



El mapa impositivo amenaza la vertebración económica de la UE

Análisis ASTIC
Sector Transporte por Carretera
31 de julio de 2014

El mapa impositivo
amenaza la vertebración
económica de la UE



Un sector fundamental de la economía Europea

01

El transporte por carretera es uno de los motores económicos y laborales de Europa, ya que mueve más del 80% de las mercancías que transitan por el territorio la UE. Este es un claro indicador de la necesidad de apoyar un sector que actualmente da empleo a más de seis millones de personas en Europa, reduciendo uno de las mayores preocupaciones actualmente de la eurozona: el desempleo.

Desde hace más de 10 años las diferentes medidas tomadas por las autoridades europeas para reforzar otros medios de transporte han supuesto una pérdida de tiempo y de dinero. Como ejemplo se puede destacar el Programa Marco Polo, que ha gastado más de 500 millones de euros para tratar de desviar el transporte de mercancías desde la carretera hacia otros modos de transporte, que la mayoría de los políticos consideran más “convenientes o sostenibles”.

Un reciente informe publicado por el Tribunal de Cuentas Europeo ha dejado claro que “estos programas han sido ineficaces ya que no se han propuesto proyectos, el impacto en el desvío de la carga de las carreteras fue limitado y no se dispone de datos que permitan evaluar los beneficios previstos de reducción del impacto medioambiental del transporte de mercancías, limitación de la congestión y mejora de la seguridad viaria”.

Según datos de la IRU (International Road Transport Union), más del 85% del transporte de mercancías por carretera se realiza a distancias de 150 kilómetros o menos, y menos del 1% se realiza a más de 1.000 kilómetros, por lo que se antoja muy complejo encontrar una alternativa rentable, fiable y segura al transporte por carretera.

A pesar de la contundencia de los datos y del fracaso de medidas como el programa Marco Polo, los políticos siguen dejando de lado al transporte por carretera en sus programas electorales, rechazando una vez más el medio más utilizado y necesario.

En España, por ejemplo, ninguno de los grandes partidos políticos ha incluido al transporte por carretera como tal entre sus propuestas electorales, salvo en lo tocante a infraestructuras, pero sí a otros medios de transporte como el ferroviario o el marítimo.



Un sector penalizado por los impuestos

02

Resulta complejo comprender por qué un sector que representa el 2% del PIB europeo y que transporta el 95% del valor de todas las mercancías europeas en el interior de los estados o atravesando sus fronteras terrestres, se ve gravado y atacado constantemente por los diferentes Estados miembros de la UE, sin que las autoridades comunitarias reaccionen. En los últimos años, el sector ha sido gravado con todo tipo de tasas e impuestos, tanto directos como indirectos, que penalizaban sin motivo aparente, salvo el recaudatorio, al principal medio de transporte de mercancías en Europa.

Algunos ejemplos de esas tasas e impuestos son:

- **UE- Euroviñeta:** La Unión Europea pretende hacer frente a los costes externos derivados de la utilización de las infraestructuras viarias, de la congestión de las carreteras, de los accidentes, así como, los relativos al impacto medioambiental, mediante esta tasa. También trata de incluir aquellos costes que no se pueden contabilizar monetariamente como los relativos a la pérdida de tiempo, pérdida de la salud, etc. La Euroviñeta se encuentra regulada en la Directiva 2006/38/CE que, a su vez, revisa la Directiva 1999/62/CE. La transposición de esta norma difiere mucho dependiendo de un país u otro y las tasas que se deben pagar y qué vehículos la deben pagar varían de igual manera. Actualmente sólo es obligatoria para vehículos de más de 12 toneladas, siendo opcional para el resto. La tasa ya se aplica en países como Bélgica, Holanda, Luxemburgo, Dinamarca, Portugal, Alemania o Suecia, gravando con una media de 13 céntimos por kilómetro o 10 euros por día, según el modo de aplicar la norma, a todos aquellos camiones que circulan por estos países. Una parte importante de la recaudación se consume en el propio sistema. Por ejemplo, implantarlo en España para unos 15.000 km de vías públicas podría costar cerca de los 400 millones de euros y el mantenimiento del sistema unos 175 millones más cada año.
- **España-Céntimo Sanitario:** El Impuesto sobre las Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos (IVMDH), más conocido como céntimo sanitario, es un impuesto indirecto sobre los carburantes aplicado por algunas Comunidades Autónomas desde el 1 de enero



de 2002 hasta el 1 de enero de 2013, cuando se integró en el Impuesto Especial sobre Hidrocarburos (IEH). El objetivo de este gravamen era financiar las nuevas competencias transferidas a las comunidades autónomas en materia sanitaria, además de actuaciones medioambientales. El impuesto se dividía en un tramo estatal, que se aplicó en todas las comunidades autónomas (2,4 céntimos por litro), y uno autonómico, que se aplicó en 13 autonomías y cuyo importe osciló entre 1,2 céntimos y 4,8 céntimos por litro de combustible. En febrero de 2014 el Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE) declaró la ilegalidad del céntimo sanitario al considerar que este impuesto incumplía la normativa europea en materia de fiscalidad, concretamente la Directiva sobre Impuestos Especiales. A pesar de ello, se estima que el gobierno ha recaudado más de 3.500 millones del sector del transporte por carretera en los más de 10 años de aplicación de este impuesto.

- **Reino Unido- HGV Road User Levy:** Es el caso más polémico en la aplicación de la Euroviñeta, ya que el gobierno británico lo hace a través de la tasa denominada HGV Road User Levy, lo que implica que los transportistas extranjeros, con vehículos de 12 toneladas o más de Masa Máxima Autorizada, que utilicen la red de carreteras públicas deberán abonar las tasas fijadas. Pero el problema es que el gobierno de Reino Unido, a pesar de asegurar que dicha tasa se aplica a todos los vehículos, descontará el importe pagado a los transportistas locales de un impuesto interno: el Vehicle Excise Duty.
- **Francia:** Recientemente el Gobierno francés ha anunciado el establecimiento de una nueva tasa para los camiones que circulen por las carreteras francesas a partir del año 2015. El precio que ha marcado el ejecutivo francés es de 0,13 euros por cada kilómetro recorrido. Esta tasa afectará a más de 4.000 kilómetros de carreteras, tanto nacionales como locales, y será especialmente perjudicial para los transportistas españoles, que tienen a Francia como paso obligado de salida a Europa. Es cierto que Gobierno francés suspendió por cuarta vez la entrada en vigor de la tasa, estaba previsto que se aplicara sobre una red de 15.000 kilómetros, pero que



ha desechado por no tener garantías de que se pudiese ofrecer un funcionamiento correcto del sistema. La realidad es que tan solo ha cambiado el nombre y el ámbito de aplicación, pero sustancialmente es el mismo impuesto.

- **Alemania:** Es uno de los países pioneros del cobro por uso de infraestructuras que parece haberse sumado a la idea de imponer tasas sólo a los extranjeros. Recientemente el ministro de transportes alemán, Alexander Dobrindt, ha presentado un plan en el que los vehículos extranjeros deberán pagar un peaje al circular por las autopistas alemanas. En un principio se piensa en vehículos privados y autocares, pero ya es una clara señal de alerta. Mediante este plan, que entrará en vigor el 1 de enero de 2016, el Gobierno alemán pretende recaudar unos 625 millones de euros. La cuantía para cada vehículo estará determinada por el tamaño y potencia de su motor, la modernidad del vehículo en cuestión y su nivel de contaminación. Para organizar su pago, se emitirán diferentes tarjetas que costarán entre 10 y 20 euros. Estas tarjetas podrán comprarse en la red de gasolineras y a través de internet y, solo por este concepto, el ministerio alemán calcula que conseguirá 2,5 millones de euros por legislatura.

Tan sólo son algunos ejemplos de tasas que afectan especialmente al transporte español y que parecen una tendencia en Europa, ya que son cada vez más los países que las aplica. Letonia es el último país que ha implantado un impuesto para todo aquel camión que desee circular por sus carreteras.

Estas diferentes cargas impositivas ilustran cómo el transporte por carretera debe contribuir no sólo con sus impuestos habituales, en España el sector paga más de 10.000 millones al año, sino que además ve cómo debe pagar por todo múltiples de motivos. Estas cargas impositivas sólo pueden provocar dos situaciones: la desaparición de las empresas de transporte -más de 28.000 ya lo han hecho en España desde el año 2007- o que los usuarios vean cómo los productos se encarecen para compensar este aumento constante de los gravámenes.



Riesgos del incremento impositivo

03

Un nuevo aumento de la carga impositiva que ya soporta el transporte por carretera constituiría un ataque directo al sector, ya que como se ha demostrado, paga más impuestos de lo que debería. Según un estudio de la Fundación Francisco Corell, está demostrado que sólo con el pago del impuesto de hidrocarburos se obtiene el doble de lo necesario para financiar y mantener el uso de las infraestructuras.

Por lo tanto, sólo se puede entender que las nuevas tasas, que pretenden aplicar países como Francia o Alemania, son una manera de recaudar fondos perjudicando al transportista por carretera, ya que otros modos de transporte no son gravados de la misma manera por realizar su actividad.

Además, este tipo de tasas discriminatorias ponen de manifiesto la falta de unión entre los países miembros de la UE y la inexistencia de una política normativa común.

Reino Unido ya aplica una tasa que sólo repercute sobre los transportistas extranjeros, y Alemania o Francia están estudiando implantar medidas similares en sus carreteras. Estas decisiones están en contra de uno de los principios fundamentales con los que se creó la Unión Europea, el libre comercio entre los países miembro.

Por lo tanto, estamos presenciando cómo los intereses de ciertos países en materia comercial se están imponiendo a los del conjunto de la comunidad europea, atacando directamente a una unión económica que debería ser una realidad.

Es evidente que las diferencias políticas en el seno de la unión existen, pero hasta ahora parecía que los intereses económicos y comerciales eran el "pegamento" que mantenía unidos a los estados miembro. Si esto se ve atacado, podemos encontrarnos ante el inicio de políticas económicas y comerciales diferentes, lo que supondría la ruptura de la Unión Europea, tal y como la entendemos hoy.

A esto hay que añadir que con este tipo de tasas lo que se está produciendo es un deterioro de las comunicaciones por carretera, lo que puede suponer una pérdida de empleos en la Unión, afectando así a uno de los problemas sociales más acuciantes en Europa.



Amenaza para la economía

04

Haciendo un cálculo aproximado de lo que podrían suponer las diferentes tasas que se quieren implantar en los diferentes países europeos, se obtiene que, de media, un transportista que deba cruzar Europa soportará en conceptos de estas tasas adicionales, además de los impuestos sobre hidrocarburos, peajes de autopistas en concesión a explotación privada, etc. un incremento del 6% de sus costes de funcionamiento.

Esto va a provocar que con la compleja situación actual del sector en el continente y sin un horizonte en el que los gobiernos se pongan de acuerdo para ayudar al transporte por carretera, más empresas se verán abocadas a abandonar el mercado sólo por este incremento de costes.

Otra posibilidad a tener en cuenta es que el precio del transporte se dispare, lo que provocaría que las mercancías transportadas por carretera -recordemos que son más del 80%- sufrirían un incremento en el precio, lo que supondría un duro golpe al consumo y, por tanto, a la competitividad de la economía europea.



Soluciones de consenso

05

Desde ASTIC no queremos que se favorezca un modo de transporte sobre el otro, sino que se trate a todos los medios igual. La realidad es que el transporte por carretera es el método de transporte más eficiente, económico y utilizado en la actualidad.

Las instituciones europeas y españolas continúan insistiendo en invertir recursos y dinero en modos de transporte menos eficaces o en programas que buscan alejar las cargas de la carretera, siendo en la mayoría de los casos un fracaso.

Esto demuestra que el concepto, anticuado, de que el transporte por carretera es contaminante y peligroso sigue en la mente de muchos de los dirigentes europeos. Quizás deberían tener en cuenta que, de media, las emisiones de CO₂ de los camiones se han reducido en más de un 60%, representando tan sólo el 18% del total de las emisiones de la UE, según datos de la Comisión Europea.

A esto hay que añadir que el sector ha logrado reducir desde el año 2000 más de un 46% los accidentes y los camiones pesados sólo están implicados en el 17% del total de accidentes fatales y en el 7% por ciento de los accidentes con daños personales.

Por lo tanto, las propuestas de la Unión deberían apoyar más a un sector fundamental para la economía, en lugar de gravarlo de manera continua, perjudicando en última instancia a todos los ciudadanos de la Unión que consumen parte de los productos transportados (más de 17.000 toneladas por kilómetro por habitante).



www.astic.net

