de mercancías y el de transporte de viajeros (autobuses). Para ello se acude al Mapa de Tráfico 2009, de donde se puede extraer la contribución de los autobuses al tráfico de vehículos pesados (tabla 15).

Tabla 15. Tráfico de vehículos pesados en la Red de Carreteras del Estado (cifras en millones de veh-km)

Clase de vehículo	AÑO				
	2005	2006	2007	2008	2009
Total pesados	21.425	21.195	22.713	20.039	18.076
Autobuses	1.131	1.032	1.137	1.280	1.545
% autobuses s/pesados	5,3	4,9	5,0	6,4	8,5

Fuente: Mapa de Tráfico 2009, Elaboración propia

Para el año 2010 no hay datos disponibles, por lo que resulta necesario establecer un porcentaje de autobuses sobre el total de vehículos pesados. Este porcentaje se considera del 6,6 %, ya que se trata de la media de los últimos tres años con datos oficiales.

Con estas cifras, es posible desagregar el tráfico de vehículos pesados. Para el caso de la Comunidad elegida, los resultados se observan en la tabla 16.

Tabla 16. Tráfico desagregado de vehículos pesados de la Comunidad Valenciana (cifras en millones de veh-km)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de vehículo	AÑO					
		2005	2006	2007	2008	2009	2010
Comunidad Valenciana	Transporte de mercancías	3.266,9	3.579,3	3.641,5	3.113,0	2.818,2	2.848,3
	Autobuses	182,1	183,2	191,9	212,4	263,4	202,8

Fuente: Elaboración propia

A partir de estos valores, es necesario seguir desagregando el transporte de mercancías, ya que dentro de este grupo se encuentran vehículos con consumos de gasóleo muy diferentes. Para ello, se recurre a la Encuesta Permanente del Transporte de Mercancías por Carretera del año 2008, donde encontramos una distribución del tráfico de vehículos pesados según tipo de vehículo y masa máxima autorizada. Para evitar una excesiva desagregación, se seleccionan los tres casos más habituales, y los demás tipos de vehículo son asignados a un determinado grupo por afinidad. Los resultados se muestran en la tabla 17.

Tabla 17. Tráfico de vehículos pesados de transporte de mercancías en 2008 (cifras en millones de veh-km)

Tipo de vehículo	MMA (t)	Tráfico
Rígido	0-26	7.403,0
Articulado	0-32	14.043,0
	32-44	10.649,0

Fuente: EPTMC 2008

Esta distribución de tráfico de mercancías se ha supuesto invariable para los distintos años de estudio. De esta manera, ya se puede obtener una desagregación más detallada del tráfico de vehículos pesados (tabla 18).

Tabla 18. Tráfico desagregado de vehículos pesados para la Comunidad Valenciana (cifras en millones de veh-km)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de vehículo	Subclase	AÑO					
			2005	2006	2007	2008	2009	2010
Comunidad Valenciana	Transporte de mercancías	Rígido 0-26 t	753,5	825,6	839,9	718,1	650,0	657,0
		Articulado 0-32 t	1429,4	1566,1	1593,3	1362,1	1233,1	1246,3
		Articulado 32-44 t	1083,9	1187,6	1208,2	1032,9	935,1	945,1
	Autobuses	182,1	183,2	191,9	212,4	263,4	202,8	

Fuente: *Elaboración propia*

El tráfico en veh-km nos permite obtener directamente el consumo de combustible efectuado por los vehículos pesados. Para ello, es necesario tener en cuenta los diferentes consumos de gasóleo según el grupo de vehículos pesados a considerar. Los valores adoptados se muestran en la tabla 19. Aunque los datos reales de consumo son algo menores que los que aquí se muestran, según fuentes conocedoras del sector, el tráfico de camiones sería algo superior a lo estimado en la tabla 18. Por lo tanto, debido al diferente signo de estos dos fenómenos, el resultado final en el cálculo de los importes a devolver no sufriría variaciones significativas.

Tabla 19. Consumos de carburante considerados según tipo de vehículo pesado

Tipo de vehículo	Subclase	Consumo (l/100km)
Transporte de mercancías	Rígido 0-26 t	26,0
	Articulado 0-32 t	30,0
	Articulado 32-44 t	38,5
Autobús		35,0

Fuente: *Observatorio del mercado de transporte de mercancías por carretera (enero de 2011)*
Observatorio de Costes del Transporte de Viajeros en Autocar (julio de 2011)

Se supone, de modo simplificado, que el 100% de los vehículos pesados emplean gasóleo como carburante. En la tabla 20 se incluyen las cifras de consumo de combustible obtenidas para la Comunidad ejemplo elegida.

Tabla 20. Consumo de gasóleo de vehículos pesados en la Comunidad Valenciana (cifras en millones de litros)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de vehículo	Subclase	AÑO					
			2005	2006	2007	2008	2009	2010
Comunidad Valenciana	Transporte de mercancías	Rígido 0-26 t	196	215	218	187	169	171
		Articulado 0-32 t	429	470	478	409	370	374
		Articulado 32-44 t	417	457	465	398	360	364
	Autobuses	64	64	67	74	92	71	

Fuente: Elaboración propia

Finalmente, se aplican los gravámenes establecidos por cada Comunidad Autónoma para obtener el importe que se podría reclamar en cada caso, y se actualizan al año actual (2011) por el método ya conocido. Para la Comunidad Valenciana, los resultados son los que se muestran en la tabla 21.

Tabla 21. Cuantía a reclamar por el sector en la Comunidad Valenciana, actualizada a 2011

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de vehículo	Año	Importe (M€)	Actualización a 2011 (M€)	Total (M€)
Comunidad Valenciana	Transporte de mercancías	2005	7,1	39,1	258,6
		2006	7,7	54,4	
		2007	7,9	52,7	
		2008	6,7	42,4	
		2009	6,1	35,8	
		2010	6,1	34,3	
	Autobuses	2005	2,3	2,4	18,0
		2006	2,3	3,1	
		2007	2,4	3,0	
		2008	2,7	3,2	
		2009	3,3	3,7	
		2010	2,6	2,7	

Fuente: Elaboración propia

Nuevamente, en estos resultados se ha excluido el primer trimestre de 2005, ya que no es posible realizar la reclamación del impuesto.

Una vez tenida en cuenta esta consideración, se establecen los importes a devolver para las restantes Comunidades Autónomas (tabla 22).

Tabla 22. Cuantías a reclamar por el sector por Comunidades Autónomas, actualizadas a 2011

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de vehículo	Importe (M€)
Andalucía	Transporte de mercancías	370,4
	Autobuses	14,4
Aragón	Transporte de mercancías	88,6
	Autobuses	4,1
Asturias	Transporte de mercancías	53,4
	Autobuses	1,9
Balears	Transporte de mercancías	23,0
	Autobuses	20,6
Cantabria	Transporte de mercancías	22,0
	Autobuses	1,5
Castilla y León	Transporte de mercancías	190,0
	Autobuses	13,4
Castilla- La Mancha	Transporte de mercancías	331,0
	Autobuses	23,4
Cataluña	Transporte de mercancías	458,5
	Autobuses	32,2
Comunidad Valenciana	Transporte de mercancías	258,6
	Autobuses	18,0
Extremadura	Transporte de mercancías	46,2
	Autobuses	3,3
Galicia	Transporte de mercancías	132,6
	Autobuses	9,3
La Rioja	Transporte de mercancías	17,1
	Autobuses	1,2
Comunidad de Madrid	Transporte de mercancías	210,2
	Autobuses	14,6
Región de Murcia	Transporte de mercancías	49,0
	Autobuses	11,6
Navarra	Transporte de mercancías	30,3
	Autobuses	3,5
País Vasco	Transporte de mercancías	73,4
	Autobuses	2,1
TOTAL	Transporte de mercancías	2.354,3
	Autobuses	175,0

Fuente: Elaboración propia

Por tanto, el resultado total de la reclamación del sector sería de 2.529,3 millones de euros.

Método 2: consumo de combustible

Para confirmar la bondad de los resultados obtenidos, a continuación se desarrolla un método alternativo de cálculo de los importes totales a reclamar por el sector. Para ello, es necesario partir de los datos de consumo de carburante por Comunidades Autónomas (tabla 4).

Estos datos aparecen desagregados en los conceptos de gasolina y gasóleo. Sin embargo, en este último es necesario diferenciar qué cantidad corresponde a los turismos, y cuál al sector profesional del transporte. Para ello, se considera que el 31,6% de los turismos emplea gasolina como carburante, y el 68,4% restante utiliza gasóleo (Anuario del Ministerio de Fomento, 2008). Asimismo, se ha desestimado el consumo de carburante producido por las motocicletas, ya que es muy pequeño en relación con el consumo de turismos y vehículos pesados.

Con las relaciones de consumo de carburante según tipo de turismo, es posible desagregar el consumo de gasóleo entre transporte de mercancías y vehículos ligeros. En el caso de la Comunidad Valenciana, el resultado se puede observar en la tabla 23.

Tabla 23. Consumo de carburante en la Comunidad Valenciana (cifras en millones de litros)

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de hidrocarburo	Tipo de vehículo	AÑO					
			2005	2006	2007	2008	2009	2010
Comunidad Valenciana	Gasolina	Turismos	1.058	1.004	961	894	838	795
		Turismos	2.291	2.173	2.081	1.935	1.814	1.722
	Gasóleo	Pesados	647	887	1.088	1.076	933	949

Fuente: Elaboración propia

Con estas cifras, aplicando el gravamen específico de cada Comunidad Autónoma, se puede obtener, finalmente, la cuantía total a reclamar. De nuevo, se actualizan los valores a 2011, y no se considera el primer trimestre de 2005. Los resultados para la Autonomía elegida son los que se incluyen en la tabla 24.

Tabla 24. Cuantías a reclamar por el sector en la Comunidad Valenciana, actualizadas a 2011

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Tipo de vehículo	Año	Importe (M€)	Actualización a 2011 (M€)	Total (M€)
Comunidad Valenciana	Pesado	2005	23,3	24,3	234,8
		2006	31,9	42,2	
		2007	39,2	49,3	
		2008	38,7	45,9	
		2009	33,6	37,2	
		2010	34,2	35,9	

Fuente: Elaboración propia

Este valor es algo menor a la cuantía obtenida por el método anterior (276,7 millones de euros), realizado con mayor detalle. Sin embargo, en cada Comunidad Autónoma, este hecho varía dependiendo de la proporción de vehículos ligeros del parque que consuman gasolina o gasóleo.

A nivel global no tiene incidencia, al haber utilizado el dato de reparto nacional por tipos de consumo.

Para el resto de Comunidades Autónomas, los importes totales se muestran en la tabla 25.

Tabla 25. Cuantías a reclamar por el sector por Comunidades Autónomas, actualizadas a 2011

COMUNIDAD AUTÓNOMA	Importe (M€)
Andalucía	268,9
Aragón	93,9
Asturias	73,5
Baleares	29,9
Cantabria	29,8
Castilla y León	223,2
Castilla- La Mancha	335,6
Cataluña	457,8
Comunidad Valenciana	234,8
Extremadura	54,2
Galicia	198,3
La Rioja	17,0
Comunidad de Madrid	169,0
Región de Murcia	106,3
Navarra	82,4
País Vasco	159,0
TOTAL	2.533,5

Fuente: Elaboración propia

Se puede apreciar cómo los valores obtenidos son de un orden de magnitud similar en las dos metodologías. Por tanto, la cifra es prácticamente la misma tanto si se atiende a criterios de tráfico como a criterios de consumo global de carburante.

5. Conclusiones

Finalmente, pueden extraerse algunas conclusiones relevantes del presente documento. La primera conclusión que cabe destacar es la notable variación del gravamen que se experimenta según la Comunidad Autónoma en que se opere. De hecho, el importe por concepto del IVMDH puede ser de hasta el doble entre unas autonomías y otras. Por ejemplo, el importe total traído al año 2011 para las Autonomías que solo aplican el tramo estatal supone 191 euros por cada mil litros consumidos de gasóleo general, mientras que en el caso más extremo (Castilla- La Mancha y Cataluña) es exactamente el doble, 382 euros por cada mil litros consumidos de gasóleo general.

En segundo término, señalar la importante aportación económica que en estos últimos años ha realizado el sector del transporte por carretera en concepto del IVMDH. Esto se puede poner de

manifiesto a la luz de los resultados obtenidos con el ejemplo práctico de los dos vehículos pesados tipo (tablas 12 y 13). Como se puede apreciar, las cifras totales por vehículo a reclamar pueden llegar para el gasóleo de uso general hasta prácticamente 17.000 euros en el transporte de mercancías, y 15.000 euros para el caso de los autobuses.

Además, las cifras a reclamar por el sector del transporte de mercancías por carretera podrían ascender, como mínimo, a más de 2.300 millones de euros, y en el caso del transporte de viajeros a 175 millones de euros. En total, supondría una devolución al sector de, al menos, 2.500 millones de euros.

El importante desembolso realizado en concepto del IVMDH en los últimos años ha significado un perjuicio para la productividad y competitividad del sector del transporte por carretera, pues supone un coste adicional cuyo carácter legal, además, ha sido criticado por la UE. La aplicación de este impuesto ha contribuido a gravar en exceso las actividades del transporte, coincidiendo con una época de gran recesión y duros reajustes en el sector. Esta posición ha influido en la pobre situación económica de gran número de empresas de transporte, llegándose incluso a la desaparición de algunas de ellas, y por lo tanto afectando negativamente no sólo al sector en particular, sino al tejido productivo industrial español en su conjunto.