**RESUMEN EJECUTIVO**

El presente informe surge en un contexto de incertidumbre económica en general y en el transporte en particular. Los escenarios medioambientales futuros marcan las directrices en el corto plazo para alcanzar la sostenibilidad del sector en un horizonte amplio.

A este respecto son múltiples las disposiciones potenciales que pretenden complementar el entramado fiscal existente. Un gremio que, previamente, ya soporta un gravamen superior a la media nacional.

En esta atmósfera convulsa surgen irremediablemente cuestiones sobre la posible *sobregravación* de este colectivo, la distorsión entre los modos de transporte o la forma en la que se pretenden introducir los tributos emergentes.

Para poder abordar todos estos aspectos es necesario conocer la situación existente, que debe ser el punto de partida de cualquier medida tributaria a implementar. Éste es el objeto del presente informe: analizar la fiscalidad actual que soporta el transporte de mercancías por carretera en la Comunidad Foral de Navarra. No obstante el carácter regionalista de este informe no invalida las conclusiones generales para el caso español.

El estudio se ha estructurado en dos bloques: fiscalidad específica (intrínseca al sector y asociada al vehículo) y fiscalidad general (afecta a todos los sectores, con independencia de la actividad que la persona, física o jurídica, realice). Esta composición permite obtener la contribución total del transporte de mercancías por carretera en las arcas públicas y además facilita la comparativa con el resto de sectores.

En el informe han sido analizadas de forma individualizada las principales figuras impositivas, tasas y peajes que afectan a la actividad, cuantificadas fundamentalmente en base a indicadores y estadísticas elaboradas por entidades públicas o privadas de reconocido prestigio.

Los resultados que arrojan las estimaciones efectuadas se plasman a continuación.

*Estimación de la aportación del transporte de mercancías por carretera. Navarra. 2016.*

|  |
| --- |
| APORTACIÓN DEL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS POR CARRETERA. NAVARRA. 2016. |
| FISCALIDAD ESPECÍFICA | **118.306.301 €** |
| 1. IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS (IH) | 104.520.040 € |
| 2. IMPUESTO SOBRE VENTAS MINORISTAS DE HIDROCARBUROS | 0[[1]](#footnote-1) € |
| 3. IMPUESTO SOBRE LOS VEHÍCUOS DE TRACCIÓN MECÁNICA (IVTM)  | 7.756.279 € |
| 4. IMPUESTO SOBRE DETERMINADOS MEDIOS DE TRANSPORTE (IEDMT) | 0[[2]](#footnote-2) € |
| 5. INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULOS (ITV) | 5.608.691 € |
| 6. TACÓGRAFO  | 187.909 € |
| 7. AUTORIZACIONES | 233.382 € |
| FISCALIDAD GENERAL | **105.736.011 €** |
| 8. IMPUESTO SOBRE SOCIEDADES | 8.862.955 € |
| 9. IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS | 17.641.886 € |
| 10. IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES | 4.185.616 € |
| 11. IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS | 2.051.595 € |
| 12. IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS | 3.141.275 € |
| 13. IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO | 37.160.412 € |
| 14. SEGURIDAD SOCIAL | 32.692.272 € |
| 15. OTROS INGRESOS NO FISCALES | **11.430.463 €** |
| TOTAL | 235.472.775 € |

*Fuente: Elaboración propia.*

De cuanto antecede se observa que la aportación realizada por los profesionales del sector, se estima que ascendió en la Comunidad Foral de Navarra a 235.472.775 euros en 2016. Cuantía **equivalente** al 7,25% del total de la recaudación líquida tributaria obtenida por la Hacienda de Navarra en el periodo referido.

Igualmente se infiere que la fiscalidad específica del sector y la partida *otros ingresos no fiscales* conformada por el pago en concepto de peajes, suponen el 55,10 % del total de la aportación estimada. Es decir, la actividad del transporte de mercancías por carretera soporta un gravamen comparativamente muy superior a otros sectores simplemente porque su ejercicio conlleva inherentemente el pago de impuestos, tasas y peajes consustanciales a la actividad. Concretamente su aportación es aproximadamente el doble que la de otra profesión, sobre la que no recaigan tributos específicos.

¿Está justificada semejante carga impositiva?

Para responder a esta cuestión es preciso analizar la motivación que subyace a la fiscalidad específica. Su propósito esencial es “compensar” las externalidades que el tráfico ocasiona a la sociedad.

El transporte, como cualquier sector productivo, conlleva de forma inherente a su desarrollo una serie de costes, distinguiéndose entre costes privados y costes externos. Constituyen los costes privados desembolsos como la adquisición del camión o la retribución al personal para su conducción, y componen los costes externos las emisiones de gases a la atmósfera por la circulación o la congestión de los viales. La adición de ambos conceptos conforma el coste social, que representa el conjunto de costes incurridos por la prestación del servicio y el uso de las infraestructuras.

Es decir, en tanto en cuanto el sector “compense” los perjuicios que genera, se desvanecería el fundamento que sustenta a las figuras impositivas incipientes.

No ha sido objeto del presente análisis cuantificar los citados costes externos, si bien existen multitud de estudios que infieren que, con las figuras existentes, ya se consigue internalizar los menoscabos sociales ocasionados. A modo de ilustración, el estudio realizado por la Fundación Francisco Corell[[3]](#footnote-3)estima que la fiscalidad específica es 9 veces superior al coste externo ocasionado por las emisiones de dióxido de carbono a la atmósfera y casi 8 veces mayor, si tenemos en cuenta además los gastos ocasionados por el deterioro de las infraestructuras. Se observa que los tributos propios internalizan holgadamente los costes considerados, teniendo una notoria capacidad adicional para internalizar otras externalidades que se pudieran considerar.

A mayor abundamiento, la incidencia tributaria es todavía más significativa si se realizan comparaciones con otros modos de desplazamiento como el marítimo, aéreo o ferrocarril. A este respecto es preciso recordar que estas modalidades de tránsito no están sometidas a gravámenes tales como el impuesto sobre hidrocarburos o el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, siendo incluso alguno de ellos perceptor de cuantiosas subvenciones públicas para el ejercicio de su actividad. Estas circunstancias introducen distorsiones a la competencia susceptibles de atentar contra la eficiencia económica.

Del análisis realizado se desprende que el transporte de mercancías por carretera constituye una actividad de vital importancia en nuestra economía, no sólo por su innegable carácter estratégico o su contribución en variables macroeconómicas como el empleo o el valor añadido, si no también por su notoria contribución en las arcas públicas. Igualmente se vislumbra el delicado carácter de gravámenes emergentes susceptibles de *sobregravar* el sector y ocasionar distorsiones a la competencia que atenten contra la eficiencia.

1. Actualmente esta figura impositiva se encuentra integrada en el impuesto sobre hidrocarburos. [↑](#footnote-ref-1)
2. El transporte de mercancías constituye un supuesto de no sujeción de este tributo. [↑](#footnote-ref-2)
3. ##  Balance Económico: Fiscal, Social y Medio Ambiental del Sector del Transporte de Mercancías en España. Actualización 2012. Cátedra Amelio Ochoa 2014.

 [↑](#footnote-ref-3)