

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

Madrid, 15 de junio de 2011

INFORME QUE PRESENTA EL DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS DEL COMITÉ NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA RELATIVAS A LAS DIRECTIVAS 1999/62/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO Y DIRECTIVA 2003/96/CE DEL CONSEJO

I.- Antecedentes.-

La Unión Europea está impulsando una política encaminada a que el sector del transporte por carretera asuma los costes externos que supuestamente produce. En esta línea se encuentra, tanto la tarificación de infraestructuras a los vehículos pesados, como el gravamen por la contaminación atmosférica y acústica.

Esta finalidad se encuentra recogida, tanto en la Directiva Euroviñeta, como en la modificación de la Directiva 2003/96/CE, sobre fiscalidad de productos energéticos, que se está promoviendo en el seno del Parlamento Europeo. El sector observa con preocupación esta reforma en la medida en que, a la ya suficiente carga que supone la tarificación de infraestructuras, ahora se suman nuevos conceptos de gravamen al socaire de la preservación del medioambiente, ámbito que solo el transporte profesional parece perturbar

Esta reforma presenta además una modificación de la estructura del impuesto especial sobre hidrocarburos, que de manera encubierta introduce un sustancial aumento del gravamen sobre el transporte pesado. **Por otro lado se elimina la figura del gasóleo profesional a partir del 1 de enero de 2013, al tiempo que establece la posibilidad de introducir tasas más altas a nivel autonómico.**

Ante este panorama, el sector no puede menos que destacar la absoluta incoherencia e injusticia que subyace en esta normativa de acoso fiscal al sector, con el agravio añadido de que **buena parte de lo recaudado con esta política sea destinada a la financiación de otros medios de transporte, que ni de lejos internalizan los costes externos que producen pues apenas contribuyen a través de fiscalidad específica todo ello recibiendo importantes subvenciones públicas.**

El motivo del presente informe es comunicar con la mayor objetividad posible la aportación fiscal del sector, así como la percepción que existe acerca del efecto que tendrá en un país periférico como España, tanto la Directiva Euroviñeta como la modificación de la Directiva sobre productos energéticos.

II.- Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras. Directiva Euroviñeta

Como vamos a analizar, la tarificación de infraestructuras se convierte en la práctica en un sobre esfuerzo fiscal que se hace recaer sobre el transporte profesional, muy por encima de los costes externos que genera y, sin que tal sacrificio sirva para los fines que la norma dice perseguir.

La fiscalidad que grava al sector transporte de mercancías en España se puede dividir en fiscalidad general y específica. La primera es la que se aplica a todos los sectores económicos de manera similar cumpliendo el principio de equidad horizontal. La fiscalidad específica, sin embargo, es la que se aplica de manera distinta a actividades que desarrollan una actividad similar, incumpléndose por tanto el principio de equidad horizontal.

Fijándonos de forma exclusiva en los impuestos que gravan el gasóleo, olvidándonos de momento de otros impuestos, hablaremos de los siguientes:

Impuesto Especial Sobre Hidrocarburos (IE). Es un impuesto indirecto que grava el consumo de combustible una cantidad fija por litro (0,307€/l.).

Impuesto Venta Minoristas Estatal (IVMHe). Es una cantidad fija por litro (0,024€/l.). Puede ser actualizado cada año en la Ley de Presupuestos Generales del Estado. La Comisión Europea emitió en mayo del 2008 un dictamen contra España donde consideró que este impuesto no se ajusta a la normativa europea

Impuesto Venta Minoristas Autonómico (IVMHa). Es una cantidad fija por litro. Su valor es el aprobado por la Comunidad Autónoma (de 0 a 0,048€/l.). Es conocido como el «céntimo sanitario», porque su finalidad, inicialmente, era financiar las prestaciones sanitarias de cada región. En cualquier caso, e independiente de la justificación con que nació, es un impuesto mas. La Comisión Europea emitió en mayo del 2008 un dictamen contra España donde consideró que este impuesto, aplicado por varias comunidades autónomas españolas, no se ajusta a la normativa europea.

IVA. 18 %. Se aplica sobre el precio del producto mas los anteriores impuestos (No sobre el precio Base que sería lo lógico).

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

Según fuentes del Boletín de Hidrocarburos CORES, durante el año 2010 en España se han consumido en gasóleo de automoción 23.293.339 Tm que equivale a 27.566 ⁽¹⁾ millones de litros, en gasolina sin plomo 95 de automoción 5.102.054 Tm que equivale a 6.803 ⁽²⁾ millones de litros y en gasolina sin plomo 98 de automoción 566.441 Tm que equivale a 755 ⁽³⁾ millones de litros.

Estas cifras de consumo durante el 2010 traducidas al impuesto especial sobre hidrocarburos (incluido tramo estatal IVMH) suponen un montante de: 9.124 ⁽⁴⁾ millones de euros en gasóleo de automoción, 2.889 ⁽⁵⁾ millones de euros en gasolina sin plomo 95 de automoción y 344 ⁽⁶⁾ millones de euros en gasolina sin plomo 98 de automoción.

Con estos niveles de consumo, **la recaudación total estatal por el impuesto especial sobre hidrocarburos** (incluido tramo estatal IVMH) referidos al ámbito de la automoción **para el 2010 rondaría la cifra de 12.357 millones de euros (sin contar el IVA soportado).**

Considerando la cifra de 518.119 ⁽⁷⁾ vehículos de transporte de mercancías (336.778 tte. Público y 181.341 tte. Privado complementario), obtenemos un consumo total anual de 14.422 millones de lts., que llevados al nivel impositivo estatal actual arroja unos ingresos aproximados de 4.774 millones de euros anuales, de recaudación por el impuesto especial sobre hidrocarburos y el IHVM estatal, y 2.384 millones de euros por el IVA soportado, procedentes del sector, lo que hace un total de 7.158 millones de euros.

Tomando como referencia los Presupuestos Generales del Estado ⁽⁸⁾ del 2009, las inversiones en carreteras ascendieron a 5.588 millones de euros y dan cobertura a la licitación de unos 373 kilómetros de nuevas autovías y autopistas y a la puesta en servicio de otros 450 kilómetros.

Teniendo en cuenta el estudio publicado por la Comisión de Construcción y Financiación de Infraestructuras del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos “Tarificación de Infraestructuras de Transporte en la UE: Adecuación del Sistema Español y su Aplicación a la Red Viaria”, recientemente actualizado para la consideración de los costes externos, los recursos que la Euroviñeta generaría en España, aplicada a la red de carreteras de gran capacidad (autopistas y autovías

¹ 1Tm de gasóleo equivale a 1.183,43 litros

² 1 Tm de gasolina sin plomo 95 equivale a 1.333,33 litros

³ 1 Tm de gasolina sin plomo 98 equivale a 1.333,33 litros

⁴ 331 €/1000 lts impuesto especial estatal gasóleo automoción

⁵ 424,69 €/1000 lts impuesto especial estatal gasolina sin plomo 95

⁶ 455,92 €/1000 lts impuesto especial estatal gasolina sin plomo 98

⁷ Fuente “Observatorio de Transportes del Mº Fomento”

⁸ Articulo de Luis Espadas Moncalvillo, publicado por el instituto de estudios fiscales en 2009

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

libres, carreteras desdobladas y carreteras paralelas a las vías tarifcadas), con una tarifa media de 10 céntimos de euro por km para los vehículos de más de 3,5 t de peso en carga máxima, los 3.000 millones de euros anuales.

Comparando los datos obtenidos del análisis de los ingresos por impuestos procedentes del consumo de combustibles para la automoción y en concreto de los vehículos de transporte público y privado complementario con los recursos necesarios para las inversiones en carreteras y con las cifras calculadas por el Colegio de Ingenieros de Caminos de cara al establecimiento de la Euroviñeta, podemos percibir que tanto **el sector de la automoción como el transporte por carretera aportan ya los recursos necesarios**, sin necesidad de contemplar otros ingresos tales como los procedentes del Impuesto de Tracción Mecánica o del IAE, **para hacer frente a las necesidades propias de la construcción y mantenimiento de las carreteras** así como de la repercusión de los llamados costes externos.

La fiscalidad de los hidrocarburos internaliza por si sola los beneficios y los costes derivados de la construcción y el mantenimiento de la red viaria, la congestión, la siniestralidad, y los daños en el medio ambiente, disminuye los consumos excesivos (incrementando el precio de estos productos), y aporta un volumen de recursos importante a un bajo coste administrativo (ayudando a financiar las necesidades del gasto público).

Conclusiones análogas a las expuestas se desprenden de sendos estudios elaborado por TRANSYT (Centro de Investigación del Transporte) dependiente de la ETSI de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, en colaboración con la Fundación Francisco Corell. En el primero de ellos denominado “La Reducción de Costes Externos en el Transporte Terrestre de Mercancías” elaborado en 2009, se analizan los esfuerzos de los modos de carretera y ferroviario por reducir sus costes externos.

Con ese objetivo se desarrolló un modelo de análisis sencillo que identifica los ratios que afectan la producción de externalidades en el transporte: factor de manejo, distancia del viaje, reparto modal, carga media, retornos en vacío y eficiencia. Para ello se emplearon como referencia datos de 2005 en razón de su fiabilidad.

Las conclusiones del estudio dejan bien a las claras que en España, los costes externos totales procedentes del transporte de mercancías superaron los 5.100 millones de euros en el año 2005 (excluidos costes de congestión), lo que equivale al 0,6% del PIB. El valor de estos costes externos se encuentra no obstante, muy por debajo de la aportación del sector del transporte de mercancías al PIB (4,68% PIB). En los últimos años ha crecido la conciencia social acerca de la necesidad de reducir los costes externos. A tal fin, se están empezando a poner en práctica medidas para su internalización vía fiscalidad, fuertes inversiones en tecnología de vehículos y políticas de gestión de oferta y demanda del transporte.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

Ese esfuerzo del sector transporte para reducir sus costes externos, ha sido a decir de este estudio del que hablamos, muy superior al realizado por el ferrocarril, que se ha visto sometido a una menor presión social que la carretera para reducir sus externalidades. Esto ha llevado a que el transporte por carretera haya recortado sustancialmente la diferencia en cuanto a la generación unitaria de externalidades respecto al ferrocarril. El esfuerzo de la carretera se ha materializado tanto en el aumento de la eficiencia energética como en la reducción de emisiones y disminución de la accidentalidad.

En el otro estudio elaborado por TRANSYT al que nos hemos referido denominado: “Balance Económico: Fiscal, Social y Medioambiental del Sector Transporte de mercancías en España”, se enfoca el problema que tratamos desde un prisma distinto, el objetivo de este estudio es analizar la tarifa a la que implícitamente están sometidos los diversos modos de transporte, analizando las aportaciones de unos frente a otros, que dependen fundamentalmente de la fiscalidad específica, las tasas o peajes por uso de infraestructura, así como las subvenciones actualmente otorgadas por el sector público.

Las conclusiones a las que se llega desde un método de análisis diferente, son prácticamente idénticas, la carretera tiene un mayor coste externo que el ferrocarril, pero a diferencia de este cubre sobradamente sus costes, cosa que no hace el ferrocarril, modo que no solo apenas contribuye fiscalmente y que además cuenta con cuantiosas ayudas públicas.

Siendo un objetivo de la Directiva sobre la Euroviñeta el que los peajes y tasas que se introduzcan no deban suponer un aumento de la carga tributaria sino que supongan un reajuste del actual sistema de gravámenes, la Comisión habrá de asegurarse de que exista una fórmula aplicable para que el importe medio de los nuevos gravámenes deba ser igual al de las compensaciones efectivas que se deban realizar por impuestos ya repercutidos en estos momentos al sector.

Es preciso considerar, que al margen de los impuestos asociados al gasóleo, el sector del transporte por carretera está sujeto al Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM), impuesto local directo que grava la titularidad de los vehículos (impuesto de circulación). Su tasa es fija y viene determinada en función de las características del vehículo: categoría, potencia, plazas y carga útil). Igualmente el sector debe asumir el pago de un buen número de tasas en concepto de: Inspección Técnica de Vehículos (ITV); revisión de tacógrafo, así como las autorizaciones

Como resultado de esto, sí el Estado decidiese introducir la Euroviñeta, tal como la contempla el Colegio de Ingenieros de Caminos, debería establecer un mecanismo

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

de compensación al sector con cantidades equivalentes a las recaudadas por la propia Euroviñeta ya que el saldo aun es favorable al sector.

Pero además el que se apruebe el proyecto de modificación de la Directiva que regula la euroviñeta no debería suponer una variación en la política de las Administraciones competentes en materia de infraestructuras ni una carrera por establecer nuevos peajes al Sector y menos en un país como España que por su situación periférica necesita poner sus productos en el exterior minimizando la repercusión del transporte en el precio final de los mismos para que estos puedan ser competitivos en los mercados europeos y podamos contar con los flujos exportadores adecuados para tener una economía saneada. **La Directiva deja la potestad a los Estados para introducir o no las tasas y peajes que regula.**

III.- Efectos de la Euroviñeta sobre la Economía Española

A.- El incremento de los actuales importes de gravámenes por los demás países europeos perjudicarán gravemente las exportaciones españolas y en consecuencia, la economía nacional.

La importancia del transporte por carretera se evidencia al observar la distribución del comercio exterior por los diferentes medios de transporte. Cerca de un 57% del valor del mismo se realiza por carreteras, seguido del transporte por vía marítima con casi un 30%. En tercer y cuarto lugar se colocan, respectivamente, el transporte aéreo y el ferrocarril.

Los principales destinos de las exportaciones españolas que viajan por carretera son, por este orden, Francia, Alemania, Italia y Gran Bretaña, que en su conjunto suman el 74% de las exportaciones por este medio; igualmente ocurre con las importaciones conjuntas de estos países, cuya importancia en valor es del 74% sobre el total importado por carretera.

Respecto a los productos españoles al resto de Europa, con la excepción de los automóviles, el resto de mercancías presentan un bajo valor económico, destacando las siguientes: aparatos mecánicos, frutas, plásticos, hortalizas, plantas, productos farmacéuticos, caucho y manufacturas. Por ello, el coste del transporte final tiene una especial incidencia en el valor final del producto en los mercados europeos.

En el año 2003 el Ministerio de Fomento encargó un informe sobre el análisis del impacto económico para el sector del transporte de mercancías españoles por la implantación de una tasa sobre el uso de las infraestructuras por parte de Francia y de Alemania, sobre la base de que ambos países son destinos principales para las exportaciones españolas o países de tránsito hacia terceros países.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

Así en el caso de Francia, el 38% de las importaciones totales españolas proceden de este país y el 30% de las exportaciones tiene como destino este país. Pero es que además, la gran mayoría de los flujos de transporte de mercancías por carretera con origen o destino distinto de Francia, deben utilizar obligatoriamente la red viaria francesa. Así, Alemania, Italia, Bélgica, Reino Unido y Países Bajos son los principales expedidores/receptores de estos flujos en tránsito.

Las importaciones procedentes de estos países suponen un 83% del total de los tránsitos, y las exportaciones el 81%. Por puntos de salida desde España, cabe señalar que la frontera de la Junquera es utilizada por un millón de vehículos pesados de mercancías al año (el 59% del tráfico transfronterizo en camiones españoles), frente a los 700.000 vehículos de transporte que transitan por Irún (el 41%). A su vez el recorrido medio en la red viaria francesa de los vehículos españoles en los flujos con origen (destino Francia es de 326 kilómetros, mientras que el recorrido medio de los flujos que transitan por Francia es de 949 kilómetros. En función de la propuesta de cálculo del peaje que recoge el proyecto de Directiva, supondría un sobre coste por viaje de hasta 313 euros y un coste global para el sector del transporte español por carretera de 140 millones de euros, lo que perjudicaría muy gravemente las exportaciones españolas, en la mayoría de los casos consistentes en mercancías de bajo valor intrínseco, que perderían competitividad en los mercados europeos como consecuencia de este sobrecoste.

De igual modo, en el caso de Alemania, el número de total de vehículos de transporte españoles de mercancías con origen o destino a dicho país asciende anualmente a 378.000 vehículos, con un recorrido medio de 344 kilómetros para los recorridos finales y de 493 kilómetros para los recorridos en tránsito, lo que supone un sobrecoste para el sector español de 49 millones de euros.

B.- La mejora de la congestión viaria no se logra con el establecimiento de gravámenes sólo a los vehículos de transporte.

Ya en 1998 el Libro Blanco sobre “Tarifas justas por el uso de infraestructuras: estrategia gradual para un marco común de tarificación de transportes en la UE” planteaba la posibilidad de implantar gravámenes por el uso de infraestructuras pero ante las dudas existentes sobre la cuantificación de los costes y las tarifas y su aplicación, se propuso constituir un “Grupo de Alto Nivel” (GAN, Groupe de Haut Niveau) que se pronunció en dos cuestiones claves:

En el caso de las infraestructuras, se recomendó que se aplicaran tarifas a todos los usuarios, y que sólo se cubrieran los costes sociales marginales.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

En el caso de la congestión, no se aportó solución alguna ni sobre la viabilidad de su recuperación ni sobre su naturaleza.

Respecto a la congestión de tráfico, es sabido desde hace tiempo, que todo incremento de infraestructuras induce a la aparición de más tráfico en el conjunto de la red. Teniendo en cuenta el conjunto de las causas de la congestión viaria, podría ocurrir que las medidas recogidas en la Directiva acabaran generando mayores volúmenes de tráfico y mayores problemas de congestión que los que pretende evitar. No hay que olvidar que la congestión viaria está fundamentalmente provocada por los automóviles privados. Es más probable que si las medidas de tarificación acabasen disuadiendo realmente a un cierto porcentaje de vehículos pesados de utilizar un determinado itinerario saturado, el espacio viario liberado no tardaría en ser ocupado por nuevos usuarios de vehículos privados, que además de encontrar nuevo espacio circulatorio, no estarían gravados por su utilización, con los que encontrarían un doble estímulo para incrementar el uso de sus automóviles. En este sentido, el Libro Verde de la Comisión europea bajo el título “Hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte” afirmaba de forma taxativa que “siempre hay una demanda latente de vehículos por lo que a largo plazo los atascos persistirán”.

Por su parte, el Parlamento Europeo aprobó un informe de su Comité de Política Regional, Transporte y Turismo con fecha 12 de Febrero de 2003, en el que se abordaba el tema de la tarificación y financiación del transporte, señalando determinadas contradicciones o dudas sobre la eficacia de las medidas propuestas. Así en el considerando 10 se desaprueba el uso del instrumento monetario para corregir el desequilibrio modal: **“La Comisión europea debe tener en cuenta que sólo para un porcentaje muy limitado del transporte y que, en su caso, los instrumentos de fijación de precios deberían utilizarse para cubrir los gastos de infraestructuras y los gastos externos y no para forzar el trasvase de un modo de transporte a otro”**.

Por ello, el Grupo de Alto Nivel antes referido en su informe final sobre medidas adoptar de fecha 9 de septiembre de 1999 recomendaba que el establecimiento de las nuevas tasas “no debería generalizarse antes de unos diez años, debiendo extenderse lo antes posible a todas las categorías de usuarios de la carretera, incluidos los automóviles particulares”. Además recomendaba introducir simultáneamente la tarificación en todos los modos de transporte concurrentes: “Estas medidas deben ser introducidas paralelamente a la puesta en práctica de estructuras de tarificación en los principales modos de transporte concurrentes y deben tener en cuenta los costes de la puesta en práctica”.

C.- Conclusiones

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

A la vista de las anteriores consideraciones puede entenderse que este Departamento haya manifestado siempre su frontal oposición a la tarificación de infraestructuras enmarcada dentro de la Directiva Euroviñeta, por entender que en España la medida tendrá una enorme gravedad atendiendo a nuestra condición de país periférico, por lo que sin duda repercutirá, no solo en la empresa de transporte, sino también en el marco económico general del país.

Por otro lado, esta Directiva no excluye la posibilidad de una financiación cruzada, de forma que el producto de esta tarificación pueda ser aplicado en un destino diferente a la propia mejora de las infraestructuras en beneficio de otros modos de transporte extraños a la carretera.

A las razones históricas de oposición debe unirse en este momento las actuales circunstancias económicas, en las que no deseamos abundar por ser de sobra conocidas, pero que hace especialmente inoportuna una eventual aplicación de esta Directiva.

IV.- Directiva 2003/96/CE por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad

La Comisión, aprovechando que el segundo párrafo del Art. 7.1 de la Directiva 2003/96/CE establece, que a más tardar el 1 de enero de 2012, el Consejo, por unanimidad, previa consulta con el Parlamento Europeo y basándose en un informe y una propuesta de la Comisión, decidirá los niveles mínimos de imposición aplicables al gasóleo para un período adicional que comenzará el 1 de enero de 2013, decide presentar una modificación profunda del contenido de la Directiva en cuestión.

En base a esta disposición, la Comisión, tras un intento que no salió adelante en el 2009, lanza una nueva propuesta de modificación de la Directiva 2003/96/CE, aprovechando para modificar la estructura del impuesto, los niveles mínimos de imposición aplicables al gasóleo, y una serie de preceptos hoy en vigor.

A.- Modificación de la estructura del impuesto especial sobre hidrocarburos

En la Directiva 2003/96/CE se establecían unas cantidades fijas, cuantificadas en € por cada 1000 ltrs. de combustible, a aplicar por los Estados en unos periodos de referencia (302 y 330 €/1000 ltrs.). Con la modificación contenida en el artículo 1 de la Propuesta, pasamos a una cifra que deberá obtenerse en función de dos variables: la relación con las emisiones de CO² y el poder calorífico del producto.

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

	Imposición relacionada con CO2	Impuesto Consumo General de energía	Impuesto Consumo General de energía	Impuesto Consumo General de energía
	1 enero 2013	1 enero 2013	1 enero 2015	1 enero 2018
<u>Gas oil</u> CN codes 2710 19 41 to 2710 19 49	<u>20 €/t CO2</u>	<u>8.2 €/GJ</u>	<u>8.8 €/GJ</u>	<u>9.6 €/GJ</u>

Atendiendo a los datos incluidos en una presentación reciente sobre las modificaciones de la Directiva, elaborada por Rolf Diemer, Jefe de Unidad de Tasas medioambientales y demás tasas indirectas de la Dirección General de Tasas y Aduanas de la Comisión Europea, la cuota mínima del impuesto para el gasóleo pasaría a ser de 359 €/1000 lts. desde el 1 de enero de 2013, 382 €/1000 lts. desde el 1 de enero de 2015, para llegar a 412 €/1000 lts. a partir de 2018.

Atendiendo a otras fuentes posteriores de la de la Dirección General de Tasas y Aduanas de la Comisión Europea, las cifras que barajan son algo inferiores: 356,3 €, 378,3 € y 407,8 € respectivamente desde el 1 de enero de 2013, desde el 1 de enero de 2015 y a partir de 2018.

Con independencia del procedimiento para la obtención de la cifra del nivel de imposición, que debería aclararse por la Comisión, debemos señalar que lo relevante es que la cantidad previsible a 1 de enero 2013 se encuentra entre un 8 y un 9% superior a la fijada para el periodo inmediatamente anterior, en la actual Directiva (330 €/1.000 ltrs), lo cual significa un duro golpe tanto para el sector del transporte profesional como para la competitividad de los productos europeos en los mercados internacionales.

De cara a conocer con certeza cual es la repercusión real de aplicar la suma de los componentes que conforman el nivel impositivo de los distintos carburantes, según se establece en la Tabla A del ANEXO I, la Comisión debe explicitar la formula aplicada y cuales son los resultados de aplicarla.

Respecto a la introducción de un componente referenciado al consumo de CO² para el cálculo del impuesto, resulta altamente peligroso dado que cabe la variación al

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

alza de importe asignado a esta variable, en función de un alza en la cotización de los derechos de emisión, con lo que ello puede significar para la economía europea en su conjunto, altamente dependiente del factor de la energía.

B.- Eliminación de la figura del gasóleo profesional

La eliminación, a partir del 1 de enero de 2013, de la posibilidad de que los Estados miembros diferencien entre el tratamiento fiscal para el uso profesional y no profesional del gasóleo como carburante (figura del gasóleo profesional), resulta una medida claramente inflacionista para los productos europeos, e introduce una traba artificial al transporte por carretera de cara a buscar la transferencia modal, haciéndole menos competitivo frente a otros modos de transporte.

Según la Comisión, la diferenciación ha dejado de ser compatible con la obligación de mejorar la eficiencia energética y la necesidad de hacer frente al creciente impacto del transporte sobre el medio ambiente.

La Comisión tiene que primar en sus políticas, el apoyo a la innovación tecnológica de los motores y la eficiencia energética de los combustibles, en vez de penalizar fiscalmente el movimiento de personas y mercancías.

Cabe destacar a su vez que el sector de transporte de mercancías por carretera es un sector muy fragmentado con alto grado de competencia, lo que añade dificultad para poder trasladar los incrementos de costes a los servicios facturados. En este sentido el combustible tiene en torno al 35% de peso dentro de la estructura de costes directos de un vehículo articulado y cualquier subida impositiva con difícil repercusión al mercado supone un quebranto para las cuentas de resultados de las empresas.

Por tanto como sector estratégico que es, el transporte profesional por carretera, merece un trato diferenciado, tal como se aplica a otros sectores sensibles, dentro de la propia Directiva.

C.- Establece la posibilidad de la diferenciación regional (céntimo sanitario)

Con la concesión a España y Francia de la posibilidad de introducir tasas más altas de los impuestos generales al consumo de energía en algunas partes de su territorio, introduce de nuevo un componente recaudador importante, **dando potestad a las Comunidades Autónomas de incrementar el nivel impositivo hasta un 15% por encima de la cuota estatal.**

Con esta medida se intenta justificar la figura actual del tramo autonómico del Impuesto sobre Ventas Minoristas de determinados Hidrocarburos (IVMDH),

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

conocido en España como “céntimo sanitario”, establecido para mejorar la financiación de las Comunidades Autónomas, y que ha sido objeto de un Dictamen en contra por la propia Comisión, por no ajustarse a la legislación comunitaria.

Esta fórmula del margen del 15% sobre la cuota estatal, si cabe es más lesiva que la actual fórmula del tramo autonómico del IVMDH, que establece un tope de 48 €/1000 lts., ya que si el tramo estatal se incrementa, se aumenta proporcionalmente la cantidad a recaudar por las Comunidades.

Esta medida distorsiona la competitividad de las empresas españolas y francesas que realizan transporte internacional y a su vez distorsiona el mercado interior del país en cuestión dada la posible diferenciación de establecimiento del nivel impositivo entre las distintas Comunidades Autónomas, dentro del límite permitido del 15%.

No tiene sentido buscar fórmulas de financiación autonómica gravando aun más a un sector estratégico, pilar del desarrollo económico de la Unión Europea.

D.- Relación con el proyecto de modificación de la Directiva que regula la Euroviñeta

La Directiva 2003/96 sobre la fiscalidad de la energía, en el art. 7, contempla la posibilidad de equilibrar la presión fiscal de las empresas de transporte para los casos en los que los Estados introduzcan la Euroviñeta, aplicando un tipo reducido al gasóleo utilizado. Este es el espíritu de la Comisión, dado que sería injusto gravar al sector dos veces por el mismo concepto (contaminación medioambiental).

Sin embargo, en el proyecto de modificación de la Directiva 2003/96, no sólo se elimina la figura del gasóleo profesional sino que además se elimina toda posibilidad de compensar la doble tributación.

E.- Definición de los depósitos de combustible de los vehículos

Como único punto positivo para el sector, a fin de garantizar la libre circulación, al mismo tiempo que se respetan los requisitos de seguridad aplicables a los vehículos automóviles comerciales y contenedores especiales, se actualiza la definición de los depósitos estándar de dichos vehículos. Esta cuestión fue llevada a la atención de la Comisión por las federaciones de empresas de transporte, señalando que algunos Estados miembros realizan sistemáticamente controles sobre el cumplimiento de esta definición, gravando el combustible del motor en los tanques que no está dentro de su ámbito de aplicación.

Se entenderán por « depósitos estándar »:

COMITE NACIONAL DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

DEPARTAMENTO DE MERCANCIAS

- Los depósitos fijados de manera permanente a un vehículo de motor por el fabricante o por un tercero y que, de acuerdo con los documentos de registro o el certificado de inspección técnica del vehículo, cumple con los requisitos técnicos y de seguridad aplicables, y cuya instalación permanente permita que se utilice directamente el combustible, tanto para la tracción de los vehículos y, en su caso, para la operación, durante el transporte, de los sistemas de refrigeración y otros sistemas. También se considerarán como depósitos estándar, los depósitos de gas adaptados a vehículos de motor que permitan la utilización directa del gas como combustible y los depósitos adaptados a los otros sistemas de los que pueda estar equipado el vehículo.
- Los depósitos fijados de manera permanente a un contenedor especial por parte del fabricante o un tercero que, de acuerdo con los documentos de registro del contenedor, cumplan con los requisitos técnicos y de seguridad aplicables, y cuya disposición permanente permita que el combustible se utilice directamente para la operación, durante el transporte, de los sistemas de refrigeración y otros sistemas con los que están equipados los contenedores especiales.

«Contenedor especial» se entenderá un contenedor equipado con aparatos diseñados especialmente para sistemas de refrigeración, oxigenación, aislamiento térmico u otros sistemas. "

IV.- Conclusiones.-

Del mismo modo en que lo decíamos respecto a la Euroviñeta, puede entenderse la resistencia del sector a asumir una medida en la que ve una simple finalidad recaudatoria que se hacer recaer sobre un sector que está atravesando una enormes dificultades económicas y que no compadece en modo alguno con la asunción de costes externos de origen medioambiental en la que se justifica, pues tal y como ya hemos indicado, **no solo estos costes externos están de sobra asumidos por el sector, sino que contribuyen a desmerecer los enormes esfuerzos realizados por las empresas de transporte en materia industrial y de renovación del parque.**