

La carretera aporta más de 22.600 millones de euros al año entre impuestos, tasas y peajes.

Autónomos ¡En Ruta!
Publicado el 21 Noviembre 2014



El estudio presentado por la Fundación Francisco Corell concluye que la carretera “internaliza” más que de sobra, con su aportación fiscal, los costes externos de CO2 y de mantenimiento que se le atribuyen

La Fundación Francisco Corell ha presentado la actualización del estudio "Balance económico: fiscal, social y medio ambiental del sector transporte de mercancías en España", un informe que ya elaboró en el año 2006 y que ahora nos ofrece los datos relativos a la fiscalidad que soportan los diferentes modos de transporte hasta el año 2012.

Y la conclusión viene a ser la misma que en el anterior estudio: El **transporte de mercancías por carretera** soporta una excesiva carga impositiva en España, que no ha hecho sino aumentar en estos años de crisis, en concreto un 11,4% entre los años 2005 y 2012, hasta aportar a las arcas públicas la cantidad de más de 22.600 millones de euros al año entre impuestos, tasas y peajes.

Esta aportación es, además, muy superior a la que soportan otros modos de transporte como el marítimo, el segundo en este ranking a mucha distancia de la carretera, pues su aportación no llega a los 2.300 millones de euros, esto es diez veces menor que la carretera. Más discriminatoria es aún la comparación con el ferrocarril, que, según el estudio de la Fundación Francisco Corell, no sólo no aporta, sino debido a las subvenciones que recibe de viajeros, es receptor de 231,2 millones.

Esta tremenda carga fiscal se divide entre impuestos específicos y generales al resto de empresas. Y es precisamente en el primer capítulo, el de los tributos específicos donde se produce la mayor carga impositiva y la mayor discriminación entre modos pues no sólo hablamos de una mayor presión impositiva a la que se ve sometida la carretera, sino que otros sectores cuentan además con exenciones fiscales, subvenciones y bonificaciones que "generan una distorsión de la competencia que perjudica enormemente al transporte de mercancías por carretera".

Entre esta fiscalidad específica, el informe señala como el 49,45 % del precio final de la gasolina y el 44,12 %, por el gasóleo, está constituido por los **impuestos al carburante** (IEH e IVMDH), a los que se suman los impuestos de circulación y de matriculación, las tasas (ITV, revisión del tacógrafo y autorizaciones) y los peajes.

De hecho, la fundación hace una extrapolación a un escenario en el que se aplicara al transporte marítimo y al aéreo el impuesto específico sobre el carburante de la carretera, del que están exentos, dando como resultado una recaudación de 768,4 millones y 3.069,9 millones de euros, respectivamente. No obstante, en el capítulo de aportaciones hay que señalar que ambos modos suman una aportación a las arcas públicas en concepto de tasas por el uso de las infraestructuras que, en el caso del marítimo es de 932,8 millones y en el aéreo de, as de 2.870 millones. La contribución del ferrocarril es mucho menor 30,7 millones de euros, de los cuales casi 9 corresponderían al segmento de mercancías.

Otro dato a tener en cuenta es el ratio resultante de comparar la aportación de los diferentes modos, frente a la inversión realizada. En el caso de la carretera este ratio nos indica que, en el año 2012 la aportación, vía fiscalidad, es 4,26 veces mayor que la inversión realizada en este modo de transportes. Además, este ratio no ha hecho más que incrementarse desde el año 2005, año en el que se situó en el 2,45. Si atendemos a otros modos, observamos como el ferrocarril vuelve a ser el gran beneficiado, pues su tiene un ratio negativo de 0,04, mientras que los modos marítimo y aéreo se encuentran cerca del equilibrio entre ambos conceptos.

Con el objetivo de cuantificar el coste externo que debe atribuirse a la carretera el estudio cifra en 30 euros el coste por tonelada de CO2 emitida, para concluir que la aportación específica de la carretera internaliza "holgadamente" los costes externos de CO2 y de mantenimiento, que no llegan a los 3.000 millones de euros al año, esto es casi 8 veces menos que su aportación fiscal.