

¡Que lo pague el transporte por carretera!

15 de diciembre de 2011 NACIONAL

La carrera por plantear ideas “novedosas” que resuelvan la crisis económica o incidan en algunos de los males estructurales, como el déficit público, se acelera en estos días, máxime cuando se aproxima la toma de posesión del nuevo Gobierno y, con ello, la definitiva toma de decisiones. En medio de esta tormenta de propuestas, vienen siendo insistentes los mensajes de fijar algún tipo de sistema de cobro sobre los usuarios de las infraestructuras viarias con el fin de garantizar su conservación y aligerar la presión presupuestaria del Gobierno central. Desde importantes grupos de influencia la consigna, ante la crisis, parece clara: ¡Que pague el transporte por carretera!

Miguel Jiménez

La última propuesta en tener eco en los medios de comunicación generalistas ha sido la de la Asociación Española de la Carretera (AEC) basada en establecer un canon por el uso de las carreteras.

La motivación, al igual que en el resto de propuestas, es la de “recaudar fondos para el mantenimiento de la red viaria”. La AEC contempla que los usuarios de vehículos particulares tendrían anualmente un bono de 15.000 kilómetros gratuitos (41Km./día), mientras que los vehículos profesionales podrían recorrer sin coste un máximo de 100.000 kilómetros (365 km./día).

A partir de aquí, por todo kilómetro de más recorrido habría que pagar entre 10 y 12 céntimos, en función de si es en hora punta u hora valle. Esto supondría por ejemplo, que un simple usuario que en vez de 15.000 hiciera 30.000 kilómetros al año debería abonar ni más ni menos que 1.500 euros.

Aún así, la AEC defiende que es “una tasa razonable” que “las carreteras no se mantienen solas” y que “es razonable que el que más use sea el que más pague”.

Anualmente podrían llegar a recaudarse 25.000 millones de euros, según la AEC, una cifra que es casi 20 veces más que lo que requieren las autovías españolas para su mantenimiento y prácticamente el doble del total de la inversión prevista por el Ministerio de Fomento en infraestructuras para 2011, lo que pone de manifiesto la magnitud de esta “idea”.

SEOPAN

La propuesta de la AEC está precedida de las iniciativas apuntadas en los últimos meses por las principales agrupaciones de empresas constructoras. Entre ellas la Asociación de Empresas Constructoras de Ámbito Nacional de España (SEOPAN), cuyo presidente, David Taguas, ex-director de la Oficina Económica del presidente Zapatero, detalló hace apenas unas semanas su propuesta concreta. SEOPAN defiende una nueva tarificación que permita recaudar en el entorno de 1.800 millones de euros anuales para ser destinados a las infraestructuras de transporte por carretera.

10 céntimos

Su idea va por la línea de cobrar 4,5 céntimos por kilómetro a los turismos y un total de 10 céntimos a los vehículos pesados todo ello únicamente en función de las distancias recorridas en vías de alta capacidad libres de peajes. Los tramos urbanos y los viajes por carreteras secundarias quedarían exentos.

De manera paralela, SEOPAN también ha propuesto en los últimos meses una variante recaudatoria que sería complementaria: el establecimiento de un nuevo impuesto especial sobre hidrocarburos de 11 céntimos de euro por litro. Por esta vía el Estado podría llegar a recaudar unos 3.300 millones de euros. Eso sí, en este caso concreto, SEOPAN defiende la libre disposición presupuestaria de este montante, que pagarían los usuarios del transporte pero podría revertir en cualquier otro sector o necesidad de las arcas públicas.

AERCO

En esto hay una variación con la propuesta de la Asociación Nacional de Empresas Constructoras de Obra Pública (AERCO), presidida por el ex-ministro socialista de Obras Públicas Javier Sáenz de Coscolluela, y que fue la primera a comienzos de año en plantear un nuevo impuesto por el carburante, en su caso con la clara finalidad de destinar lo recaudado a garantizar la conservación de las infraestructuras viarias y con ello los contratos de sus asociadas.

AERCO planteó instaurar una tasa de tres a cinco céntimos aplicada a cada litro de combustible y aseguró que supondría una recaudación en el entorno de los 1.095 millones de euros o incluso de hasta 1.830 millones, frente a los 1.050 millones que “como mínimo” requiere el mantenimiento del firme de las carreteras, según señaló Javier Sáenz de Coscolluela.

El presidente de AERCO recordó en ese momento que el Estado “no ha gastado ni un euro en el refuerzo del firme de las carreteras ni en 2010 ni en lo que llevamos de 2011” y añadió que la medida favorecería a

350 empresas dedicadas a la conservación de las carreteras con un total de 35.000 trabajadores, compañías que en su mejor año, 2007, llegaron a facturar 1.500 millones.

Blanco

En este repaso por las principales propuestas, justo en la antesala de la toma de posesión del nuevo ministro/a de Fomento conviene recordar que fue a partir de esta propuesta de AERCO que el todavía ministro de Fomento en funciones, José Blanco, abrió el debate sobre la tarificación de las infraestructuras de transporte en España y se mostró a favor de la euroviñeta, recordando que el mantenimiento de las autovías en nuestro país requiere de unos 1.500 millones de euros anuales. Con respecto a la posición del nuevo Gobierno, es algo imprecisa pues su posición es no a gravámenes como la euroviñeta pero "ahora", debido "a la coyuntura y la debilidad del sector", por lo que no quiere decir que pueda contemplarse más adelante. En todo caso, el sector está expectante ante las decisiones que se tomen.

Marco legislativo (e impositivo) de la tarificación por uso de las infraestructuras

Con independencia de las propuestas de tasas, gravámenes y demás ocurrencias para intentar sacar dinero del transporte por carretera, conviene aclarar cuál es el marco legislativo actual vigente de la tarificación por uso de las infraestructuras, así como el modelo impositivo que se está aplicando sobre el gasóleo.

A.- TARIFICACIÓN

En España, la tarificación por uso de las infraestructuras para el transporte por carretera está regulado por la Directiva Europea 2006/38 que reguló en toda la Unión los sistemas de cobro y el establecimiento de mecanismos equitativos de imputación del coste de las infraestructuras a los transportistas. Dicha directiva, conocida como la euroviñeta, daba potestad a los países para fijar peajes en las vías de alta capacidad para camiones de más de 3,5 toneladas por los costes externos derivados del daño en el pavimento.

Finalmente España traspuso al ordenamiento dicha directiva mediante el Real Decreto 713/2009 y sin efectos prácticos, ya que limitó la aplicación de esta primera euroviñeta a las autopistas en régimen de concesión, es decir, las que ya tenían establecidos peajes por uso de las mismas.

Ahora bien, el pasado 12 de septiembre, y tras una larga tramitación, el Consejo de Europa aprobó la nueva directiva de la euroviñeta, también de aplicación voluntaria, y que da un paso más al fijar nuevos gravámenes esta vez para internalizar los costes por conta medioambiental, congestión y ruido.

El Gobierno español deberá ahora trasponer dicha directiva en un plazo de dos años y decidir si fija o no los gravámenes propuestos por la nueva euroviñeta y en qué términos lo hace.

B.- IMPUESTOS

En cuanto a los impuestos, en la actualidad el 42,4% del precio de un litro de gasóleo en surtidor son impuestos. El precio medio en España en octubre ascendió a 127,6 céntimos de euros, que sin incluir los impuestos quedaría en 73,55 céntimos.

Ahora bien, entre los impuestos que gravan el combustible hay que distinguir el Impuesto Especial sobre Hidrocarburos (que se incrementó por el Gobierno en 2009), el IVA (que pasó en 2010 del 16 al 18%) y el Impuesto sobre Ventas Minoristas de Determinados Hidrocarburos, más conocido como céntimo sanitario (por ser concebido para financiar la Sanidad), al que se siguen sumando nuevas comunidades autónomas, las últimas Andalucía (2010), Murcia y Extremadura (2011), con 2,4, 1,2 y 2 céntimos de euros por litro de gasóleo respectivamente.

Hay que precisar que determinadas comunidades autónomas devuelven parte o todo este impuesto a los transportistas una vez recaudado. De igual forma, este impuesto posee un dictamen desfavorable de la Unión Europea que lo considera no sujeto al derecho comunitario y que obliga a España a, de querer mantenerlo, incluirlo en el Impuesto Especial. España de momento no ha hecho nada al respecto.

Por último, en cuanto a los impuestos hay que hablar del gasóleo profesional, en vigor desde el 1 de enero de 2007, fórmula que permite a las empresas españolas de transporte por carretera la devolución para un máximo de 50.000 litros anuales de la diferencia del impuesto existente en el momento de su creación y el actual, incrementado en función de la equiparación a la fiscalidad media exigida por la Unión Europea para el conjunto de países miembros.

Dicho gasóleo profesional está, por cierto, en cuestión y ya hay sobre la mesa una propuesta para su supresión en 2013.

...y aunque saliera adelante, no sería lo mismo si...

Aunque el Gobierno decidiera fijar algún tipo de gravamen sobre los usuarios de las infraestructuras, lo

cierto es que los condicionantes, matices y variantes son tan importantes que su incidencia podría oscilar en una horquilla de impacto muy grande.

Los factores serían, entre otros, los siguientes:

1.- TIPO DE GRAVAMEN

No es lo mismo, por ejemplo establecer un nuevo impuesto sobre el carburante que crear una nueva tasa en función de los kilómetros recorridos, la recaudación puede llegar a ser la misma pero los efectos del pago por una u otra vía pueden ser muy diferentes para las empresas.

2.- CANTIDAD FIJADA

El sector de transporte por carretera, en un momento dado, podría llegar a transigir con un gravamen que, aunque en su conjunto recaudara mucho dinero, empresa a empresa supusiera una carga reducida. Ahora bien, a la inversa, la situación que se crearía a los operadores sería insostenible.

3.- VÍAS AFECTADAS

En el caso de un nuevo impuesto sobre el carburante, gravaría cualquier actividad, se discurriera por donde se discurriera. En cambio, en el caso de una tasa por uso, habría que ver si es por kilómetros recorridos en autovías o también en otro todo tipo de carreteras lo cual no tendría el mismo impacto.

4.- VEHÍCULOS A LOS QUE SE APLICARÍA

No es lo mismo que el Gobierno fije un gravamen a costa exclusivamente de las empresas de transporte de mercancías por carretera, que también exija a todo tipo de vehículos, incluidos los turismos particulares que paguen en función del uso que hacen de las infraestructuras.

En tal caso, el impacto quedaría más repartido y, aún así, la percepción por parte del sector de que es una tasa "más justa" estaría presente.

5.- REPERCUSIÓN EN EL CLIENTE

Un tema esencial es cómo repercutir en el precio final del servicio de transporte el gravamen que el Gobierno decidiera fijar. Ante los problemas históricos del sector para la traslación de los costes al precio final, que esto no estuviera reglado prácticamente sería un seguro para que las empresas de transporte tuvieran que internalizar íntegramente esta nueva losa. Por eso, sería más llevadero que se articularan por ley sistemas de traslación del gravamen, de forma directa o indirecta pero específica y transparente, como por ejemplo sucede con el IVA.

6.- DESTINO DEL DINERO RECAUDADO

Por último, hay que señalar que a largo plazo, para un sector como el del transporte por carretera el destino final del dinero recaudado tendría gran trascendencia. No es lo mismo, como sucede con el céntimo sanitario, que el dinero pudiera ser empleado en cualquier gasto de la Administración del Estado, que fuera destinado a mejorar las carreteras. En tal caso, las empresas al menos recibirían el beneficio directo de su contribución y no convivirían con la sensación de ser los pobres explotados que deben contribuir al sostenimiento de otros sectores.