

LA FISCALIDAD EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA Y SU REPERCUSIÓN EN LA PRODUCTIVIDAD EMPRESARIAL Y NACIONAL

AGOSTO 2019

TEIRLOG INGENIERIA

Empresa Certificada



Este documento ha sido encargado por el Ministerio de Fomento y refleja los análisis y conclusiones de los autores del Estudio sin que ello implique necesariamente que el Ministerio las hace propias.

LA FISCALIDAD EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA Y SU REPERCUSIÓN EN LA PRODUCTIVIDAD EMPRESARIAL Y NACIONAL

TOMO 1/2

AGOSTO 2019

TEIRLOG INGENIERIA

Empresa Certificada



Este documento ha sido encargado por el Ministerio de Fomento y refleja los análisis y conclusiones de los autores del Estudio sin que ello implique necesariamente que el Ministerio las hace propias.

1. ANTECEDENTES	4
1.1. Marco del estudio	4
1.2. Segmentación del sector	7
2. CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA	9
2.1. Transporte de Mercancías	9
2.2. Transporte de Viajeros	13
2.3. Estructura de costes e Indicadores Económicos relacionados con el sector del transporte por carretera	17
3. FISCALIDAD GENERAL EN EL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA	31
3.1. Introducción	31
3.2. Impuesto sobre el Valor Añadido	39
3.3. Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas	59
3.4. Impuesto de Sociedades	77
3.5. Impuesto sobre Patrimonio	97
3.6. Impuesto sobre Actividades Económicas	105
3.7. Impuesto sobre Bienes Inmuebles	118
3.8. Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica	119
3.9. Impuesto sobre determinados tipos de transporte	130
3.10. Impuesto sobre Primas de Seguros	135
3.11. Impuesto Especial de Hidrocarburos	138
3.12. Seguridad Social en el Sector del Transporte por Carretera	144
3.13. Autorizaciones de Transporte	149
3.14. Peajes y Tasas por Uso de Infraestructura	160
3.15. Inspección Técnica de Vehículos	165
3.16. Revisión del Tacógrafo	168

4. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA UE 173

- 4.1. Introducción 173
- 4.2. Impuesto sobre el Valor Añadido 175
- 4.3. Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas 180
- 4.4. Impuesto de Sociedades 187
- 4.5. Impuesto sobre Actividades Económicas 196
- 4.6. Impuesto sobre Bienes Inmuebles 198
- 4.7. Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica 204
- 4.8. Impuesto Especial de Hidrocarburos 210
- 4.9. Impuesto sobre Primas de Seguros 214
- 4.10. Seguridad Social en el Sector del Transporte por Carretera 218
- 4.11. Peajes y Tasas por Uso de Infraestructura 225

5. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN OTROS PAÍSES NO PERTENECIENTES A LA UE 228

- 5.1. Introducción 228
- 5.2. Impuesto sobre el Valor Añadido: Turquía y Marruecos 230
- 5.3. Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas: Turquía y Marruecos 233
- 5.4. Impuesto de Sociedades: Turquía y Marruecos 236
- 5.5. Impuesto sobre Actividades Económicas: Turquía y Marruecos 239
- 5.6. Impuesto sobre Bienes Inmuebles: Turquía y Marruecos 241
- 5.7. Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica: Turquía y Marruecos 244
- 5.8. Seguridad Social en el Sector del Transporte por Carretera: Turquía y Marruecos 247
- 5.9. Otros Impuestos: Turquía y Marruecos 250

1. ANTECEDENTES

1.1 MARCO DEL ESTUDIO

1.2 SEGMENTACIÓN DEL SECTOR

El sistema fiscal del sector del transporte por carretera se ve influenciado por diversos factores: atomización del sector, competencia con otros países, corrección de externalidades...

En el conjunto del Sector de Transporte por carretera, predominan las pequeñas empresas (en número de empresas, no en volumen de flota), tanto en el sector de viajeros como en el de mercancías. A esta atomización empresarial contribuye, diversos factores, como la formación, capacidad financiera, los sistemas tributarios y de la seguridad social vigentes puesto que los recursos monetarios que un autónomo es capaz de general en el marco fiscal existente pueden ser superiores a los de una sociedad mercantil, al soportar en ciertos supuestos menores costes fiscales y de Seguridad Social (E.O.S, o módulos), el carácter familiar de un muy elevado porcentaje de empresas, la alta participación de empresas con personalidad de persona física, entre otros factores que se señalan.

Por otro lado, la consolidación de la liberalización del cabotaje en el transporte de mercancías por carretera en la Unión Europea el 1 de Julio de 1998 implantó la libre competencia entre los transportistas de los diferentes Estados de la Unión Europea y aceleró la liberalización del transporte interno en los Estados miembros. Además, la ampliación de países a la UE-25, en 2004, de países de Europa Oriental y Central, como ejemplo de economías en crecimiento en el marco europeo: Polonia, República Checa y Hungría y la ampliación de países a la UE-27, en 2007, de países con un amplio margen de crecimiento (inmersos en un marco de desarrollo social e industrial) como Bulgaria y Rumanía, supuso una mayor liberalización del sector en términos europeos con diferencias sustanciales en costes y cargas fiscales.

En España, la entrada en vigor de la Orden de 24 de agosto de 1999, que sustituyó el régimen de limitación cuantitativa de las autorizaciones de transporte público de mercancías en el ámbito nacional para vehículos pesados, por un sistema nuevo de acceso al mercado, supuso la liberalización del sector en gran medida, manteniendo requisitos cualitativos y cuantitativos, suponiendo un nuevo marco de desarrollo del sector transporte.

En este contexto, para que el sector español de transporte por carretera pueda competir con los transportistas de los otros países de la UE, es necesario que las cargas fiscales que soportan, no sean superiores a las de los demás países, o al menos, no supongan una pérdida de competitividad en costes finalistas con los mismos.

El transporte por carretera ha estado tradicionalmente sujeto a una serie de impuestos específicos de su actividad, como son los carburantes y sobre los vehículos, con diversos objetivos financiación de infraestructuras o corrección de externalidades (ambientales y de congestión). Sin embargo, en los últimos años existen otros factores que pueden influir sobre el sistema fiscal: aumento de la contaminación generalizada, y de los problemas de congestión, que se relacionan con el tipo de vehículo y el consumo de carburantes, flotas más eficiente energéticamente, cambios en las opciones de movilidad (vehículos compartidos en viajeros, conducción autónoma, etc.) y que debe ser tenido en cuenta en el directo futuro del sistema fiscal del sector.

La misión básica del estudio es analizar el impacto fiscal en el sector y analizar las diferencias fiscales entre comunidades autónomas y su comparativa con los países del entorno.

El marco en el que se plantea este estudio, es dar continuidad y actualizar el seguimiento de la fiscalidad en el sector del transporte por carretera español que se ha desarrollado en el tiempo mediante diferentes estudios, entre los que se encuentran los siguientes:

- “Fiscalidad en el Sector del Transporte por Carretera y Repercusión en los Sistemas de Explotación de las Empresas” en 2002.
- “La Fiscalidad en el Sector del Transporte por Carretera y su Repercusión en la Productividad Empresarial y Nacional” en 2007.

Estos trabajos tienen en común que ambos realizaron una valoración global sobre el marco fiscal que afecta al sector del transporte por carretera (viajeros y mercancías) y gracias a ellos, es posible establecer una evolución en el tiempo en cuanto a las cargas impositivas y la tendencia que el sector del transporte por carretera ha seguido desde el año 2002 hasta la actualidad, en España y los países entonces analizados miembros, o no, de la Unión Europea.

En general, estos análisis son una base adecuada para el presente estudio, porque en ellos se describe y analiza la situación en España y otros países de la Unión Europea y terceros países, y la diferencia por grandes segmentos del mercado: viajeros y mercancías, personalidad jurídica, tamaños empresariales...y por consiguiente se buscará continuar la línea de estudio de los trabajos anteriores para poder evaluar correctamente la evolución fiscal que ha sufrido el sector en los últimos años y analizar así su impacto en la competencia del sector con otros países del entorno.

El Estudio que se presenta en este documento se marca como MISIÓN básica “analizar el impacto de la fiscalidad específica soportada por las empresas de transporte de viajeros y mercancías en su cuenta de resultados, así como la evaluación de las diferencias fiscales que aparecen dentro del propio territorio español, y su comparación con una selección de países miembros de la UE o terceros países no miembros, finalizando con unas recomendaciones para mejorar la competitividad del sector por razones fiscales.”

En consecuencia, el estudio se centra en la determinación de la fiscalidad soportada por los operadores de transporte de mercancías y viajeros por carretera en España, con objeto de proceder al análisis comparativo entre las diversas tipologías de operadores en nuestro país, y determinar su impacto según la tipología de mercancías y la estructura empresarial del sector, realizando un análisis de la fiscalidad específica vigente en el resto de países de la UE (y otros terceros) para los transportistas del sector, para su análisis comparado con el caso español.

1. ANTECEDENTES

1.1 MARCO DEL ESTUDIO

1.2 SEGMENTACIÓN DEL SECTOR

El análisis del sector se divide según la naturaleza de la actividad, la personalidad jurídica y el tamaño empresarial siguiendo los estudios realizados anteriormente por el Ministerio de Fomento

Tal y como se ha comentado en el apartado anterior, el presente estudio pretende dar continuidad a los estudios de fiscalidad realizados anteriormente por el Ministerio de Fomento, por esta razón se mantendrá la misma segmentación del sector realizada en dichos estudios y que se resumen a continuación:

❑ Naturaleza de la actividad

- Se ha realizado una distinción global entre transporte de mercancías y viajeros. A su vez, se diferencia servicio de viajeros regulares y discretos.

❑ Forma jurídica

- La forma jurídica de las empresas es un aspecto fundamental que determina el tratamiento tributario. En este estudio se van a considerar los siguientes grupos de valoración:
 - Personas jurídicas (empresas mercantiles) cuya actividad se desarrolla dentro de la prestación del servicio de transporte por carretera.
 - Personas físicas (autónomos), como profesionales que desarrollan su actividad en este sector.
 - Cooperativas: profesiones autónomas del sector, que se unen de forma voluntaria para hacer frente a necesidades económicas de sus miembros. (Cooperativas de Transporte, Cooperativa de Trabajo Asociado).

❑ Volumen empresarial

- El tamaño de las empresas es el último factor a tener en cuenta. Este tamaño, dado el tipo de restricciones y consideraciones que aparecen en la ley, será medido en función del volumen de la flota de la compañía, medido en base a el número de autorizaciones de transporte del que sea titular.

2. CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

2.1 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

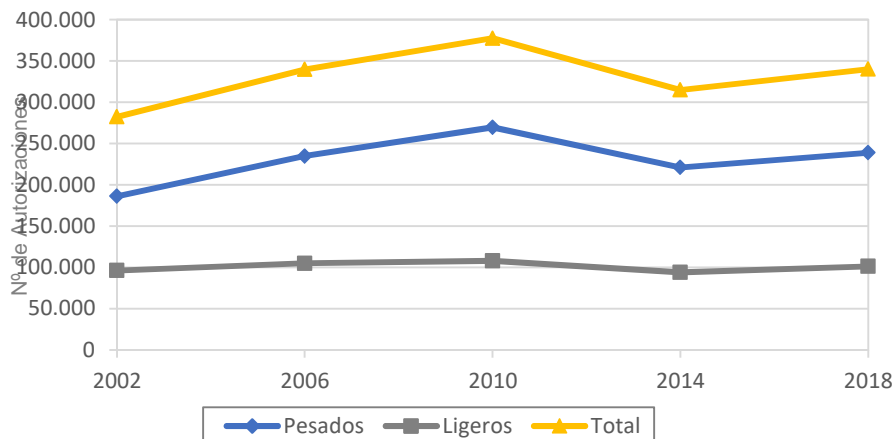
2.2 TRANSPORTE DE VIAJEROS

2.3 ESTRUCTURA DE COSTES E INDICADORES ECONÓMICOS
RELACIONADOS CON EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR
CARRETERA

Mientras que el número de empresas con vehículos pesados autorizados ha disminuido desde 2015, la media de vehículos pesados autorizados por empresa ha aumentado

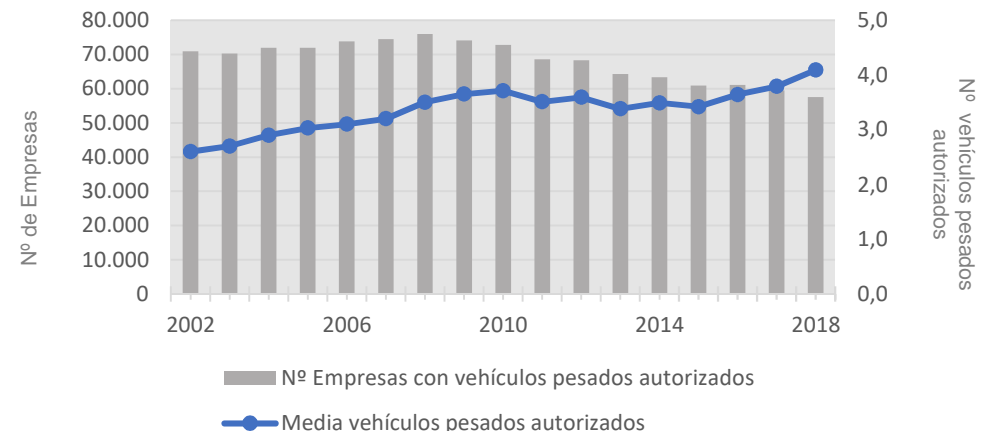
- El número de autorizaciones de vehículos con tracción propia de servicios público para transporte de mercancías por carretera ha aumentado en los últimos años, hasta llegar a más de 340 mil autorizaciones en el año 2018. El número de autorizaciones de vehículos ligeros de servicio público presenta una tendencia que varía poco en el tiempo, con un crecimiento del 5% entre 2002 y 2018. El número de autorizaciones de vehículos pesados tuvo una tendencia alcista hasta 2009, con un crecimiento medio anual del 6%. A partir de este año sufrió una reducción de hasta el año 2015 por el efecto de la crisis económica. A partir de 2015, el número de autorizaciones para estos vehículos ha aumentado de 208.425 a 238.793, un 15%. Desde 2002, el número de vehículos pesados autorizados ha aumentado un 28%.
- A partir del 2007-2008 (inicio de la crisis económica), el número de empresas con vehículos pesados autorizados con tracción propia ha ido reduciéndose, partiendo de más de 75 mil en 2008 hasta 58 mil en 2018. Mientras que el número medio de vehículos pesados autorizados de servicio público por empresa aumento desde el 2000 al 2008, por el efecto de la Orden Ministerial 24/8/1999, disminuyó de 2008 a 2014, en parte por el efecto de la crisis económica, y por efecto derivado de la Orden FOM/734/2007 por la que se canjearon autorizaciones de ámbito comarcal y local, por las de ámbito nacional, siendo la media de vehículos autorizados por empresa menor en los ámbitos reducidos (comarcal y local).
- En 2015 esta tendencia se revierte y aumenta la media por empresa de vehículos pesados autorizados de ámbito nacional, hasta llegar a una media de 4,1 vehículos por empresa.

Evolución del número de autorizaciones de vehículos de S. Público con tracción propia. (2002-2018)



Fuente: Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

Evolución del número de empresas con vehículos pesados autorizados y número medio de vehículos pesados autorizados por empresa con tracción propia. (2002-2018)



Fuente: Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

En los últimos 18 años la atomización en el sector del transporte de mercancías en España ha descendido desde 2002, con diversos cambios de signo en esta evolución

- El sector de transporte de mercancías en España en 2002 estaba muy atomizado. El 65,9% de las empresas sólo disponían de un vehículo, mientras que el 28,9% de las empresas se encontraban en el rango de disponibilidad de entre 2 y 5 vehículos. Entre 2002 y 2018, el grado de atomización en el mercado ha disminuido ya que en 2018 el número de empresas con una única autorización han disminuido hasta suponer el 58,3%, es decir, más de 57.000 empresas, aunque con ciclos cambiantes antes descritos.
- Esta disminución produce el aumento de empresas que tienen entre 2 y 5 autorizaciones, en 2018 suponen el 29,%, más de 28.000 empresas (aunque llegaron a suponer hasta un 36,4% en el año 2010) y con el aumento continuado, desde 2002, de las empresa que tienen entre 6 y 20 autorizaciones, hasta llegar al 10,6% de empresas en 2018, unas 10.500.
- Las empresas con más de 20 autorizaciones también han aumentado en el tiempo, en el 2002 suponían el 0,9%, mientras que en el año 2018 suponen el 2,1% (más de 2000 empresas).

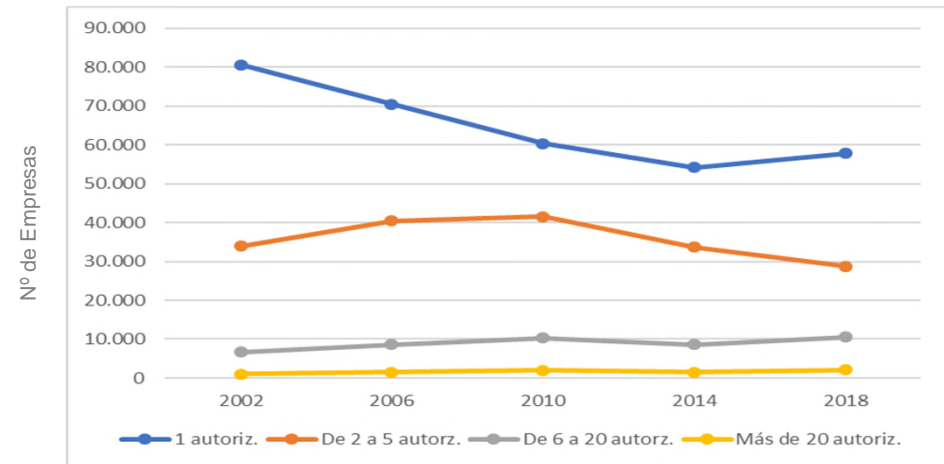
Evolución de la distribución de empresas por número de autorizaciones. 2002-2018

Año	1 autoriz.	De 2 a 5 autoriz.	De 6 a 20 autoriz.	Más de 20 autoriz.	Total
2002	80.537	33.895	6.725	988	122.145
2006	70.503	40.448	8.567	1.457	120.975
2010	60.324	41.491	10.279	1.922	114.016
2014	54.204	33.673	8.614	1.553	98.044
2018	57.759	28.732	10.532	2.074	99.097

Fuente: Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera. 2019

Elaboración: TEIRLOG I.

Evolución estructura empresarial en el transporte de mercancías por carretera según número de autorizaciones. 2002-2018



Fuente: Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera. 2019

Elaboración: TEIRLOG I.

La personalidad física es la forma jurídica más utilizada por las empresas desde 2002, aunque esta tendencia se esta revertiendo

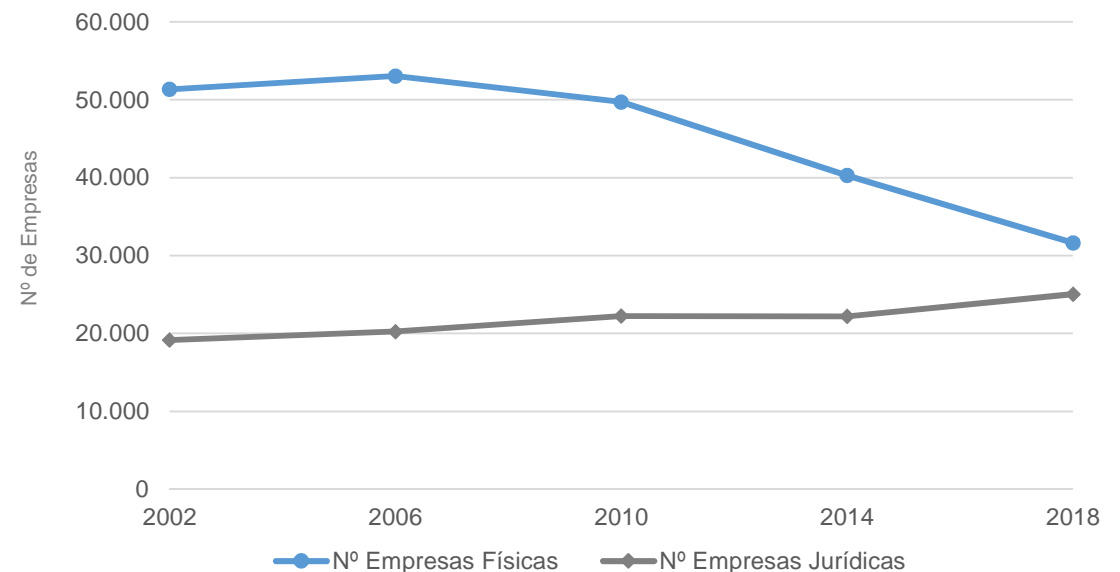
- En el 2018, en el sector del transporte de mercancías por carretera resultan predominantes las empresas con personalidad física. Representan el 55% de las empresas, aunque sólo cuentan con el 21% de los vehículos pesados, lo que da lugar a una media de 1,6 vehículos pesados por empresa.
- Por otra parte las empresas con personalidad jurídica, a pesar de representar el 44% de las empresas, concentran el 75% de los vehículos pesados, siendo la media de vehículos por empresa más elevada, 7,2. Por último las cooperativas suponen el 1% de las empresas, y el 4% de la flota de vehículos pesados y ostentan el más alto nivel de concentración con 19,6 vehículos pesados/empresa.
- Desde 2002, el número de empresas con personalidad física sigue una tendencia decreciente. Esto es, desde 2002 las empresas con personalidad física han descendido un 38%, pasando de 51.330 a 31.626 empresas.
- En consecuencia, esta tendencia es compensada con el aumento de empresas con personalidad jurídica. Desde 2002, las empresas con este tipo de personalidad, han aumentado en un 31%, pasando de 19.144 a 25.050 empresas.

Nº Empresas y vehículos pesados según su forma jurídica.
1/1/2019

	Nº Empresas	Nº Vehículos	% Empresas	% Vehículos	Veh/Empresa
Física	31.626	49.223	55%	21%	1,6
Jurídica	25.050	179.276	44%	75%	7,2
Cooperativa	502	9.845	1%	4%	19,6
Otras	311	449	1%	0%	1,4
Total	57.489	238.793	100%	100%	4,2

Fuente: Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

Evolución N.º Empresas según su forma jurídica y variación con respecto a 2018.



Fuente: Observatorio del Transporte de Mercancías por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

2. CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

2.1 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

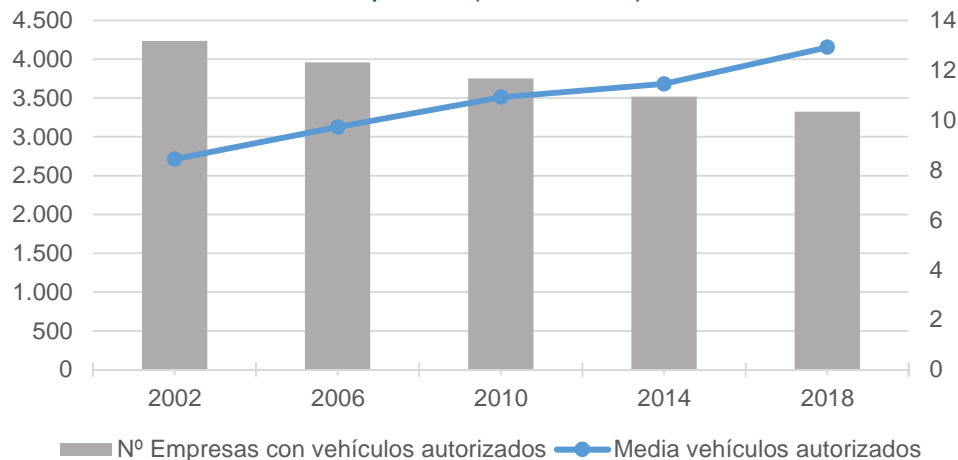
2.2 TRANSPORTE DE VIAJEROS

2.3 ESTRUCTURA DE COSTES E INDICADORES ECONÓMICOS
RELACIONADOS CON EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR
CARRETERA

El sector del transporte de viajeros es un sector cada vez más concentrado empresarialmente, con menos empresas, pero más vehículos por empresa

- El número total de empresas con autorizaciones de autobuses en el periodo 2002-2018 ha pasado de 4.233 a 3.323 (una reducción de un 22%). En 2018 el 99,5% de estas autorizaciones corresponden a servicio de viajeros discrecional, derivado de la normativa específica que regula esta actividad.
- Es destacable, que en este periodo se ha producido un incremento en el número de autorizaciones por empresa, habiéndose pasado de un promedio de 8,44 autorizaciones/empresa en 2002 a 12,92 en 2018 (aumento del 53%). El número de autorizaciones ha crecido un 20,2% en dicho periodo.
- Este periodo demuestra que se está produciendo un proceso de concentración empresarial, es decir, reduciéndose el número de empresas, pero aumenta el número medio de vehículos autorizados por empresa, en un contexto de incremento global del número de autorizaciones.

Evolución del número de empresas con autobuses autorizados y número medio de autobuses autorizados por empresa. (2002-2018)



Fuente: Observatorio del Transporte de viajeros por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

Evolución del número de autorizaciones en el servicio público de transporte de viajeros por carretera (2002-2018)

Año	Regular (VR)	Discrecional (VD)	Total
2002	302	35.443	35.745
2006	299	38.187	38.486
2010	279	40.718	40.997
2014	279	39.996	40.275
2018	266	42.683	42.949

Fuente: Observatorio del Transporte de viajeros por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

Existe un proceso de concentración empresarial debido a la fusión y adquisición entre empresas del transporte de viajeros

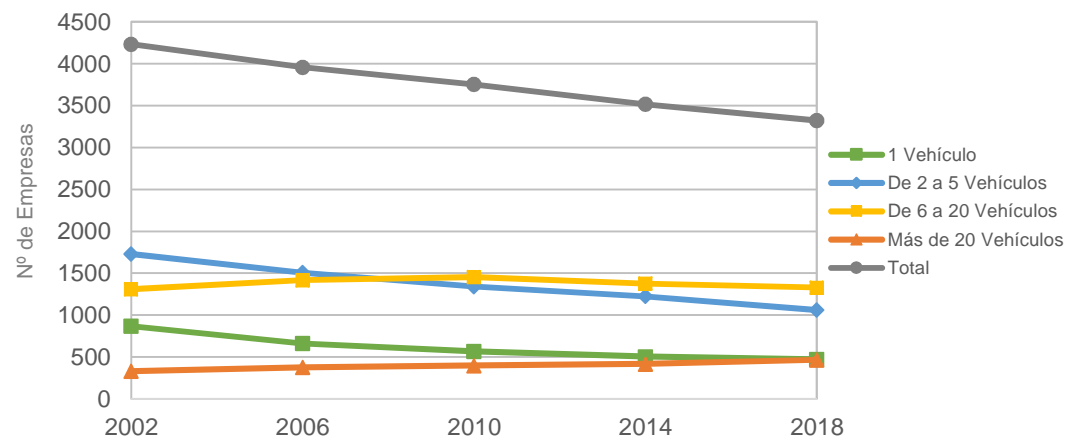
- ❑ En 2018 en el conjunto de las empresas de transporte de viajeros de carácter público, el 46% de las empresas tienen 5 o menos autobuses, y de ellas, el 14,2% posee solo un autobús.
- ❑ Si se observa la evolución de la estructura empresarial, tanto en términos absolutos como en términos relativos, se aprecia, como ya se ha expuesto, que se ha producido una concentración empresarial en el periodo 2002-2018, pasando del 61% de empresas con 1 a 5 vehículos y sólo con el 7,7% de las empresas con más de 20 vehículos en 2002, al 46% de las empresas con 1 a 5 vehículos y el 14% de las empresas con más de 20 vehículos en 2018.
- ❑ También se puede ver esta concentración si se observa las empresas con entre 2 y 5 autobuses, que desde 2002 ha disminuido del 40% al 31,9% en 2018, mientras que las empresas de entre 6 y 20 vehículos, han pasado del 30,9% al 40% respectivamente.
- ❑ Este proceso de concentración empresarial, puede ser debido a que las empresas del sector de transporte de viajeros se hayan fusionado o adquirido entre ellas.

Evolución de la distribución de empresas por número de vehículos. 2002-2018

Año	1 autoriz.	De 2 a 5 autoriz.	De 6 a 20 autoriz.	Más de 20 autoriz.	Total
2002	867	1.729	1.309	328	4.233
2006	661	1.507	1.416	374	3.958
2010	565	1.339	1.454	395	3.753
2014	503	1.223	1.376	415	3.517
2018	471	1.059	1.328	465	3.323

Fuente: Observatorio del Transporte de viajeros por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

Evolución estructura empresarial en el transporte de mercancías por carretera según número de vehículos. 2002-2018



Fuente: Observatorio del Transporte de viajeros por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

La forma jurídica más utilizada en el sector es la personalidad jurídica, y la fórmula cooperativa tiene baja representación

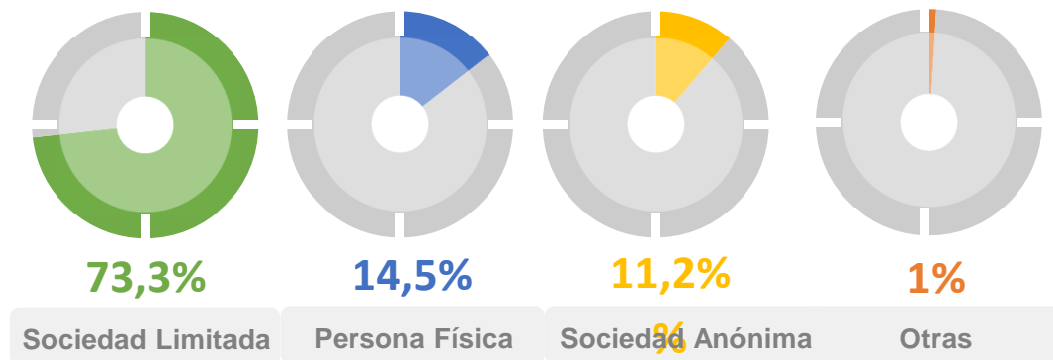
- En el sector del transporte de viajeros por carretera resultan absolutamente predominantes las empresas con personalidad jurídica. Representan el 84,5% de las empresas y el 94,6% de los vehículos, lo que da lugar a una media de 15,1 vehículos por empresa de este tipo.
- Cabe destacar que del 84,5% de las empresas con personalidad jurídica, el 86,7% de las empresas corresponden a Sociedades Limitadas, lo que supone un 73,3% del total de empresas, y un 13,3% corresponden Sociedades Anónimas (un 11,2% del total de empresas).
- Por su parte, las empresas con personalidad física, suponen el 14,5% de las empresas y el 4,5% de los vehículos, por lo que la media de vehículos por empresa resulta reducida, 4,2. Por último, otras formas jurídicas, como las cooperativas, solo representan el 1% del sector con el 0,9% de la flota de vehículos pero, dando lugar a una media de 11,8 vehículos/cooperativa.
- Se constata, pues, que la personalidad jurídica es la más utilizada en este sector, siendo la fórmula cooperativa la de más baja representación.

Nº Empresas y vehículos de S. Público según su forma jurídica. 1/1/2018

	Nº Empresas	Nº Vehículos	% Empresas	% Vehículos	Veh/Empresa
Física	490	2.050	14,5%	4,5%	4,2
Jurídica	2.857	43.037	84,5%	94,6%	15,1
<i>Anónima</i>	381	13.505	13,3%	31%	35,4
<i>Limitada</i>	2.476	29.532	86,7%	69%	11,9
Otras	33	388	1,0%	0,9%	11,8
Total	3.380	45.475	100%	100%	13,5

Fuente: Observatorio del Transporte de viajeros por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

Distribución de transporte de viajeros en autobús de S.Público según su forma jurídica. 1/1/19



Fuente: Observatorio del Transporte de viajeros por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

2. CARACTERIZACIÓN DEL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

2.1 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

2.2 TRANSPORTE DE VIAJEROS

2.3 ESTRUCTURA DE COSTES E INDICADORES ECONÓMICOS
RELACIONADOS CON EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR
CARRETERA

Con el fin de analizar el impacto fiscal en el sector del transporte por carretera se evaluarán las estructuras de costes de los tipos de vehículos más utilizados en el sector

En este apartado, y como base para posteriores análisis del impacto fiscal dentro del sector, se va a efectuar una relación de las diferentes categorías de costes que aparecen en la operativa de las empresas del transporte por carretera.

La fuente de información inicial para esta clasificación es el Observatorio de Costes del Transporte por Carretera que facilita el Ministerio de Fomento. En este apartado se realiza un primer análisis de las estructuras existentes, el análisis comparativo será objeto de estudio en posteriores epígrafes.

En este apartado del análisis, se recogen la estructura de costes tipo para un vehículo de mercancías y otro de viajeros.

- Para el análisis del **transporte de mercancías por carretera** se presenta una estructura de costes tipo para **Vehículo articulado de carga general**. Se partirá de una serie de hipótesis iniciales acerca de aspectos que han de incidir en la estructura de costes anuales del vehículo.
 - La selección de este vehículo de mercancías se ha realizado por ser un modelo tipo de vehículo pesado, para carga general, de amplio uso, que se acepta como válido para el análisis de fiscalidad, sin pérdida de generalidad en el estudio. Asimismo se intenta dar continuidad a los estudios de fiscalidad anteriores realizados por el Ministerio de Fomento.
 - En el anterior estudio de fiscalidad en el sector del transporte por carretera aceptan como válida una aproximación para los costes indirectos en transporte de mercancías del 15% sobre costes directos. En este estudio se aplicará el porcentaje que señala el Observatorio de Costes de Transporte de Mercancías por Carretera de enero de 2019, un 6,5% sobre los costes directos.
- Para analizar el **transporte de viajeros por carretera** se opta por un autocar tipo de más de 55 plazas, debido a que, según datos del Ministerio de Fomento, 2018 un 41,7% del total de los vehículos matriculados superaban las 50 plazas.
 - Se diferenciará entre servicio discrecional y regular, basando principalmente las variaciones en la estructura de costes en el número de kilómetros anuales que realizan.
 - Los costes indirectos, en el caso de viajeros, permanecen igual que en el anterior estudio de fiscalidad en el sector del transporte por carretera, un 12,5%.

Estructura de costes de un Vehículo Articulado de Carga General: Hipótesis de partida

A continuación se muestran las hipótesis de partida para un vehículo articulado de carga general. Estas hipótesis acerca de diferentes aspectos, incidirán en la estructura de costes anual del vehículo.

HIPÓTESIS DE PARTIDA (COSTES DIRECTOS)					
Características técnicas		Costes fijos		Costes variables	
Vehículo articulado de carga general		Costes vehículo		Coste carburante	
Potencia	455 CV	Amortización vehículo tracción		Precio carburante con IVA	1,1581 €/litro
Masa Máxima Autorizada	40.000 kg	Precio de adquisición	102.584,42 €	Descuento	0,0576 €/litro
Carga útil	25.000 kg	Valor adquisición	113.982,69	IVA aplicado	21%
Nº ejes	5 ejes	Descuento	10%	Consumo medio	35 litros/100km
Características de explotación		Vida útil	6 años	Coste neumáticos	
Recorridos en carga superiores a 200km		Valor residual	20%	Nº de neumáticos	12
Kilómetros recorridos al año		Amorización remolque/semiremolque		Precio sin IVA	562,11 €/unidad
Totales	120.000 km	Precio de adquisición	35.440,32	Duración media	150.000 km
En carga (85%)	102.000 km	Vida útil	8 años	Coste mantenimiento y reparaciones	
Tiempo de actividad al año		Valor residual	15%	Mantenimiento	0,015 €/km sin IVA
Horas trabajadas	1.800 h	Financiación (vehículo tracción y remolque/semirremolque)		Reparaciones	0,030 €/km sin IVA
Horas trabajadas en carga (85%)	1.530 h	Capital a financiar	100%		
		Periodo de financiación	5 años		
		Interés anual de financiación	3,85%		
		Costes personal			
		Dieta diaria del conductor	33,15 €/día		
		Días de dieta anual	225 días		
		Plus de actividad anual del conductor	0,0566 €/km		

Fuente: Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

Para un vehículo articulado de carga general el coste total anual de explotación con las hipótesis antes expuestas es de 128.194,07€

Costes anuales de explotación. Vehículos articulado carga general.
1/1/2019

Costes directos	Km(anuales)	120.000	102.000
	Miles de euros	€/Km totales	€/Km en carga
Costes fijos	69.728,32	0,581	0,684
Vehículo	18.381,09	0,153	0,180
Total amortización	15.858,32	0,132	0,155
Total financiación	2.522,77	0,021	0,025
Personal	44.216,55	0,368	0,433
Coste anual del conductor (incluido SS y otros)	29.968,68	0,250	0,294
Dietas	14.247,87	0,119	0,140
Seguros	6.356,44	0,053	0,062
Costes fiscales	774,24	0,006	0,008
Costes variables	50.641,70	0,422	0,496
Carburante del vehículo de tracción	36.141,17	0,301	0,354
Neumáticos	5.396,26	0,045	0,053
Mantenimiento	1.840,08	0,015	0,018
Peajes	1.955,02	0,016	0,019
Consumo de disolución de urea	1.686,85	0,014	0,017
Reparaciones	3.622,32	0,030	0,036
TOTAL	120.370,02	1,003	1,180

Costes indirectos (6,5% de costes directos)	euros	€/Km totales	€/Km en carga
Costes repercutibles a un vehículo	7.824,05	0,065	0,077

COSTES TOTALES	€/Km totales	€/Km en carga
128.194,07	1,068	1,257

Fuente: Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

Como información complementaria se desglosa ciertos costes representativos, como los seguros y los costes fiscales repercutibles a un vehículo:

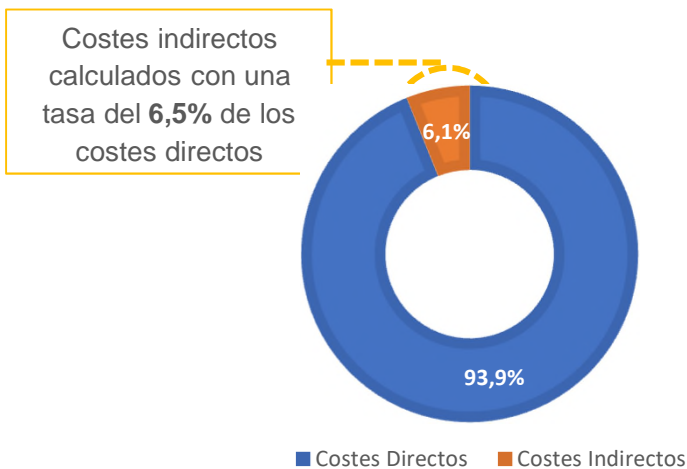
Costes fiscales	euros/año	Seguros	euros/año
Visados	14,55	Responsabilidad civil cabeza tractora	1.548,58
Inspección Técnica de Vehículos (ITV)	99,66	Responsabilidad civil semirremolque	488,55
Impuestos de actividades económicas (IAE)	315,28	Responsabilidad civil de la mercancía	116,08
Impuesto de vehículos de tracción mecánica (IVTM)	271,43	Accidente del conductor	53,88
Revisión tacógrafo	73,32	Retirada del canrné de conducir	134,11
TOTAL COSTES FISCALES	774,24	Seguro de la mercancía	657,09
		Daños Propios	2.894,34
		Asistencia en viaje	290,47
		Rotura de lunas	118,30
		Dfensa jurídica	55,04
		TOTAL SEGUROS	6.356,44

Los costes fijos representan un importe superior a los costes variables de explotación. En el caso de los costes fiscales desglosados se pueden observar los principales conceptos considerados, destacando el IAE y el IVTM, 40,7% y 35,1%, respectivamente, de los costes fiscales asociados a la actividad y los vehículos, excluidos otros conceptos fiscales que serán objeto de análisis en otros apartados del estudio (combustible, societarios, otros).

En la tabla adjunta, también se muestra el que un vehículos articulado de carga general tiene un coste unitario total de 1,068€/km y de 1,257 €/km cuando el vehículo va cargado.

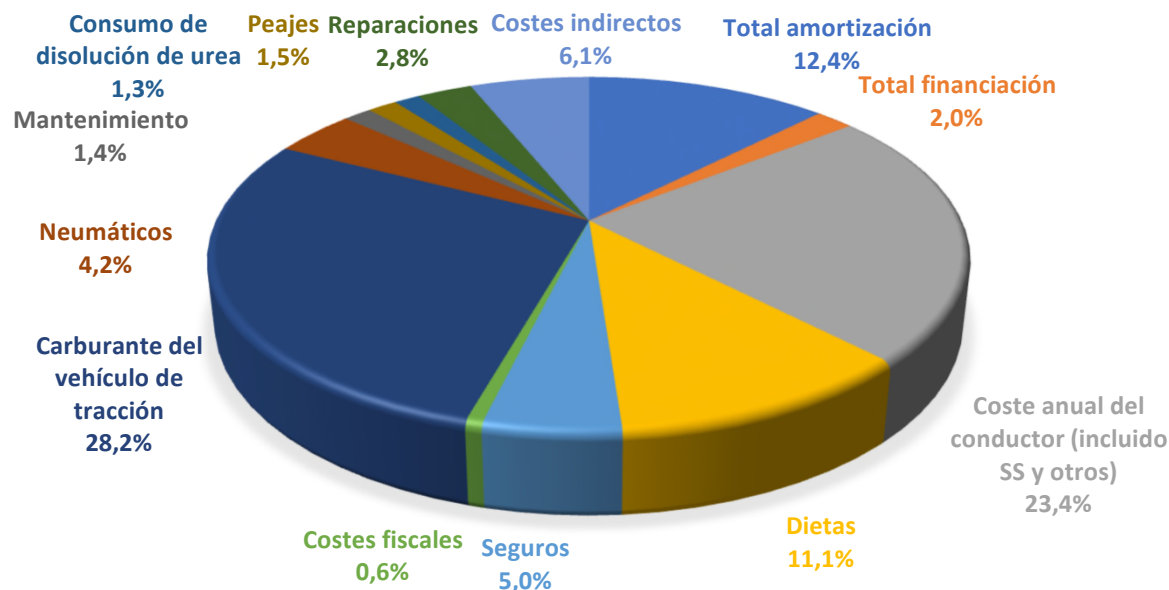
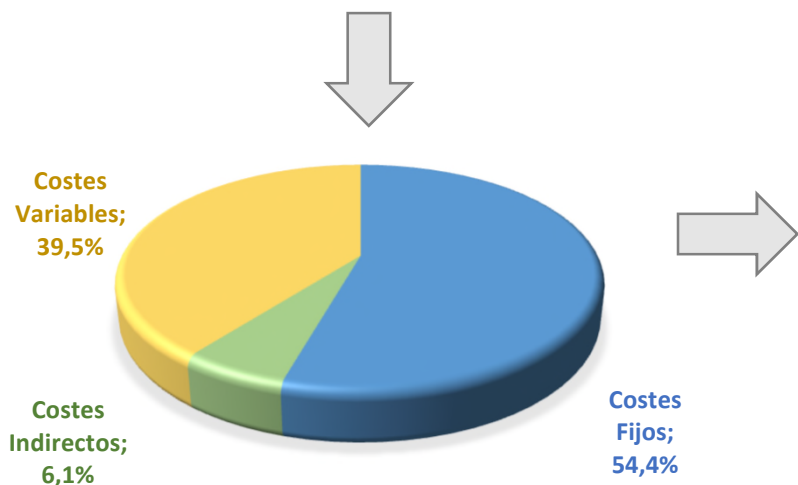
Las partidas con mayor peso en los costes directos de explotación del vehículo son los costes del conductor (salario, Seguridad Social más dietas) y el carburante, suponiendo el 34% y 28% de los costes totales respectivamente (62 % del total del coste de explotación)

Descomposición general de costes totales anuales.
Vehículo articulado carga general. 1/1/2019



Los costes indirectos suponen el 6,1% de los costes totales anuales, mientras que los costes directos totales anuales el 93,9%.

Se observa que las partidas con mayor peso en los costes asociados a un vehículos de transporte de mercancías son el personal, que comprende el coste del conductor y dietas, seguido del combustible. Ambos, en su conjunto, representan más del 60% de los costes totales.



Fuente: Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

Estructura de costes de un Autocar de más de 55 plazas: Hipótesis de partida

- A continuación se muestran las hipótesis de partida para un autocar de más de 55 plazas. En este caso se diferenciará entre servicio discrecional y regular, basándose las variaciones en el número de kilómetros anuales que realizan.

Características de explotación	
Servicio discrecional	
Kilómetros recorridos al año	75.000 km
Tiempo de actividad al año	1.800 h

Fuente: Observatorio del Transporte de viajeros por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

Características de explotación	
Servicio regular *	
Kilómetros recorridos al año	244.812 km
Tiempo de actividad al año (estimado)	5875,5 h

Fuente: Observatorio del Transporte de viajeros por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

(*): Para cubrir el servicio regular se necesitan varios conductores por autocar.

- El aumento de los kilómetros recorridos al año tendrá repercusión en los costes directos variables y en los costes de personal, dado que se necesitarán más tiempo de conducción para cubrir el servicio, prestado por varios conductores por autocar.
- El resto de hipótesis para costes directos son comunes y se señalan en la siguiente tabla:

HIPÓTESIS DE PARTIDA (COSTES DIRECTOS)					
Características técnicas		Costes fijos		Costes variables	
Autocar de más de 55 plazas (64 incluido conductor)		Costes vehículo		Coste carburante	
Potencia	420 CV	Amortización vehículo tracción		Precio carburante con IVA	1,1571 €/litro
Longitud	13,5 - 15 m	Precio de adquisición	216.107.61 €	Descuento	0,03 €/litro
Categoría	Estándar	Vida útil	10 años	IVA aplicado	21%
Nº ejes	3 ejes	Valor residual	20%	Consumo medio	35 litros/100km
Características de explotación		Financiación		Coste neumáticos	
Km recorridos al año con pasajeros	100%	Capital a financiar	100%	Nº de neumáticos	8
		Periodo de financiación	5 años	Precio sin IVA	668,82 €/unidad
		Interés anual de financiación (euribor +diferencial)	1,37%	Duración media	90.000 km
				Coste reparaciones y conservación	
				Reparaciones /Conservación	0,1632 €/km sin IVA

Fuente: Observatorio del Transporte de viajeros por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

Para un autocar estándar de más de 55 plazas hay casi 200.00€ de diferencia en el coste total anual dependiendo de si el servicio que ofrecen es discrecional o regular. En estos últimos, el mayor coste de personal y de recorridos anuales, obedece a que un mismo autocar cuenta con varios conductores, normalmente de conducción sucesiva

Transporte de viajeros por carretera (**Servicio Discrecional**).
Costes anuales de explotación. 1/1/19.

Costes directos	Km(anuales)	75.000
	Miles de euros	€/Km totales
Costes fijos	62.880,87	0,838
Vehículo	17.650,47	0,235
Total amortización	16.753,55	0,223
Total financiación	896,92	0,012
Personal	39.954,85	0,533
Coste anual del conductor (incluido SS y otros)	31.392,81	0,419
Dietas	8.562,04	0,114
Seguros	4.736,79	0,063
Costes fiscales	538,76	0,007
Costes variables	41.150,35	0,549
Carburante del vehículo	24.451,55	0,326
Neumáticos	4.458,80	0,059
Reparaciones y conservación	12.240,00	0,163
TOTAL	104.031,22	1,387

Costes indirectos (12,5% de costes directos)	euros	totales
Costes repercutibles a un vehículo	13.003,90	0,173

COSTES TOTALES	€/Km totales
117.035,12	1,560

Fuente: Observatorio del Transporte de viajeros por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

Transporte de viajeros por carretera (**Servicio Regular**).
Costes anuales de explotación. 1/1/19.

Costes directos	Km(anuales)	244.812
	Miles de euros	€/Km totales
Costes fijos	134.960,39	0,551
Vehículo	41.784,17	0,171
Total amortización	39.990,33	0,163
Total financiación	1.793,84	0,007
Personal	87.900,67	0,359
Coste anual del conductor (incluido SS y otros)	69.064,18	0,628
Dietas	18.836,49	0,077
Seguros	4.736,79	0,019
Costes fiscales	538,76	0,002
Costes variables	134.321,33	0,549
Carburante del vehículo	79.813,77	0,326
Neumáticos	14.554,24	0,059
Reparaciones y conservación	39.953,32	0,163
TOTAL	269.281,72	1,100

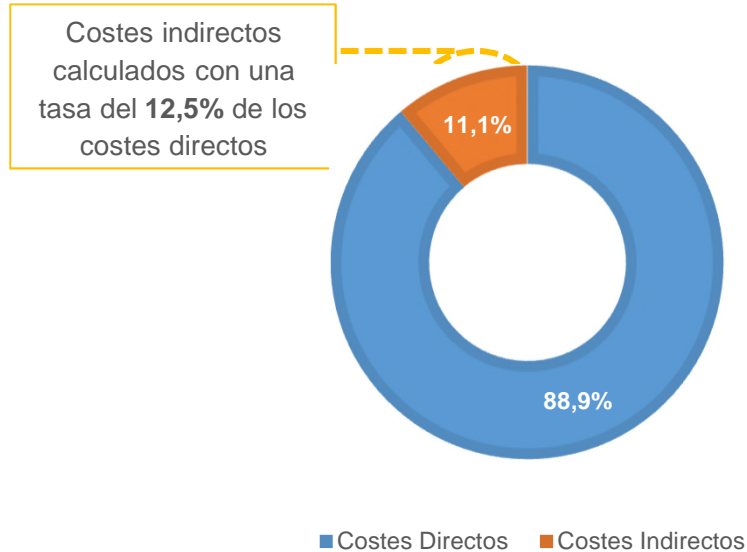
Costes indirectos (12,5% de costes directos)	euros	totales
Costes repercutibles a un vehículo	33.660,21	0,137

COSTES TOTALES	€/Km totales
302.941,93	1,237

Fuente: Observatorio del Transporte de viajeros por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

En el servicios discrecional, los costes fijos suponen una mayor proporción de los costes totales que en el servicios discrecional

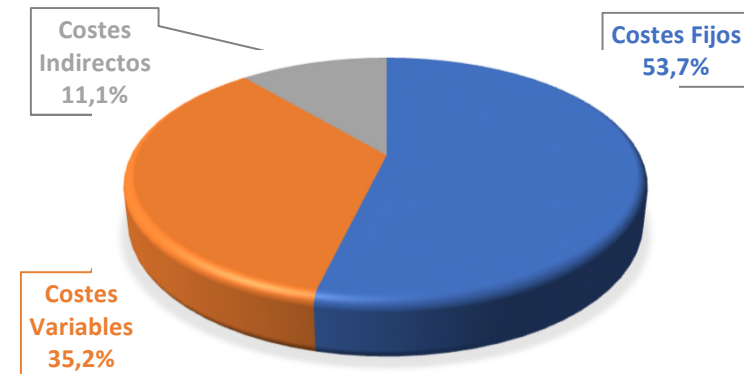
Descomposición general de costes totales anuales. Servicio regular y discrecional. 1/1/2019



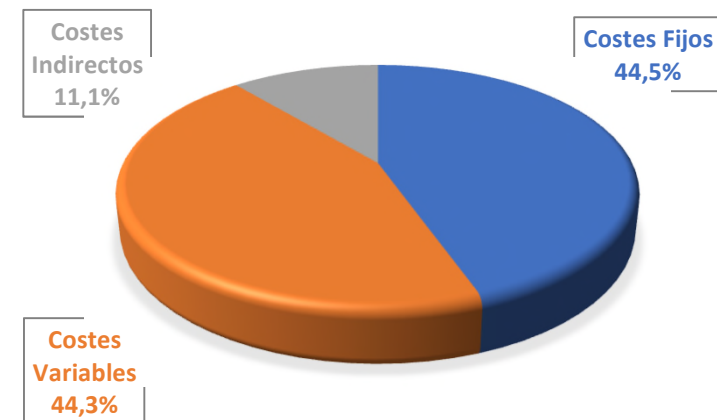
Las diferencias entre transporte de viajeros regular y discrecional son debidas al mayor peso proporcional en computo anual de los costes variables para el servicios regular, 44,3% frente a un 35,2%.

Esto es debido a su naturaleza como costes asociados al kilometraje, muy superior al caso de los servicios regulares en el cómputo de un año (casi 170.000 km/anuales). El uso de varios conductores por autocar explica estas cifras, aunque los recorridos anuales por autocar son muy superiores en el recorrido regular que en el discrecional. Los costes unitarios del servicios regular (1,23€/km) son inferiores al del servicio discrecional (1,54€/km).

Descomposición general de costes totales anuales. Autocar de más de 55 plazas. 1/1/2019. **(Servicio discrecional)**



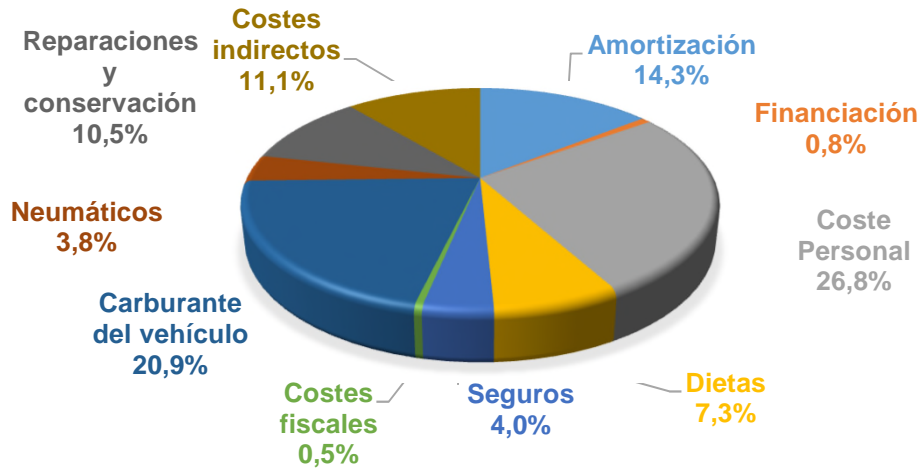
Descomposición general de costes totales anuales. Autocar de más de 55 plazas. 1/1/2019. **(Servicio regular)**



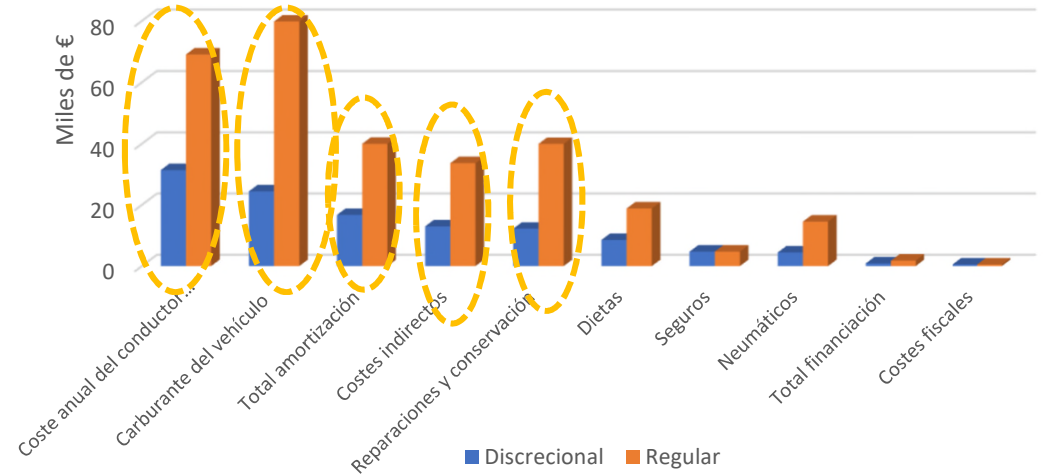
Fuente: Observatorio del Transporte de viajeros por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

Las partidas de costes más relevantes en el sector de viajeros en computo anual son personal, carburante y reparaciones y mantenimiento

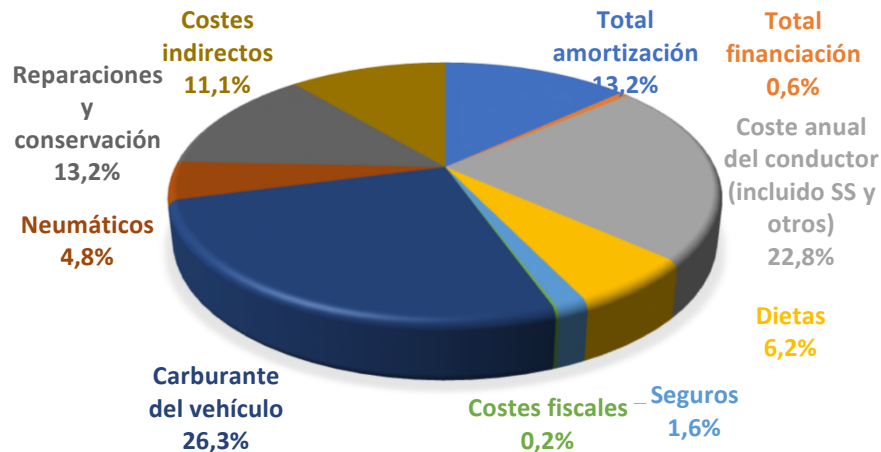
Descomposición detallada de costes anuales. Autocar de más de 55 plazas. 1/1/2019. **(Servicio discrecional)**



Comparativa entre partidas de costes. 2018



Descomposición detallada de costes anuales. Autocar de más de 55 plazas. 1/1/2019. **(Servicio regular)**



El carburante de los vehículos es el coste con mayor variación según sea el servicio regular o discrecional, debido al mayor número de kilómetros recorridos anuales del servicio regular sobre el discrecional (244.812 servicio discrecional, frente a 75.000 de servicio regular), realizados con varios conductores sucesivos.

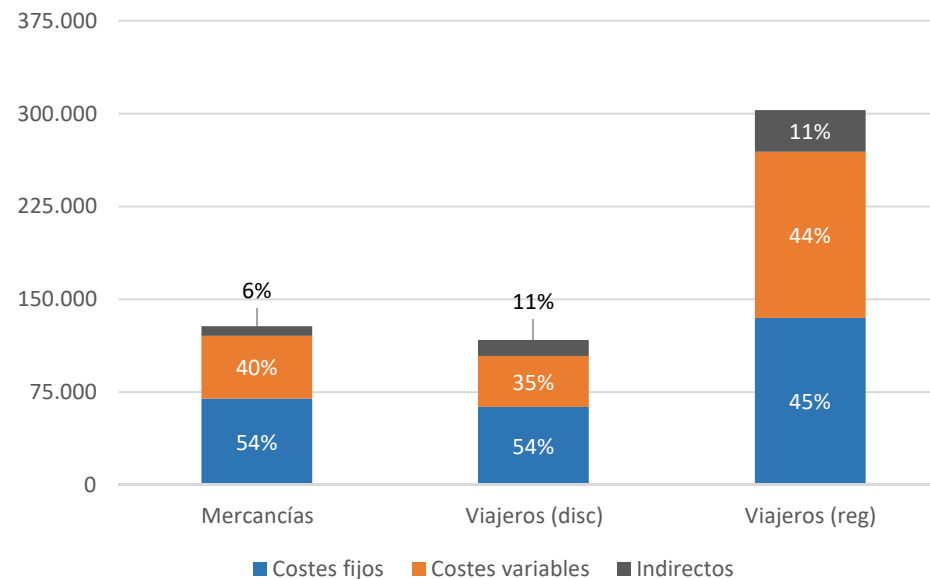
Se puede apreciar que **las partidas que más varían anualmente entre servicio son las asociadas al kilometraje** (carburante, neumáticos y reparaciones y mantenimiento), exceptuando la amortización del vehículo.

Independientemente del servicio, las partidas de **costes más relevantes en el transporte de viajeros por carretera son el coste de personal, carburante y reparaciones**, que representan en conjunto más de la mitad (**58% en discrecional y 62% en regular**) del coste imputable al vehículo tipo elegido.

Fuente: Observatorio del Transporte de viajeros por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

El servicio regular de viajeros presenta mayor coste total anual que el servicio discrecional de viajeros y de mercancías

Descomposición de la estructura de costes y de las hipótesis de explotación ya descritas



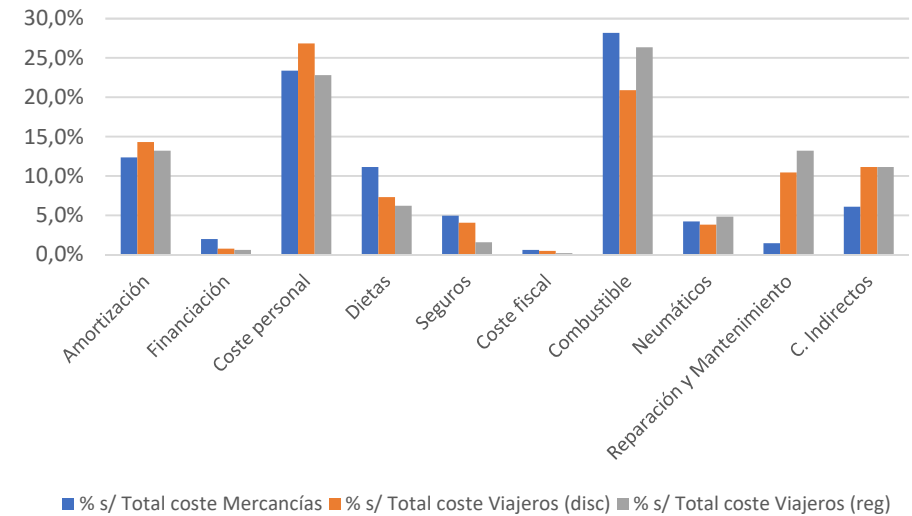
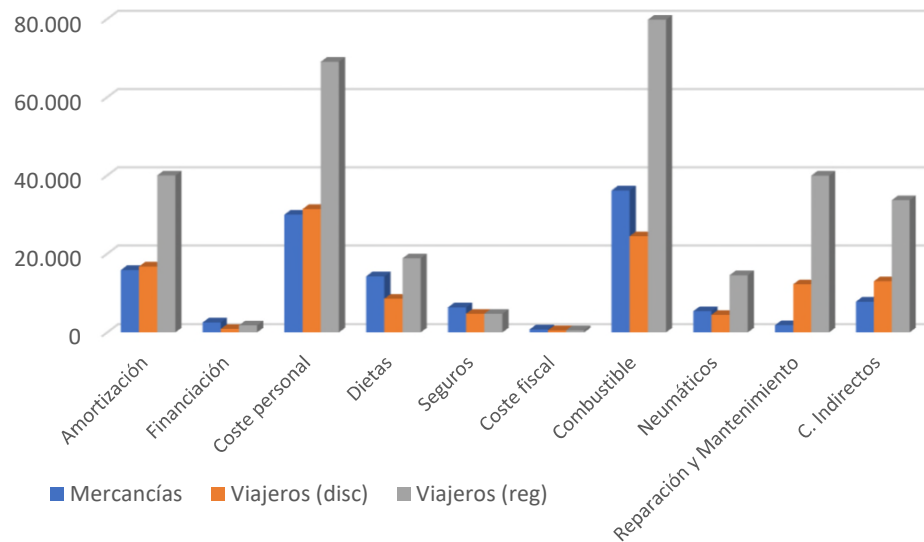
Fuente: Observatorio del Transporte de viajeros y mercancías por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

Debido a que el transporte regular de viajeros realiza más del doble de kilómetros (104%) anuales que el transporte de mercancías y un 226% más que el transporte discrecional de viajeros, tiene unos costes totales muy superiores en comparación con el transporte de mercancías y transporte discrecional de viajeros.

Aunque, en el caso de las mercancías y el servicio regular de viajeros, el coste fijo anual representa más del 50% (debido a los costes fijos de personal), en el caso de viajeros regular, solo los costes fijos suponen más del coste total del transporte de mercancías y discrecional de viajeros. Ello en computo anual, como se ha expuesto en reiteradas ocasiones, no en computo unitario (por kilómetro).

Descomposición detallada de costes anuales en el transporte por carretera de mercancías y viajeros a 1/1/2019

Descomposición detallada de costes anuales. Mercancías y viajeros (discrecional y regular). 2018



Fuente: Observatorio del Transporte de viajeros y mercancías por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

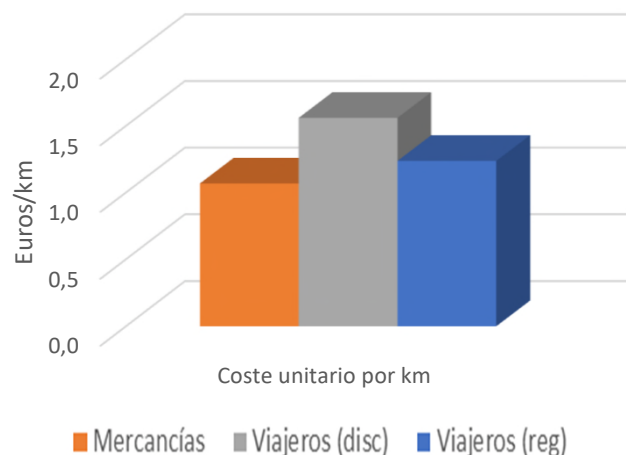
A continuación, se realizan unos comentarios individuales sobre cada una de las partidas de costes en computo anual que afecta al sector del transporte por carretera:

- ❑ Los costes de amortización y financiación son superior en el caso de los vehículos de viajeros de servicio regular. Debido a su alto kilometraje recorrido anualmente estos vehículos tienen una vida útil inferior y un menor valor residual.
- ❑ Los costes de personal son muy superiores en el caso de los servicios regulares de viajeros por el elevado kilometraje y número de horas trabajadas, que en el servicio discrecional o el de mercancías.
- ❑ Los seguros son superiores en el caso de las mercancías. Según el estudio previo de 2007, esto puede ser debido a que hay más accidentes en los que se ven implicados vehículos de transporte de mercancías que vehículos de transporte de viajeros (siniestrabilidad).

Descomposición detallada de costes en el transporte por carretera de mercancías y viajeros en 2018 (Cont.)

- ❑ Los costes fiscales, aunque ligeramente superiores en el transporte de mercancías, suponen una proporción muy reducida sobre los costes totales identificados para cada caso (sin incluir los costes sobre el combustible).
- ❑ Debido al kilometraje que realizan los servicios regulares de viajeros, el combustible representa un gran parte de sus costes, aunque con menos kilómetros realizado, la repercusión en el transporte de mercancías es superior debido al mayor consumo de combustible del vehículo.
- ❑ El costes de los neumáticos, es superior para el transporte de mercancías y los servicios regulares de viajeros, ya que estos costes están asociados al kilometraje anual.
- ❑ Las operaciones de reparaciones y mantenimiento, aunque también asociadas al kilometraje anual, tienen una repercusión superior en el caso de los viajeros (tanto discrecional como regular), debido a que estos servicios requieren unos estándares superiores en términos de calidad, higiene, ruido...

Comparativa costes totales unitarios. Mercancías y viajeros (Discrecional y Regular). 1/1/2019



Para el reparto de costes unitarios por kilómetro recorrido, se aprecia que:

- ❑ El costes unitario por kilómetro es superior en el caso de servicio discrecional de viajeros, Esto es debido a que es el caso en el que el vehículo recorre menos kilómetros anualmente, con respecto al servicio regular y al transporte de mercancías por carretera.
- ❑ Mientras que en el caso de coste unitario por hora

La facturación de las empresas de transporte de mercancías por carretera y servicios complementarios fue de más 30 mil millones de euros en 2016

- ❑ El volumen de negocio del transporte de mercancías por carretera en España ascendió a más 31 mil millones de euros en 2016, según datos del Instituto Nacional de Estadística.
- ❑ El transporte normal (se entiende que de carácter interurbano) de mercancías, es el segmento de actividad más importante, que representa más del 60% del total de volumen de negocio generado por este sector.
- ❑ También destaca el transporte de reparto o recogida (muy asociado a áreas urbanas y metropolitanas, el cual representa el 27,8% del total del volumen negocio del sector.
- ❑ La rentabilidad es calculada como el margen neto sobre los ingresos netos de las empresas en el sector del transporte de mercancías por carretera, distribuida por cuartiles.
- ❑ El ratio muestra que el 25% (Límite inferior-Q1) de las empresas tiene un ratio igual o inferior a -0,81%, lo que indica que, en el 25% de las empresas los ingresos no cubren los costes de las empresas (pérdidas).
- ❑ Mientras que el 25% (Límite superior-Q3) del total de empresas presentan unas rentabilidades muy superiores al resto. Es decir, tienen un ratio igual o superior a 8,25%, lo que indica que los ingresos superan ampliamente a los costes (beneficios).
- ❑ Los dos cuartiles intermedios (acumulables en Q2), tienen rentabilidades del orden del 2,85%.

Volumen de negocio. Transporte de mercancías por carretera. Miles de Euros. 2016^(*)

	Euros	% s/Total
Transporte normal**	19.128.619	61,4%
Transporte de reparto o recogida***	8.669.231	27,8%
Transporte lanzadera o de viajes repetidos	2.052.800	6,6%
Alquiler de camiones	462456	1,5%
Servicios de almacenamiento y logística	299.890	1,0%
Transporte de paquetes (hasta 20 Kg.)	268.757	0,9%
Otras actividades y servicios	259.282	0,8%
CIFRA DE NEGOCIOS: Total	31.141.035	100%

(*).Se utiliza el dato de 2016 por ser el último disponible.

Fuente: INE

Elaboración: TEIRLOG

(): El Transporte Normal incluye:** graneles líquidos y sólidos, contenedores, mercancías en palets, animales vivos, vehículos, mudanzas, mercancías prees lingadas.

(*): El Transporte de Reparo o recogida incluye:** graneles líquidos y sólidos, mercancías en palets, cajas y sacos.

Ratio Rentabilidad. Transporte de mercancías por carretera. (%). 2017

	Q1	Q2	Q3
Resultado económico neto / Cifra neta de negocios	-0,81	2,85	8,25

Fuente: BDE

Valores de los cuartiles de la distribución estadística.

Nota:

Q1: Valor por encima del cual se encuentran el 75% de las empresas del agregado.

Q2: Valor por encima del cual se encuentran el 50% de las empresas del agregado. Por debajo de ese valor, hay otro 50% de empresas.

Q3: Valor por encima del cual se encuentran el 25% de las empresas del agregado.

La facturación de las empresas de transporte de viajeros por carretera fue de más 5 mil millones de euros en 2016

- ❑ El volumen de negocio del transporte de viajeros por carretera en España ascendió a más de 5 mil millones de euros en 2016, según datos del Instituto Nacional de Estadística.
- ❑ La facturación de los servicios de transporte regular, representa, en 2016 el 75,7% de la facturación total del sector del transporte de viajeros por carretera.
- ❑ La cifra de negocio del servicio de transporte de viajeros discrecional supone el 24,3% de la cifra de negocio total de dicho sector.
- ❑ En el caso del transporte de viajeros, existe una dispersión más grande que en el caso de transporte de mercancías.
- ❑ El ratio* muestra que el 25% (límite inferior-Q1) de las empresas tiene un ratio menor o igual a -1,85, lo que indica que los ingresos no cubren los gastos de empresas.
- ❑ Mientras que el 25% (límite inferior-Q3) del total de empresas presentan unas rentabilidades muy superiores al resto. Es decir, tienen un ratio igual o superior a 9,57%, lo que indica que los ingresos superan ampliamente a los gastos de las empresas.
- ❑ El 50% intermedio muestra una rentabilidad del 3,18%.

(*)Nota:

Q1: Valor por encima del cual se encuentran el 75% de las empresas del agregado.

Q2: Valor por encima del cual se encuentran el 50% de las empresas del agregado. Por debajo de ese valor, hay otro 50% de empresas.

Q3: Valor por encima del cual se encuentran el 25% de las empresas del agregado.

Volumen de negocio. Transporte de viajeros por carretera. Miles de Euros. 2016**

	Euros	% s/Total
Transporte Regular	3.915.609	75,7%
Transporte Discrecional	1.253.891	24,3%
CIFRA DE NEGOCIOS:Total	5.169.500	100%

(**).Se utiliza el dato de 2016 por ser el último disponible.

Fuente: INE

Elaboración: TEIRLOG

Ratio Rentabilidad. Transporte de viajeros por carretera. (%). 2017

	Q1	Q2	Q3
Resultado económico neto / Cifra neta de negocios	-1,85	3,18	9,57

Fuente: BDE

Valores de los cuartiles de la distribución estadística.

3. FISCALIDAD EN EL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA

3.1 INTRODUCCIÓN

3.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

3.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

3.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES

3.5 IMPUESTO SOBRE PATRIMONIO

3.6 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

3.7 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES

3.8 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

3.9 IMPUESTO SOBRE DETERMINADOS TIPOS DE TRANSPORTE

3.10 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS

3.11 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS

3.12 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

3.13 AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE

3.14 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

3.15 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULO

3.16 REVISIÓN DEL TACÓGRAFO

El transporte por carretera soporta una variada gama de tributos, asociados a la actividad empresarial, el uso de las carreteras, los vehículos, combustible y otros conceptos relacionados con la actividad.

El transporte por carretera en general, y el de mercancías transportadas en camión en particular, se encuentra sometido a una **amplia carga impositiva**, por diversos conceptos.

En el caso de fiscalidad relacionada con las carreteras, la fiscalidad sobre el combustible en España, la fiscalidad europea en el transporte de mercancías por carretera como la Euroviñeta, la ecotasa (o figuras similares con nombres diferentes) o la aplicación de tasas y peajes en los países por el uso de infraestructuras viarias repercuten en el aumento de los costes del transporte por carretera. Algunos países europeos ya aplican la ecotasa (Alemania, Austria, Suiza...). Dinamarca y los países del Benelux aplican ya la Euroviñeta.. Este factor puede suponer en torno al 10% de los costes de explotación de un camión, penalizando los vehículos de mayor antigüedad (pues se aplica en función de las características de su motor, cualificación “Euro i”) y es difícil transmitírselo al cliente por la sobrecapacidad de oferta estructural. A esto habría que añadir la posible subida de costes en algunas zonas de España derivada de la reciente propuesta de obligación (de momento voluntaria salvo en algunos tramos) a los transportistas a circular por autovías de peaje (aún aplicándose peajes reducidos).

En 2018, se aprobó una modificación de la Directiva de Euroviñeta, por la cual todos los vehículos ligeros y pesados en la UE pagarán en función de su uso real en la carretera y según la contaminación que generen. La propuesta aprobada por el Parlamento Europeo establece que **dicha Euroviñeta se aplicará a camiones pesados, autobuses y camiones ligeros a partir de 2020** y que el cobro de la misma se establecerá **en función de la distancia recorrida y de las emisiones de los vehículos**

Esta fiscalidad específica del transporte, junto con la fiscalidad genérica como empresas regulada tanto por normas europeas como españolas, impactan en la actividad del sector, por lo que es necesario analizar el marco tributario actual y la evolución que ha tenido durante los últimos años para poder recomendar alternativas que mejoren su situación en un contexto que contempla los siguientes aspectos:

- Equilibrio entre modos: La carretera soporta una fiscalidad específica que debe ser contrastada con la que afecta al resto de los modos.
- Los ingresos fiscales específicos deberían tener relación o considerar su aplicación al propio sector de la carretera, tanto la construcción como la conservación de la infraestructura, así como a otros conceptos relacionados con dicho sector.
- Homogeneidad entre la fiscalidad para vehículos nacionales y extranjeros: se debe evitar el desarrollo de políticas que den lugar al pago de la tasas únicamente por parte de los vehículos extranjeros, o descuentos exclusivos a los vehículos nacionales, así como la fiscalidad debe ser similar en los países de la UE (armonización fiscal entre miembros de la UE).

El marco tributario del sector del transporte por carretera se puede estructurar en fiscalidad general y fiscalidad específica

Con el fin de analizar el marco tributario actual del sector del transporte por carretera el estudio se ha estructurado en dos bloques: fiscalidad general (afecta a todos los sectores, con independencia de la actividad que la persona, física o jurídica, realice) y fiscalidad específica (intrínseca al sector y asociada al vehículo).

Fiscalidad General:

- ❑ Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA).
- ❑ Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (I.R.P.F.), para los transportistas que ejercen la actividad como empresarios individuales (personalidad física), en Estimación Directa, o en Estimación Objetiva Singular (Módulos).
- ❑ Impuesto de Sociedades (I.S.) para los transportistas bajo la fórmula de sociedad mercantil
- ❑ Impuesto sobre el Patrimonio.
- ❑ Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI)
- ❑ Seguridad Social

Fiscalidad Específica

- ❑ Sobre las empresas o personas físicas:
 - Impuesto de Actividades Económicas (IAE)
 - Visado de empresa
- ❑ Sobre los vehículos y autorizaciones:
 - Otorgamiento y visado de la autorización de transporte
 - Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica
 - Seguros
 - Inspección técnica de vehículos
 - Revisión del tacógrafo
- ❑ Sobre la actividad:
 - Impuesto Especial de Hidrocarburos
 - Peajes
 - Tasas en países extranjeros por uso de infraestructuras
 - Otros

La forma jurídica influye en la tributación de algunos impuestos generales, no así en los impuestos específicos del sector

La forma jurídica del agente del sector influye también en el marco tributario, ofreciendo a las pequeñas empresas, autónomos, algunas diferencias sobre la forma de tributar. Las mayores diferencias entre el transporte por carretera y de mercancías, se pueden observar sobre todo en los módulos del IVA e IRPF, en el IAE y en los impuestos que gravan los vehículos:

	PERSONA FISICA	PERSONA JURIDICA
• IVA	✓ Normal ✓ Método Simplificado	✓ Normal
• IRPF:	✓ Estimación Normal ✓ Estimación Simplificado ✓ Estimación Objetiva o Módulos	X NO APLICA
• Impuesto de Sociedades	X NO APLICA	✓
• Impuesto del Patrimonio	✓	X NO APLICA
• Impuesto sobre Bienes Inmuebles	✓	✓
• Autorizaciones de Transporte	✓	✓
• Impuestos s/ Tracción Mecánica	✓	✓
• Impuestos s/ Prima de Seguros	✓	✓
• Impuesto E. de Hidrocarburos	✓	✓
• Peajes	✓	✓
• Seguridad Social	✓ Régimen de Autónomos	✓ Régimen General
• ITV, tacógrafo	✓	✓
• Impto. de Actividades Económicas	X NO APLICA	✓

Elaboración Propia

La Unión Europea establece normas armonizadas que han de desarrollarse en los distintos Estados Miembros

Las competencias en materia de fiscalidad en el transporte son de:

- La Unión Europea
- El Estado
- Las Comunidades Autónomas
- Los Ayuntamientos

La Unión Europea

El derecho de la Unión Europea se integra en el sistema normativo de los Estados miembros. Sus principios fundamentales son:

- Sus normas tienen efecto directo en el ordenamiento interno de los Estados miembros
- El derecho de la Unión prevalece sobre la normativa interna de los Estados miembros.
- Atribución de competencias entre la Unión Europea y los Estados miembros. Límite de la acción de la Unión Europea.

La política fiscal en la Unión Europea se compone de dos ramas: la fiscalidad directa –que es competencia exclusiva de los Estados miembros– y la fiscalidad indirecta –que afecta a la libre circulación de mercancías y a la libre prestación de servicios en el mercado único–.

En materia de fiscalidad directa, la Unión Europea ha establecido algunas normas armonizadas para la fiscalidad de las sociedades y la tributación personal. Con respecto a la fiscalidad indirecta, la Unión Europea coordina y armoniza las leyes relativas al IVA e II. EE.

En el ámbito del transporte por carretera, la UE ha recomendado y apoyado, en numerosos informes y resoluciones, la apertura progresiva de los mercados del transporte de mercancías y de viajeros por carretera. En este sentido, nunca ha dejado de recordar la necesidad de garantizar en paralelo la liberalización y la armonización, así como los aspectos sociales y la seguridad de los transportes. En lo que respecta al cabotaje de mercancías, en concreto, el Parlamento se ha pronunciado a favor de una mayor liberalización con el fin de reducir los kilómetros recorridos en vacío, aunque determinados Estados miembros aboguen por una disminución o al menos menor competencia con su transporte nacional.

Las competencias en materia tributaria en España puede ser a nivel estatal, autonómico o local

También la UE a través de su política común en materia de transporte por carretera busca facilitar unas condiciones justas de competencia y que garantice la libre prestación de servicios a través de la armonización de las disposiciones legislativas vigentes en los Estados miembros. Esta se aplica no solo a los impuestos (IVA, impuesto de circulación, impuesto sobre hidrocarburos) y las ayudas estatales, sino también para las normas técnicas (dimensiones y pesos máximos autorizados y otros aspectos), las prescripciones sociales (empleo y condiciones de trabajo) y las medidas de protección del medio ambiente. La mayoría de los países de la Unión Europea (UE) aplican gravámenes a los transportistas (actualmente solo a los camiones pero en un futuro se aplicará también a resto de vehículos) por usar las infraestructuras de transporte, especialmente las carreteras. La UE ha introducido la Euroviñeta con objeto de recuperar los gastos de construcción, mantenimiento, reparación y externalidades medioambientales para garantizar una competencia justa y prevenir la discriminación entre transportistas de los Estados miembros..

España

En la organización territorial del Estado, artículo 133 de la Constitución española, existen tres niveles de Administraciones públicas que tienen reconocidas competencias en el ámbito tributario:

- Estado.
- Comunidades autónomas.
- Entidades locales.

En el Estado, el marco legal que define el sistema tributario está compuesto por las siguientes normas:

- Constitución.
- Ley general tributaria (58/2003, del 17 de diciembre).
- Ley general presupuestaria.
- Las leyes que regulan cada tributo.
- Los reglamentos que desarrollan las leyes tributarias.

Los impuestos estatales pueden ser directos o indirectos. Los impuestos directos gravan la riqueza en sí misma, mientras que los indirectos gravan la utilización de esa riqueza.

Así, los impuestos estatales se pueden clasificar en impuestos directos e indirectos:

- Son impuestos directos los que se aplican sobre una manifestación directa o inmediata de la capacidad económica: la posesión de un patrimonio y la obtención de una renta. Entre los impuestos directos que afectan al transporte están:
 - Impuesto sobre la renta de las personas físicas (IRPF).
 - Impuesto sobre sociedades (IS).
 - Impuesto sobre el patrimonio (IP).
- **Impuestos indirectos:** Son impuestos indirectos los que se aplican sobre una manifestación indirecta o mediata de la capacidad económica, entre otros, la circulación de la riqueza, bien por actos de consumo o bien por actos de transmisión. En definitiva, los impuestos indirectos gravan la utilización de esa riqueza.
 - Impuesto sobre el valor añadido (IVA).
 - Impuestos especiales (II. EE.). Estos impuestos recaen sobre:
 - Hidrocarburos.
 - Matriculación de medios de transporte.
 - Impuesto sobre las primas de seguros.

Existen otros impuestos que pueden también afectar al transportista pero que no se analizarán en el presente estudio por su menor representatividad: impuesto sobre sucesiones y donaciones (ISD), Impuesto general indirecto canario (IGIC), impuesto sobre la producción, los servicios y la importación (IPSI), impuesto sobre transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados (ITP y AJD).

Las Comunidades Autónomas tienen cedidos algunos impuestos estatales y los ayuntamientos también tienen ciertas competencias en materia de regulación.

El sistema de financiación y recaudación de las autonomías está regulado en la Ley orgánica de financiación de las comunidades autónomas. Además, las comunidades autónomas de régimen general o común (todas, exceptuando al País Vasco y Navarra) solo pueden establecer tributos propios sobre hechos imponible no gravados por el Estado, o sobre materias no gravadas por las Administraciones locales. Adicionalmente, existen una serie de impuestos estatales cuya gestión y recaudación ha sido cedida parcialmente o por completo a las comunidades autónomas, e incluso algunos aspectos de su regulación normativa, si bien su titularidad continúa perteneciendo al Estado. Estos son los denominados «tributos cedidos». Los territorios Históricos (País Vasco y Navarra) tienen un régimen especial régimen tributario propio con capacidad normativa y de gestión que será comentado posteriormente.

Entre los principales impuestos estatales son además impuestos parcialmente cedidos a las comunidades autónomas, sobre los que estas tienen también ciertas competencias normativas, los siguientes:

- Impuesto sobre la renta de las personas físicas (IRPF).
- Impuesto sobre sociedades (IS).
- Impuesto sobre sucesiones y donaciones (ISD).
- Impuesto sobre transmisiones patrimoniales y actos jurídicos documentados (ITP y AJD).

Además, aunque sin competencias normativas, pueden también tener la consideración de tributos cedidos otros impuestos como el IVA parcialmente (solo un porcentaje de su recaudación).

Los Ayuntamientos tienen a su disposición un conjunto de impuestos establecidos y regulados por el Estado, pero que se imponen en beneficio de las entidades locales (municipios principalmente). Las entidades locales tienen ciertas competencias, aunque restringidas, de regulación y adaptación (generalmente la tarifa o ciertas bonificaciones o beneficios), que pueden llevar a cabo mediante las correspondientes ordenanzas fiscales. Son impuestos obligatorios (deben exigirse obligatoriamente por todos los municipios):

- Impuesto sobre bienes inmuebles (IBI).
- Impuesto sobre actividades económicas (IAE).
- Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica (IVTM).

En los siguientes apartados se describen de manera resumida la normativa de los principales impuestos que afectan al transporte por carretera.

3. FISCALIDAD GENERAL EN EL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA

3.1 INTRODUCCIÓN

3.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

3.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

3.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES

3.5 IMPUESTO SOBRE PATRIMONIO

3.6 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

3.7 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES

3.8 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

3.9 IMPUESTO SOBRE DETERMINADOS TIPOS DE TRANSPORTE

3.10 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS

3.11 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS

3.12 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

3.13 AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE

3.14 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

3.15 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULO

3.16 REVISIÓN DEL TACÓGRAFO

a. Normativa del Impuesto de Valor Añadido

Normativa de la Unión Europea

- (DOUE 27 diciembre-2018)
 - ❑ Directiva 2006/112/CE (Directiva IVA), actualizada a 1 de enero de 2018 relativa al sistema común del Impuesto sobre el Valor Añadido.
 - ❑ Directiva (UE) 2018/912 del Consejo, de 22 de junio de 2018, por la que se modifica la Directiva 2006/112/CE relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido, en lo que se refiere a la obligación de respetar un tipo normal mínimo. (DOUE, 27-junio-2018)
 - ❑ Directiva (UE) 2018/1695 del Consejo, de 6 de noviembre de 2018, por la que se modifica la Directiva 2006/112/CE, relativa al sistema común del impuesto sobre el valor añadido, en lo que respecta al período de aplicación del mecanismo opcional de inversión del sujeto pasivo en relación con determinadas entregas de bienes y prestaciones de servicios susceptibles de fraude, y del mecanismo de reacción rápida contra el fraude en el ámbito del IVA. (DOUE, 12-noviembre-2018)
 - ❑ Directiva (UE) 2018/1713 del Consejo, de 6 de noviembre de 2018, por la que se modifica la Directiva 2006/112/CE en lo relativo a los tipos del impuesto sobre el valor añadido aplicados a los libros, los periódicos y las revistas. (DOUE, 14-noviembre-2018)
 - ❑ Directiva (UE) 2018/1910 del Consejo, de 4 de diciembre de 2018, por la que se modifica la Directiva 2006/112/CE en lo que se refiere a la armonización y la simplificación de determinadas normas del régimen del impuesto sobre el valor añadido en la imposición de los intercambios entre los Estados miembros. (DOUE, 07-diciembre-2018)
 - ❑ Directiva (UE) 2018/2057 del Consejo, de 20 de diciembre de 2018, por la que se modifica la Directiva 2006/112/CE en lo que respecta a la aplicación temporal de un mecanismo generalizado de inversión del sujeto pasivo a los suministros de bienes y las prestaciones de servicios por encima de un umbral determinado

Normativa Española

- ❑ Ley 37/1992, de 28 de diciembre del Impuesto sobre el Valor Añadido. (BOE, 29-diciembre-1992)
- ❑ Real Decreto 1624/1992, de 29 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre el Valor Añadido (BOE, 31-diciembre-1992)
- ❑ Orden EHA/962/2007, de 10 de abril por la que se desarrollan determinadas disposiciones sobre facturación telemática y conservación electrónica de facturas, contenidas en el Real Decreto 1496/2003, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el reglamento por el que se regulan las obligaciones de facturación. (BOE, 14-abril-2007)
- ❑ Real Decreto 1619/2012, de 30 de noviembre por el que se aprueba el Reglamento por el que se regulan las obligaciones de facturación. (BOE, 01-diciembre-2012)
- ❑ Orden HAC/1264/2018, de 27 de noviembre por la que se desarrollan para el año 2019 el método de estimación objetiva del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y el régimen especial simplificado del Impuesto sobre el Valor Añadido. (BOE, 30-noviembre-2018)
- ❑ Real Decreto 1512/2018, de 28 de diciembre, por el que se modifican el Reglamento del Impuesto sobre el Valor Añadido, aprobado por el Real Decreto 1624/1992, de 29 de diciembre, el Reglamento por el que se regulan las obligaciones de facturación, aprobado por el Real Decreto 1619/2012, de 30 de noviembre, el Reglamento General de las actuaciones y los procedimientos de gestión e inspección tributaria y de desarrollo de las normas comunes de los procedimientos de aplicación de los tributos, aprobado por el Real Decreto 1065/2007, de 27 de julio, y el Reglamento de los Impuestos Especiales, aprobado por el Real Decreto 1165/1995, de 7 de julio. - Boletín Oficial del Estado de 29-12-2018

b. Antecedentes de la legislación

Este impuesto surgió de la adaptación a la **Sexta Directiva comunitaria, de 17 de mayo de 1977** mediante la cual se estableció una cobertura uniforme a efectos de este impuesto en la Comunidad Europea.

Esta Directiva sufrió diversas modificaciones desde entonces, siendo la más importante y, por ende, la pieza esencial de la legislación comunitaria en materia de IVA, la **Directiva 2006/112/CE, que entró en vigor el 1 de enero de 2007**. Esta última Directiva no es más que una unión de diversas disposiciones en un único texto legislativo de la Sexta directiva de IVA de 1977.

En abril de 2016 la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo hace pública a través de una comunicación un **“Plan de acción sobre el IVA”**. El proceso de elaboración de este paquete de reforma se inició en diciembre del 2010 con el lanzamiento del Libro Verde sobre el futuro del IVA que abrió el debate entre los operadores económicos y entre las instituciones de la UE sobre el funcionamiento del sistema del IVA actual.

En este contexto, desde finales de 2016 hasta enero de 2018 la Comisión ha adoptado distintas propuestas de modificación de la Directiva 2006/112/ CE (la «Directiva de IVA») y de otras disposiciones de su aplicación y desarrollo, con el objetivo de establecer un espacio único europeo del IVA, modernizar el régimen del IVA en la UE y hacerlo más sencillo, menos vulnerable al fraude y más favorable a las empresas.

El IVA en España está regulado en la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido. Esta ley ha sido modificada en varias ocasiones.

En España, el IVA se administra por la Agencia de Administración Tributaria (la Hacienda Pública española o AEAT).

c. Descripción del Impuesto (I)

El impuesto al valor añadido (IVA) o impuesto al valor agregado es un impuesto indirecto sobre el consumo, que grava las entregas de bienes y las prestaciones de servicios. Es indirecto porque no se aplica de manera directa a la renta de los contribuyentes sino sobre cualquier bien de consumo (o servicio) a través de sus fases de fabricación y distribución y por tanto, repercute finalmente en el precio que paga el consumidor. El IVA es una de las fuentes de financiación más importantes para los Estados, cada país establece uno o varios tipos de IVA diferente, según crean conveniente.

A efectos del IVA, el transporte que se realiza por empresarios en el desarrollo de su actividad empresarial es un hecho imponible del impuesto, siendo ésta una prestación de servicios. El transportista es la entidad que presta el servicio de transporte siendo también el sujeto pasivo del IVA. Tiene la obligación de repercutir el impuesto al destinatario del servicio (o así mismo en la inversión del sujeto pasivo) e ingresarlo en el tesoro. La factura o el billete expedido por la empresa transportista será el documento que contenga las condiciones del transporte (lugar, itinerario, fecha, hora).

El transporte se clasifica según:

1. **Ámbito espacial en el que se realiza el transporte** interior, intracomunitario e internacional.
 - a) Transporte Interior: transcurre en el ámbito espacial del impuesto (cuyo punto de salida y de llegada se encuentra dentro del territorio de aplicación del Impuesto: territorio peninsular y las Islas Baleares).
 - b) Transporte intracomunitario: se da cuando el lugar de inicio y llegada del bien están situados en dos territorios de los Estados miembros diferentes, siendo el lugar de inicio aquel donde comience efectivamente el transporte y el de llegada aquel donde se termine efectivamente el referido transporte.
 - c) Transporte internacional: Se dan entre un lugar situado en el territorio de aplicación del impuesto (Península e Islas Baleares) y otro lugar situado fuera del sistema común (terceros países) del IVA de la UE, o viceversa
2. **Objeto del transporte:** de bienes o de personas.
3. **Modo de transporte utilizado para su realización** terrestre (carretera, ferrocarril, tubería), fluvial, marítimo, intermodal, etc.

c. Descripción del Impuesto (II)

Transporte interior

1- Transporte interior de bienes:

Están considerados prestación de servicios y están sujetos si:

- Se realizan a título oneroso por empresarios o profesionales en el desarrollo de su actividad, donde el transportista ordena por cuenta propia medios materiales y humanos la prestación de estos servicios.
- Que se realicen en el ámbito territorial del impuesto.

Los transportes internos exentos son:

- Transporte de correspondencia** están exentos los servicios de transporte, las entregas de bienes accesorias a ellos, servicio postal, siempre que se realicen por el operador y operadores comprometiéndose a prestar todo o parte del servicio.
- Los servicios de enseñanza** directamente relacionados con éstos, efectuados por la propia empresa de enseñanza o por su nombre y por su cuenta. La exención se refiere al transporte de los alumnos desde su domicilio escolar, facturado conjuntamente con el de enseñanza.
- Los transportes de enfermos** siempre que se efectuó en ambulancia y otros vehículos especialmente adaptados.
- Exportaciones e importaciones.**

Esta exención hace referencia a los transportes como servicios autónomos o servicios que tengan el carácter de “operación principal” y NO como accesorios a otras operaciones.

2- Transporte interior de viajeros:

Son transportes interiores de viajeros los que se dan entre dos puntos del interior del territorio de aplicación del IVA español siempre que están sujetos y no exentos del impuesto, independientemente del transporte utilizado. Los transportes interiores tributan por IVA en su totalidad.

c. Descripción del Impuesto (III)

Transporte intracomunitario de bienes:

Los transportes intracomunitarios de bienes están siempre sujetos y no exentos del impuesto (salvo que el cliente no sea español en que estará exento).

Los transportes intracomunitarios de bienes cuyo destinatario no sea un empresario o profesional actuando como tal se considerarán realizados en el territorio de aplicación del Impuesto cuando se inicien en el mismo.

A los efectos de lo dispuesto en esta Ley se entenderá por:

- ❑ Lugar de inicio: el lugar donde comience efectivamente el transporte de los bienes, sin tener en cuenta los trayectos efectuados para llegar al lugar en que se encuentren los bienes.

Transporte internacional de bienes.

Están exentos de IVA, siempre que se encuentren relacionado directamente con las exportaciones o las importaciones.

- ❑ Exportaciones: en las salidas de bienes con destino a lugares fuera de la UE, están exentos los transportes directamente relacionados con ellas siempre que:
 - Se presten a los exportadores, a los adquirentes de los bienes, a quienes actúen en nombre y por cuenta de unos u otros y a los transitarios, consignatarios o agentes de aduanas que actúen por cuenta de aquellos.
 - Que se lleven a cabo con ocasión de las exportaciones.
 - Que se realicen a partir del momento en el que los bienes se expiden directamente con destino a un punto situado fuera de la UE o bien a un punto situado en una zona portuaria, aeroportuaria o fronteriza en las que se den las operaciones de agregación o consolidación de las cargas para su envío inmediato fuera de la UE.
 - La exportación se debe de dar en un plazo de tres meses siguientes a la prestación de los servicios.

c. Descripción del Impuesto (IV)

Transporte internacional de bienes(cont.).

- La salida de los bienes se podrá acreditar con cualquier medio admitido: certificación emitida por la Administración, documento normalizado que pruebe la Administración tributaria.
- ❑ Importaciones: el transporte se desarrolla entre un punto situado fuera de la UE y otro situado en el interior de este territorio (y dentro del ámbito de aplicación del IVA).
 - La parte del transporte internacional que discurre hasta el primer lugar de destino, está incluida en la base imponible de las importaciones de bienes, declarándose EXENTA.
 - La exención no alcanza la parte del transporte que discurre en el interior del territorio de aplicación del IVA español desde el primer lugar de destino hasta el final del transporte contratado.

Reglas de localización:

El lugar de realización del hecho imponible se encuentra regulado en los artículos 68 y siguientes de la Ley 37/1992, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre el Valor Añadido. Existe una regla general y diversas reglas especiales.

1. Regla general:

Con carácter general las operaciones se entienden realizadas en España:

- ❑ Entregas de bienes: Cuando los bienes se pongan a disposición del adquirente en España. Por tanto, en general, en las operaciones interiores y en la importaciones de bienes.

c. Descripción del Impuesto (V)

Reglas de localización (cont.):

1. Regla general (cont.):

❑ Prestaciones de servicios:

- Cuando el destinatario sea un empresario o profesional que actúe como tal y radique en España la sede de su actividad económica, o tenga aquí un establecimiento permanente, siempre que se trate de servicios que tengan por destinatarios a dicha sede o establecimiento permanente o, en su defecto, el lugar de su domicilio o residencia habitual con independencia de dónde se encuentre establecido vendedor o el prestador de los servicios y del lugar desde el que los preste. Es decir, en el caso de que **los destinatarios sean empresarios o profesionales las prestaciones de servicios se localizan en la sede del destinatario.**
- Cuando el destinatario no sea un empresario o profesional actuando como tal, siempre que los servicios se presten por un empresario o profesional y la sede de su actividad económica o establecimiento permanente desde el que los preste o, en su defecto, el lugar de su domicilio o residencia habitual, se encuentre en España. Y aquí en el caso de **que los destinatarios sean consumidores finales, las prestaciones de servicios se localizan en la sede del prestador.**

Como regla general, en las prestaciones de servicios el devengo se produce cuando se produce dicha prestación. En el caso de transportes, se produce en el momento de su ejecución material, es decir en el que se ultima el transporte con el traslado de las personas al punto de destino o de los bienes al lugar de llegada para ponerlos a disposición del destinatario.

2. Regla Servicios de transporte:

a) De viajeros: Todos los transportes de viajeros se localizan en el territorio de aplicación, por la parte del trayecto que discurra por dicho territorio, con independencia de la condición del destinatario.

c. Descripción del Impuesto (VI)

Reglas de localización (cont.):

2. Regla Servicios de transporte (cont.):

b) De mercancías: A su vez hay que distinguir:

□ Transporte intracomunitario :

- Si el destinatario es un consumidor final (particular persona física o persona jurídica sin NIF/IVA) y el transporte se inicia en dicho territorio, se localiza en el territorio de aplicación.
- Si el destinatario es un empresario o profesional, el transporte se localiza en el territorio conforme a la regla general.

□ Transporte no intracomunitario :

- Si el destinatario es un consumidor final (particular persona física o persona jurídica sin NIF/IVA) por la parte del trayecto que discurra por dicho territorio.
- Si el destinatario es un empresario o profesional, se localiza en el territorio conforme a la regla general.

TIPO DE SERVICIO DE TRANSPORTE	LUGAR DE REALIZACIÓN	
	B2B (*)	B2C (*)
Transporte de viajeros	En cada Estado Miembro por la parte de trayecto de se realice en él.	En cada Estado Miembro por la parte de trayecto de se realice en él.
Transporte de bienes (interior e internacional)	Sede destinatario (Regla General)	En cada Estado Miembro por la parte de trayecto de se realice en él.
Transporte intracomunitario de bienes	Sede destinatario (Regla General)	Lugar de inicio del transporte
Transporte intracomunitario de bienes con destino o procedencia de las islas Azores o Madeira (Art.22.Catorce de LIVA)	Exento	Exento
Servicios accesorios al transporte	Sede destinatario (Regla General)	Lugar de prestación material del servicio
Servicios de transporte y operaciones accesorias directamente relacionados con las Exportaciones de bienes fuera del territorio de la Comunidad. (Art.21 de la LIVA)	Exento	Exento
Servicios de transporte y operaciones accesorias directamente relacionados con las EB destinados a los regímenes de los artículos 23 y 24 LIVA. (Art.21 de la LIVA)	Exento	Exento

B2B: Business to Business

B2C: Business to Consumer

Fuente:LIVA
Elaboración Propia

d. Cuantificación del Impuesto

La cuantificación de la base imponible se deriva del valor de la operación realizada, incluyendo los gastos inherentes a la misma y no incluyendo los intereses, descuentos o indemnizaciones realizadas. Sobre esta base imponible se aplica el tipo de gravamen, que en el caso de los **servicios de transporte de mercancías es del 21%, excepto en transporte de viajeros, al que se aplica un tipo del 10%.**

Está exenta del impuesto la prestación de servicios públicos, excepto transporte de viajeros y telecomunicaciones, las operaciones de seguro, reaseguro y capitalización.

Deducciones y devoluciones

Se genera el derecho a deducción del impuesto soportado por la adquisición de los bienes y servicios en la realización:

- Si son transportes sujetos y no exentos, porque se cumpla la regla general de las operaciones que generan derecho a la deducción.
- Si son transportes exentos porque están relacionados con operaciones que originan el derecho a deducción.

Son deducibles las cuotas soportadas o satisfechas por las adquisiciones de bienes o servicios efectuados en el territorio de aplicación del IVA español:

- Soportadas por las adquisiciones de bienes y servicios efectuadas por el transportista.
- Autorrepercutidas por los servicios de transporte en los que se haya producido la inversión del sujeto pasivo.
- Satisfechas por las adquisiciones intracomunitarias de bienes o importaciones de bienes efectuadas por el transportista.

De forma general, los saldos a favor del contribuyente que resultan de las liquidaciones efectuadas en las declaraciones periódicas, se pueden compensar en las autoliquidaciones de los periodos siguientes, pero no se puede solicitar su devolución hasta la finalización del año natural.

d. Cuantificación del Impuesto (II)

En virtud de lo establecido en el artículo 30 bis del RIVA, los sujetos pasivos que ejerzan la actividad de transporte de viajeros o de mercancías por carretera, **tributen por el régimen simplificado del Impuesto**, cumpliendo los requisitos establecidos en las letras b) y c) del apartado 3 del Art. 30 ,RIVA, **hayan soportado cuotas deducibles del Impuesto como consecuencia de la adquisición de medios de transporte afectos a tales actividades, podrán solicitar la devolución de dichas cuotas deducibles durante los primeros 20 días naturales del mes siguiente a aquél en el cual hayan realizado la adquisición de los medios de transporte**, con arreglo al procedimiento, lugar y forma que establezca al efecto el Ministro de Economía y Hacienda.

Los medios de transporte a que se refiere el párrafo anterior que hayan sido adquiridos por los sujetos pasivos **que ejerzan la actividad de transporte de mercancías por carretera, deberán estar comprendidos en la categoría N1 y tener al menos 2.500 kilos de masa máxima autorizada o en las categorías N2 y N3** todas ellas del anexo II de la Directiva 2007/46/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos. (Introducida por el RD 1512/2018, de 28 de diciembre, en vigor a partir del 01/01/2019).

Lo dispuesto en este artículo no resultará de aplicación a los sujetos pasivos que opten por consignar las referidas cuotas deducibles en las declaraciones-liquidaciones que correspondan de acuerdo con lo dispuesto en el Art. 38 ,RIVA.

e. Régimen Simplificado

El principal objeto de esta modalidad de tributación es simplificar los cálculos y las obligaciones administrativas y contables para los transportistas.

El régimen simplificado se regula en los Art. 122 ,LIVA y Art. 123 ,LIVA. Dicho régimen **se aplicará a las personas físicas y a las entidades en régimen de atribución de rentas en el IRPF**, que desarrollen las actividades y reúnan los requisitos previstos en las normas que lo regulen, salvo que renuncien a él en los términos que reglamentariamente se establezcan. El RD-Ley 27/2018, de 28 de diciembre, prorroga los límites para la aplicación del régimen simplificado del IVA para el ejercicio 2019.

Su cálculo se realiza en base al importe de las cuotas devengadas por el IVA en función de unos parámetros, índices o módulos dependiendo de cada actividad. La principal diferencia entre estimación directa y módulos es la forma en la que se computan los ingresos.

No obstante, solo podrán acogerse a él las personas físicas que cumplen ciertos requisitos. El tipo de régimen lo escogerán a la hora de declarar el IRPF a través del régimen de estimación objetiva o de módulos. Por tanto, quien realice una actividad sujeta al régimen general del IVA o a un régimen especial distinto de los señalados, no podrá tributar en el régimen simplificado del IVA por ninguna actividad.

En relación con el ámbito de aplicación del régimen simplificado, éste se aplicará a los empresarios y profesionales que reúnan estos requisitos, Art. 122 ,LIVA y Art. 34 ,RIVA:

- Personas físicas o entidades en **régimen de atribución de rentas en el IRPF**. Siempre y cuando todos sus socios, herederos, comuneros o partícipes sean personas físicas.
- Todos aquellos que quieran acogerse al régimen simplificado de IVA **no deberán haber renunciado al mismo con anterioridad** ni expresa ni tácitamente. Además de no haber sido excluidos o renunciado a la estimación objetiva en el IRPF.

e. Régimen Simplificado (II)

- Solo podrán acogerse aquellas actividades incluidas en la Orden del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas que desarrolla el régimen especial simplificado. La Ley 48/2015 de Presupuestos Generales del Estado para el año 2016, introdujo un régimen transitorio para los ejercicios 2016 y 2017 (prorrogado para 2018 por el Real Decreto-ley 20/2018, de 29 de diciembre), respecto a los límites para la aplicación tanto del método de estimación objetiva del IRPF como para el régimen especial simplificado del IVA, consistente en una rebaja de estos límites inferior a la prevista en la Ley 26/2014 del IRPF para el ejercicio 2016. Los Módulos de 2019 aprobados en el BOE del día 30-11-2018, se publicaron en la Orden HAC/1264/2018, de 27 de noviembre, por la que se desarrollan para el año 2019 el método de estimación objetiva del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF) y el régimen especial simplificado del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA). Entró en vigor el pasado día 1 de diciembre de 2018, con efectos para el año 2019 y son los mismos que los de los tres años anteriores, resultando los siguientes:
 - Límites para la aplicación del método de estimación objetiva en los ejercicios son:
 - **Los rendimientos íntegros obtenidos en el conjunto de actividades económicas, excepto las agrícolas, ganaderas y forestales no supere: 250.000 euros/año anterior.**
 - **Operaciones por las que exista obligación de expedir factura cuando el destinatario sea un empresario profesional que actúe como tal en aplicación del Reglamento por el que se regulan las obligaciones de facturación no supere: 125.000 euros /año anterior.**
 - Que el **volumen de adquisiciones e importaciones de bienes y servicios en el ejercicio anterior** excluidas las adquisiciones de inmovilizado no supere la cantidad de 250.000 euros anuales (IVA excluido).

e. Régimen Simplificado (III)

En el **caso del sector del transporte**, además NO PUEDEN emplear en el desarrollo de su actividad:

- Transporte urbano colectivo y de viajeros por carretera: 5 vehículos cualquier día del año.
- Transporte por autotaxis.: 3 vehículos cualquier día del año.
- Transporte de mercancías por carretera: 4 vehículos cualquier día del año.
- Servicios de mudanzas: 4 vehículos cualquier día del año.
- Transporte de mensajería y recadería, cuando la actividad se realice exclusivamente con medios de transporte propios: 5 vehículos.

Cuota anual en el régimen simplificado IVA

La cuota anual, de forma general, se obtiene **calculando la diferencia entre las cuotas de IVA devengadas y las soportadas, con un importe mínimo de cuota a ingresar**. Dicho importe mínimo se determina en cada actividad por Hacienda.

Cuota devengada de IVA por operaciones corrientes:

- La cuota devengada es el resultado de sumar los importes de los módulos que se corresponden con cada actividad. La cuantía por módulos, de ese modo, se calcula multiplicando el índice fijado para cada uno, por el nº medio de unidades de cada módulo que explota el negocio durante el periodo anual.

Cuotas soportadas de IVA por operaciones corrientes:

De la cuantía del importe calculado para la cuota devengada se deducen:

- Las cuotas de IVA soportadas (el IVA pagado) por la compra o importación de bienes y servicios, que no formen parte del inmovilizado y se destinen a la explotación del negocio (Capítulo I del Título VIII de la Ley 37/1992 del IVA).
- El **1% del total de la cuota devengada por operaciones de difícil justificación**

e. Régimen Simplificado (IV)

Cuota anual en el régimen simplificado IVA (CONT.)

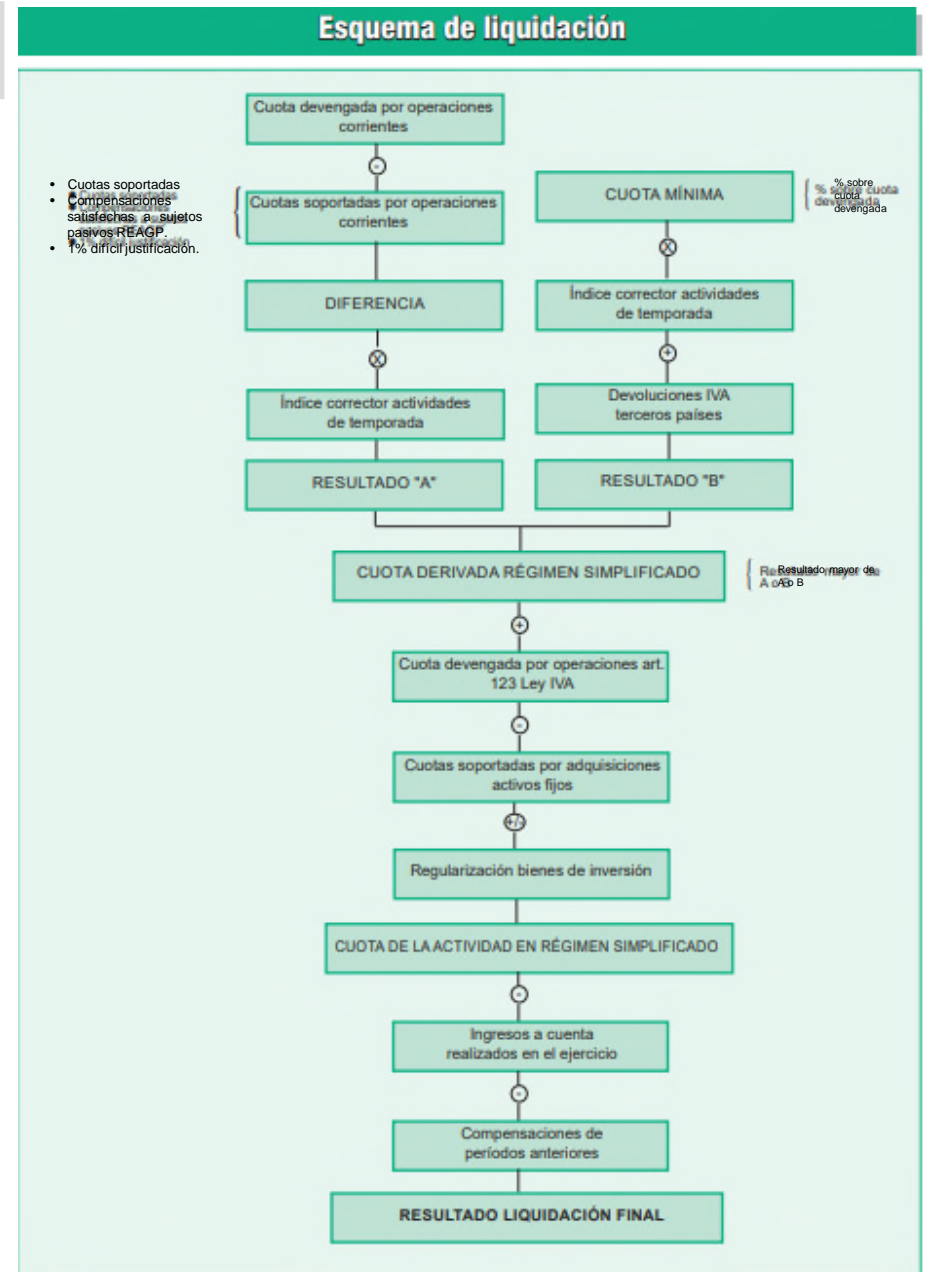
- ❑ Las subvenciones que no formen parte de la base imponible no afectan a la deducción de las cuotas soportadas.
- ❑ Compensaciones agrícolas pagadas.

Cuando los bienes adquiridos sean objeto de utilización en varias actividades sujetas al régimen simplificado, la cuota deducible en cada actividad se calculará prorrateando en función de la utilización efectiva.

Cuota derivada del régimen simplificado

La cuota en el régimen simplificado de IVA debe superar al resultado de restar a la cuota devengada a la soportada, siempre por encima de un límite mínimo. Este límite es un % determinado para cada actividad en el año vigente que establece una cuota mínima a pagar.

Al cálculo de la cuota derivada del régimen simplificado, se le debe restar los ingresos a cuenta ya desembolsados en los trimestres anteriores de ese mismo ejercicio, es decir, lo que ya se ha pagado de IVA trimestralmente de forma “adelantada”.



e. Régimen Simplificado (V)

Cuota anual en el régimen simplificado IVA

Resultado del régimen simplificado.

A la cuantía final se le suman las cuotas de IVA devengado en transacciones que quedaran fuera del régimen simplificado:

- ❑ Adquisiciones intracomunitarias de bienes
- ❑ Operaciones en las que se produzca la inversión del sujeto pasivo, (artículo 84, apartado uno, número 2º de la Ley 37/1992 del IVA).
- ❑ Las entregas de activos fijos materiales y la transmisión de activos fijos intangibles.

Asimismo, podrá deducirse el importe de las cuotas soportadas o satisfechas en la adquisición o importación de activos fijos destinados al desarrollo de la actividad.

Las distintas actividades que se desarrollan en el sector del transporte por carretera, con sus respectivos epígrafes del IAE así como los módulos que se le aplican, son los siguientes:

Actividad: Transporte urbano colectivo y de viajeros por carretera. Epígrafe I.A.E.: 721.1 y 3			
Módulo	Definición	Unidad	Cuota devengada anual por unidad Euros
1	Personal empleado	Persona	1.700,62
2	Número de asientos	Asiento	79,72
Cuota mínima por operaciones corrientes: 1% de la cuota devengada por operaciones corrientes.			

Actividad: Transporte de mercancías por carretera, excepto residuos. Epígrafe I.A.E.: 722			
Módulo	Definición	Unidad	Cuota devengada anual por unidad Euros
1	Personal empleado	Persona	4.149,99
2	Carga vehículos	Tonelada	388,55
Cuota mínima por operaciones corrientes: 10% de la cuota devengada por operaciones corrientes.			

Actividad: Transporte de residuos por carretera. Epígrafe I.A.E.: 723			
Módulo	Definición	Unidad	Cuota devengada anual por unidad Euros
1	Personal empleado	Persona	1.948,64
2	Carga vehículos	Tonelada	181,58

Cuota mínima por operaciones corrientes: 1% de la cuota devengada por operaciones corrientes.

NOTA: La cuota resultante de la aplicación de los signos o módulos anteriores incluye, en su caso, la derivada de las actividades auxiliares y complementarias del transporte, tales como agencias de transportes, depósitos y almacenamiento de mercancías, etc..., siempre que se desarrollen con carácter accesorio a la actividad principal.

NOTA: En los casos en que se realicen transportes de residuos y transportes de mercancías distintas de los mismos, los módulos aplicables a dichos sectores de la actividad se prorratearán en función de su utilización efectiva en cada uno. Asimismo, a cada sector de la actividad se le aplicará la cuota mínima por operaciones corrientes que le corresponda. La suma de dichas cuotas mínimas será la que se utilice para el cálculo de la cuota derivada del régimen simplificado del conjunto de la actividad.

Fuente: Orden HAC/1264/2018
Elaboración Propia

f. El Régimen Foral del País Vasco para el Impuesto sobre el Valor Añadido

El 30 de diciembre de 2017 entró en vigor la Ley 10/2017, de 28 de diciembre, por la que se modifica la Ley 12/2002, de 23 de mayo, por la que se aprueba el Concierto Económico con la Comunidad Autónoma del País Vasco. El objetivo de la norma es adaptar el Concierto Económico a diversos cambios legislativos, así como acordar la concertación de algunos tributos y modificar algunos de los preceptos reguladores de los puntos de conexión.

En virtud del Art. 26 del Concierto económico con el País Vasco, el IVA es un tributo concertado que se regirá por las mismas normas sustantivas y formales establecidas en cada momento por el Estado. No obstante, las instituciones competentes de los Territorios Históricos podrán aprobar los modelos de declaración e ingreso que contendrán, al menos, los mismos datos que los del territorio común, y señalar plazos de ingreso para cada período de liquidación, que no diferirán sustancialmente de los establecidos por la Administración del Estado.

La normativa específica de cada Territorio Histórico se encuentra recogida para Álava en el Decreto Foral Normativo 12/1993 *por Decreto foral 124/1993 y el Decreto foral 5/2019* para el régimen simplificado, para Vizcaya en la Norma Foral 7/1994 de 9 de noviembre y en la Orden Foral 2050/2018 de 11 de diciembre del régimen simplificado, y para Guipúzcoa en el Decreto Foral 102/1992, de 29 de diciembre. Estas normativas no difieren de la estatal excepto en el plazo de tributación.

La exacción de este Impuesto se ajustará a las siguientes normas:

- ❑ Los sujetos pasivos **que operen exclusivamente en territorio vasco tributarán íntegramente a las correspondientes Diputaciones Forales** y los que **operen exclusivamente en territorio común lo harán a la Administración del Estado**
- ❑ Cuando un sujeto pasivo **opere en territorio común y vasco tributará a ambas Administraciones en proporción al volumen de operaciones** efectuado en cada territorio, determinado de acuerdo con los puntos de conexión que se establecen en el artículo siguiente.
- ❑ Los sujetos pasivos cuyo **volumen total de operaciones en el año anterior no hubiera excedido de 10 millones de euros tributarán** en todo caso, y cualquiera que sea el lugar donde efectúen sus operaciones, **a la Administración del Estado, cuando su domicilio fiscal esté situado en territorio común y a la Diputación Foral correspondiente cuando su domicilio fiscal esté situado en el País Vasco.**

f. El Régimen Foral del País Vasco para el Impuesto sobre el Valor Añadido (II)

No obstante, para **los contribuyentes con un volumen de operaciones superior al umbral indicado** la inspección corresponderá a la Administración del Estado en el caso de sujetos pasivos con domicilio fiscal en el País Vasco que en el ejercicio anterior hubieran **realizado en territorio común el 75% o más de su volumen de operaciones** y corresponderá a las diputaciones forales la inspección de los contribuyentes con domicilio en territorio común que en el ejercicio anterior hubieran realizado en el País Vasco el 75% o más de sus operaciones.

Se exceptúa el caso de los contribuyentes con domicilio en territorio común y acogidos al régimen de grupos de entidades, para los que la competencia corresponderá a la Administración del Estado, excepto que hubieran realizado la totalidad de sus operaciones en el País Vasco.

Las administraciones que no ostenten la competencia inspectora podrán verificar aquellas operaciones que pudieran afectar al cálculo del volumen de operaciones, con independencia de dónde se entendieran realizadas, a los solos efectos de comunicar lo actuado a la administración con competencia inspectora, sin que ello produzca efectos económicos para el contribuyente.

A estos efectos, se consideran **realizadas en los Territorios Históricos del País Vasco**

□ Entregas de bienes:

- Muebles corporales: cuando para ello deban ser objeto de transporte, se entienden realizadas en el lugar en que se encuentren al tiempo de iniciarse la expedición o el transporte.
- Las prestaciones de servicios: cuando se efectúen desde dichos territorios, salvo las relacionadas directamente con bienes inmuebles, que se entienden realizadas en los Territorios Históricos cuando éstos radiquen allí.
- Operaciones específicas: se entienden realizadas en el lugar del domicilio fiscal, entre otros las siguientes:
 - Servicios de transporte, incluso los de mudanza, remolque y grúa.
 - Arrendamiento de medios de transporte.

g. El Régimen Foral de Navarra

En virtud de la Ley 10/2017, de 28 de diciembre (BOE 29/12/2017), de modificación del Concierto Económico con la Comunidad Autónoma del País Vasco, se elevó de 7 a 10 millones de euros el límite para tributar a varias Administraciones en proporción al volumen de operaciones realizado en cada territorio, en IVA e Impuesto sobre Sociedades. Por su parte, en el **Convenio Económico entre el Estado y la Comunidad Foral de Navarra** dicho límite está fijado en 7 millones de euros, aunque actualmente está en fase de negociación la actualización del Convenio y se prevé la aprobación de la elevación de dicho límite a 10 millones de euros.

Como consecuencia del diferente límite establecido actualmente en el Convenio y en el Concierto, se establece una **norma transitoria para aclarar cómo deben tributar en el IVA y el Impuesto sobre Sociedades aquellas empresas cuyo volumen de operaciones sea superior a 7 millones de euros e inferior a 10 millones de euros** estableciendo unas reglas claras y consensuadas entre las Administraciones con el fin de facilitar el cumplimiento de las obligaciones tributarias y son las siguientes. Tributarán en Navarra:

- ❑ Los que tengan su domicilio fiscal en Navarra y su volumen total de operaciones en el año anterior no hubiere excedido de siete millones de euros.
- ❑ Los que operen exclusivamente en territorio navarro y su volumen total de operaciones en el año anterior hubiere excedido de siete millones de euros, cualquiera que sea el lugar en el que tengan su domicilio fiscal.
- ❑ Los sujetos pasivos que operen en ambos territorios y cuyo volumen total de operaciones en el año anterior hubiere excedido de siete millones de euros, tributarán conjuntamente a ambas Administraciones, cualquiera que sea el lugar en el que tengan su domicilio fiscal. La tributación se efectuará en proporción al volumen de operaciones realizado en cada territorio durante el año natural.

EXACCIÓN CONVENIO - CONCIERTO		
DOMICILIO FISCAL	VOLUMEN DE OPERACIONES EJERCICIO ANTERIOR	TRIBUTACIÓN
Navarra	≤ 7 MILL €	HT NAVARRA
	> 7 MILL € ≤ 10 MILL €	AEAT y HT Navarra: Exacción HTN % operaciones en Navarra Exacción AEAT % operaciones en Territorio común + País Vasco
	> 10 MILL €	EN PROPORCIÓN al volumen de operaciones en cada territorio
Territorio Común	≤ 7 MILL €	AEAT
	> 7 MILL € ≤ 10 MILL €	AEAT y HT Navarra: Exacción HTN % operaciones en Navarra Exacción AEAT % operaciones en Territorio común + País Vasco
	> 10 MILL €	EN PROPORCIÓN al volumen de operaciones en cada territorio
País Vasco	≤ 10 MILL €	HF PAÍS VASCO
	> 10 MILL €	EN PROPORCIÓN al volumen de operaciones en cada territorio

Fuente: Gobierno Navarra

g. El Régimen Foral de Navarra (II)

El régimen simplificado en Navarra se recoge en la ORDEN FORAL 12/2019, de 29 de enero, del Consejero de Hacienda y Política Financiera, por la que se desarrollan para el año 2019 el régimen de estimación objetiva del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y el régimen simplificado del Impuesto sobre el Valor Añadido.

Se pueden acoger al régimen simplificado cuando no se superen los límites siguientes:

- superar los 150.000 euros de ingresos
- tener más de 1 vehículo; para servicios de transportes, mudanzas y mensajería.

En las tablas siguientes se muestran los módulos:

Actividad: Transporte urbano colectivo y de viajeros por carretera

Epígrafe IAE: 721.1 y 3

MÓDULO	DEFINICIÓN	UNIDAD	CUOTA ANUAL POR UNIDAD (euros)
1	Personal empleado	Persona	102,09
2	Número de asientos	Asiento	3,47

Fuente: Orden Foral12/2019
Elaboración Propia

Actividad: Transporte de mercancías por carretera / Transporte de residuos

Epígrafe IAE: 722

MÓDULO	DEFINICIÓN	UNIDAD	CUOTA ANUAL POR UNIDAD (euros)
1	Personal empleado	Persona	3.285,72 / 1.016,72
2	Carga de vehículos	Tonelada	121,00 / 38,16

Nota: La cuota resultante de la aplicación de los signos o módulos anteriores incluye, en su caso, la derivada de las actividades auxiliares y complementarias del transporte, tales como agencias de transportes, depósitos y almacenamiento de mercancías, etc., siempre que se desarrollen con carácter accesorio a la actividad principal.

Nota: En los casos en que se realicen transportes de residuos y transporte de mercancías distintas de los mismos, los módulos aplicables a dichos sectores de la actividad se prorratearán en función de su utilización efectiva en cada uno.

Fuente: Orden Foral12/2019
Elaboración Propia

3. FISCALIDAD GENERAL EN EL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA

- 3.1 INTRODUCCIÓN
- 3.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO
- 3.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS
- 3.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES
- 3.5 IMPUESTO SOBRE PATRIMONIO
- 3.6 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS
- 3.7 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES
- 3.8 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA
- 3.9 IMPUESTO SOBRE DETERMINADOS TIPOS DE TRANSPORTE
- 3.10 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS
- 3.11 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS
- 3.12 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA
- 3.13 AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE
- 3.14 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA
- 3.15 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULO
- 3.16 REVISIÓN DEL TACÓGRAFO

a. Normativa del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas

- ❑ Ley 35/2006, de 28 de noviembre del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio (BOE, 29-noviembre-2006).
- ❑ Real Decreto 439/2007, de 30 de marzo, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y se modifica el Reglamento de Planes y Fondos de Pensiones, aprobado por Real Decreto 304/2004, de 20 de febrero. (BOE, 31-marzo-2007).
- ❑ Orden HAC/1264/2018, de 27 de noviembre por la que se desarrollan para el año 2019 el método de estimación objetiva del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y el régimen especial simplificado del Impuesto sobre el Valor Añadido. (BOE, 30-noviembre-2018).
- ❑ Orden HFP/231/2018, de 6 de marzo, por la que se aprueban los modelos de declaración del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y del Impuesto sobre el Patrimonio, ejercicio 2017, se determinan el lugar, forma y plazos de presentación de los mismos, se establecen los procedimientos de obtención, modificación, confirmación y presentación del borrador de declaración del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, se determinan las condiciones generales y el procedimiento para la presentación de ambos por medios telemáticos o telefónicos y por la que se modifica la Orden HAP/2194/2013, de 22 de noviembre.

b. Antecedentes de la legislación

La idea de un impuesto personal sobre la renta de las personas físicas de carácter general, personal y progresivo, se introdujo en España con la reforma tributaria de 1978. La acumulación obligatoria de las rentas de la unidad familiar, en un impuesto de naturaleza progresiva que considera como contribuyente al individuo, obligó a modificar la regulación del impuesto para adecuarlo a su naturaleza esencialmente individual. Las reformas del IRPF, con la Ley 40/1998 y la Ley 46/2002, supusieron una reducción tanto de los tipos de gravamen como del número de tramos de la escala, al tiempo que sustituyeron las deducciones en la cuota en concepto de circunstancias personales y familiares por reducciones en la base imponible, y mantuvieron la diversidad en el tratamiento de las distintas fórmulas del ahorro.

La última reforma vino con la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, tiene como objetivos fundamentales mejorar la equidad y favorecer el crecimiento económico, al tiempo que persigue garantizar la suficiencia financiera para el conjunto de las administraciones públicas, favorecer la tributación homogénea del ahorro y abordar, desde la perspectiva fiscal, los problemas derivados del envejecimiento y la dependencia.

c. Descripción del Impuesto (I)

El Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas es un **tributo de carácter personal y directo** que grava, según los principios de igualdad, generalidad y progresividad, la renta de las personas físicas de acuerdo con su naturaleza y sus circunstancias personales y familiares.

Constituye el objeto de este Impuesto la renta del contribuyente, entendida como la totalidad de sus rendimientos, ganancias y pérdidas patrimoniales y las imputaciones de renta que se establezcan por la ley, con independencia del lugar donde se hubiesen producido y cualquiera que sea la residencia del pagador.

El IRPF se aplica en todo el territorio español, con las especialidades previstas para Canarias, Ceuta y Melilla y sin perjuicio de los regímenes tributarios forales de concierto y convenio económico en vigor, respectivamente, en los Territorios Históricos del País Vasco y en la Comunidad Foral de Navarra. Todo ello sin perjuicio de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales que hayan pasado a formar parte del ordenamiento interno, de conformidad con el artículo 96 de la Constitución Española.

Constituye **el hecho imponible del IRPF** la obtención de renta por el contribuyente cuyos componentes son los siguientes:

- ❑ **Los rendimientos del trabajo:** sueldos y salarios, prestaciones por desempleo, remuneraciones en concepto de gastos de representación, dietas y asignaciones para gastos de viaje, prestaciones derivadas de los sistemas de previsión social, ..
- ❑ **Los rendimientos del capital mobiliario e inmobiliario** todas las utilidades o contraprestaciones, que provengan, del capital mobiliario e inmobiliario y no se hallen afectos a actividades económicas realizadas por el mismo.
- ❑ Los **rendimientos de las actividades económicas**
- ❑ Las **ganancias y pérdidas patrimoniales.**
- ❑ Las **imputaciones de renta establecidas por ley.**

Centrando el análisis en el sector del transporte, la Ley del IRPF determina que los **rendimientos de la actividad del transporte** se considerarán obtenidos por quienes realicen de forma habitual, personal y directa la ordenación por cuenta propia de los medios de producción y los recursos humanos afectos a las actividades. Se presumirá, salvo prueba en contrario, que dichos requisitos concurren en quienes figuren como titulares de las actividades económicas. Las actividades del transporte se considerarán **rendimientos empresariales mercantiles.**

c. Descripción del Impuesto (II)

Por este impuesto tributarán los rendimientos netos de la actividad, es decir, los ingresos obtenidos de la actividad menos sus gastos, incluyendo también los incrementos y disminuciones patrimoniales que se registren en el periodo.

Los métodos de determinación del rendimiento neto de las actividades empresariales mercantiles son los siguientes:

- ❑ Estimación directa, que admite dos modalidades: normal y simplificada.
- ❑ Estimación objetiva, que se aplica como método voluntario a cada una de las actividades económicas, aisladamente consideradas, que determine el Ministro de Hacienda y Función Pública.

Estimación Directa

La estimación directa constituye el método general para la determinación de la cuantía de los distintos componentes de la base imponible del IRPF, entre los cuales se incluyen, obviamente, los derivados del ejercicio de actividades económicas. Este método se basa en las declaraciones presentadas por el contribuyente, así como en los datos consignados en los libros y registros contables que está obligado a llevar, comprobados por la Administración tributaria.

La **modalidad normal** del método de estimación directa debe aplicarse obligatoriamente para la determinación del rendimiento neto de todas las actividades económicas desarrolladas por el contribuyente, siempre que se cumpla cualquiera de los dos siguientes requisitos:

- ❑ Que el importe neto de la cifra de negocios del año anterior, correspondiente al conjunto de las actividades desarrolladas por el contribuyente, supere los 600.000 euros anuales el año anterior.
- ❑ Que se renuncie a la modalidad simplificada del método de estimación directa.

La **Estimación Directa Simplificada** puede ser aplicada a los **transportistas** siempre y cuando:

- ❑ No determine el rendimiento neto de todas sus actividades por el método de estimación objetiva.
- ❑ El importe neto de la cifra de negocios del año anterior, correspondiente al conjunto de las actividades desarrolladas por el contribuyente, no supere los 600.000 euros anuales.
- ❑ Ninguna actividad desarrollada por el contribuyente se encuentre en la modalidad normal del método de estimación directa.

c. Descripción del Impuesto (III)

La determinación del rendimiento neto de las actividades económicas en el método de estimación directa se realiza de acuerdo con las normas del Impuesto sobre Sociedades (IS), sin perjuicio de las reglas contenidas a estos efectos en la propia Ley y Reglamento del IRPF. A continuación se definen alguno de los conceptos:

- Ingresos íntegros computables:** ingresos de explotación, otros ingresos (subvenciones excepto la percepción de ayudas al abandono de la actividad de transporte por carretera), autoconsumo de bienes y servicios y la Transmisión elementos patrimoniales.
- Gastos deducibles:** Consumos de explotación, Sueldos y salarios, Seguridad Social a cargo de la empresa, arrendamientos, servicios profesionales, etc. La única diferencia es en el tema de las provisiones, en el método simplificado el conjunto de las provisiones deducibles y los gastos de difícil justificación se cuantificarán exclusivamente aplicando el porcentaje del 5 por 100 sobre el rendimiento neto positivo excluido este concepto, sin que la cuantía resultante pueda superar 2.000 euros anuales (este porcentaje es incompatible con la aplicación de la reducción por el ejercicio para trabajadores autónomos económicamente dependientes).

Asimismo, en el método simplificado se dará libertad en el tipo de amortización del inmovilizado.

Se muestra en la tabla adjunta un cuadro resumen de cálculo del rendimiento neto de las actividades económicas.

Cuadro- resumen

	Estimación directa (modalidad normal) (EDN)	Estimación directa (modalidad simplificada) (EDS)
Fase 1ª	(+) Ingresos íntegros (-) Gastos deducibles (-) Amortizaciones (=) Rendimiento neto	(+) Ingresos íntegros (-) Gastos deducibles (excepto provisiones y amortizaciones) (-) Amortizaciones tabla simplificada (=) Diferencia (-) Gastos de difícil justificación: 5% s/diferencia positiva (Máximo 2.000 euros) * (=) Rendimiento neto
Fase 2ª	(-) Reducción rendimientos con periodo de generación superior a dos años u obtenidos de forma notoriamente irregular cuando se imputen en un solo ejercicio (30%). Base reducción máxima: 300.000 euros <i>Régimen transitorio:</i> aplicación de esta reducción a rendimientos que vinieran percibiéndose de forma fraccionada con anterioridad a 1-1-2015 (=) Rendimiento neto reducido	(-) Reducción rendimientos con periodo de generación superior a dos años u obtenidos de forma notoriamente irregular cuando se imputen en un solo ejercicio (30%). Base reducción máxima: 300.000 euros <i>Régimen transitorio:</i> aplicación de esta reducción a rendimientos que vinieran percibiéndose de forma fraccionada con anterioridad a 1-1-2015 (=) Rendimiento neto reducido
Fase 3ª	(-) Reducción para trabajadores autónomos económicamente dependientes o con único cliente no vinculado: * Reducción general * Incremento adicional para contribuyentes con rendimiento neto de la actividad inferior a 14.450 euros y rentas distintas de las anteriores, excluidas las exentas, inferiores a 6.500 euros * Incremento adicional por discapacidad (-) Reducción para contribuyentes con rentas totales inferiores a 12.000 euros, incluidas las de la actividad económica (incompatible con la reducción anterior) (-) Reducción por inicio de actividad (=) Rendimiento neto reducido total	(-) Reducción para trabajadores autónomos económicamente dependientes o con único cliente no vinculado *(incompatible con gastos de difícil justificación): * Reducción general * Incremento adicional para contribuyentes con rendimiento neto de la actividad inferior a 14.450 euros y rentas distintas de las anteriores, excluidas las exentas, inferiores a 6.500 euros * Incremento adicional por discapacidad (-) Reducción para contribuyentes con rentas totales inferiores a 12.000 euros, incluidas las de la actividad económica (incompatible con la reducción anterior) (-) Reducción por inicio de actividad (=) Rendimiento neto reducido total

Fuente: Agencia Tributaria

Estimación Objetiva

El método de estimación objetiva para la determinación del rendimiento neto de las actividades económicas, presenta como principal característica la de prescindir de los flujos reales de ingresos y gastos producidos en el desarrollo de la actividad. En su lugar, se aplican determinados indicadores objetivos que representan las características económicas estructurales básicas de cada sector de actividad económica (**signos, índices o módulos**), que son aprobados previamente mediante Orden del Ministro de Hacienda y Función Pública, dicha orden fue en el año 2019 la ya citada anteriormente en el IVA, Orden HAC/1264/2018, de 27 de noviembre.

Los límites para la aplicación del método de estimación objetiva son los ya mencionados para el impuesto de valor añadido, y no pueden superar los siguientes:

- ❑ Volumen de ingresos : **no superar los 250.000 euros anuales.**
- ❑ Facturación a empresas y profesionales: **no superar los 125.000 euros anuales**
- ❑ El límite del volumen de compras o gastos máximo, queda establecida en **250.000 euros.**
- ❑ En el caso del **sector del transporte**, además NO PUEDEN emplear en el desarrollo de su actividad:
 - Transporte urbano colectivo y de viajeros por carretera: 5 vehículos cualquier día del año.
 - Transporte de mercancías por carretera: 4 vehículos cualquier día del año.
- ❑ Además: Que el contribuyente no haya renunciado, de forma expresa o tácita, a la aplicación del método de estimación objetiva ni realizar otras actividades que tributan en estimación directa, y que todos los socios, herederos, comuneros o partícipes sean personas físicas contribuyentes por el IRPF.

Se tienen en cuenta los ingresos (todas las operaciones con independencia de que exista o no obligación de expedir factura) del año anterior. No se tiene en cuenta el IVA para el cálculo de los ingresos ni las ventas de vehículos, naves (bienes de inversión) ni se computarán las subvenciones corrientes o de capital ni las indemnizaciones.

Para el cálculo del límite de gastos anuales se tiene que tener en cuenta cualquier gasto corriente de la actividad (base imponible): sueldos, seguros sociales, seguros camiones, vehículos. No se suman al límite de gastos para módulos las adquisiciones de vehículos, naves u otros bienes de inversión ni se tiene en cuenta en este límite el IVA soportado.

Asimismo, se comprenderán en cada actividad las operaciones económicas que se desarrollen con carácter accesorio a la actividad principal, es decir, aquella cuyo volumen de ingresos no supere el 40 por 100 del volumen correspondiente a la actividad principal. Para el cómputo de la magnitud máxima de exclusión deberán tenerse en cuenta las personas empleadas o vehículos que se utilicen para el desarrollo de la actividad principal.

c. Descripción del Impuesto (V)

La determinación del rendimiento neto reducido anual correspondiente a cada actividad se efectúa, una vez transcurrido el año o cuando finalice el período impositivo, mediante las operaciones sucesivas que se indican en el siguiente esquema:

MODULOS TRANSPORTE POR CARRETERA.2019

Actividad: Transporte urbano colectivo y de viajeros por carretera. Epígrafe I.A.E.: 721.1 y 3			
Módulo	Definición	Unidad	Rendimiento anual por unidad antes de amortización Euros
1	Personal asalariado	Persona	2.981,02
2	Personal no asalariado	Persona	16.016,97
3	Número de asientos	Asiento	121,40

(*) Asientos. Por asientos se entenderá el número de unidades que figura en la Tarjeta de Inspección Técnica del vehículo, excluido el del conductor y el del guía.

Actividad: Transporte de mercancías por carretera. Epígrafe I.A.E.: 722			
Módulo	Definición	Unidad	Rendimiento anual por unidad antes de amortización Euros
1	Personal asalariado	Persona	2.728,59
2	Personal no asalariado	Persona	10.090,99
3	Carga vehículos	Tonelada	126,21

NOTA: El rendimiento neto resultante de la aplicación de los signos o módulos anteriores incluye, en su caso, el derivado de las actividades auxiliares y complementarias del transporte, tales como agencias de transportes, depósitos y almacenamiento de mercancías, etc., siempre que se desarrollen con carácter accesorio a la actividad principal.

(*) Carga del vehículo. La capacidad de carga de un vehículo o conjunto de vehículos será igual a la diferencia entre la masa total máxima autorizada determinada teniendo en cuenta las posibles limitaciones administrativas, que en su caso, se reseñen en las Tarjetas de Inspección Técnica, con el límite de cuarenta toneladas, y la suma de las taras correspondientes a los vehículos portantes (peso en vacío del camión, remolque, semirremolque y cabeza tractora), expresada, según proceda, en kilogramos o toneladas, estas últimas con dos cifras decimales.

En el caso de cabezas tractoras que utilicen distintos semirremolques su tara se evaluará en ocho toneladas como máximo.

Cuando el transporte se realice exclusivamente con contenedores, la tara de éstos se evaluará en tres toneladas.. 12ª) Asientos. Por asientos se entenderá el número de unidades que figura en la Tarjeta de Inspección Técnica del vehículo, excluido el del conductor y el del guía.

CALCULO RENDIMIENTO NETO

Fase 1ª	(x) UNIDADES DE MÓDULO EMPLEADAS, UTILIZADAS O INSTALADAS = RENDIMIENTO ANUAL POR UNIDAD ANTES DE AMORTIZACIÓN = RENDIMIENTO NETO PREVIO
Fase 2ª	MINORACIONES: (-) INCENTIVOS AL EMPLEO (-) INCENTIVOS A LA INVERSIÓN = RENDIMIENTO NETO MINORADO
Fase 3ª	(x) ÍNDICES CORRECTORES = RENDIMIENTO NETO DE MÓDULOS
Fase 4ª	(-) REDUCCIÓN DE CARÁCTER GENERAL: 5 POR 100 (-) REDUCCIÓN ESPECIAL PARA ACTIVIDADES ECONÓMICAS EN LORCA: 20 POR 100 (-) GASTOS EXTRAORDINARIOS POR CIRCUNSTANCIAS EXCEPCIONALES (Incendios, inundaciones, hundimientos...) (+) OTRAS PERCEPCIONES EMPRESARIALES = RENDIMIENTO NETO DE LA ACTIVIDAD
Fase 5ª	(-) REDUCCIÓN POR IRREGULARIDAD (*): 30 POR 100 = RENDIMIENTO NETO REDUCIDO DE LA ACTIVIDAD

(*) Aplicable únicamente respecto del componente "Otras percepciones empresariales" con período de generación superior a dos años o que se califiquen reglamentariamente como obtenidas de forma notoriamente irregular en el tiempo.

c. Descripción del Impuesto (VI)

Índices correctores especiales

Sobre el rendimiento neto minorado de la actividad cuyo importe sea positivo se aplicarán, cuando corresponda, unos índices correctores especiales:

- ❑ **Actividad de transporte urbano colectivo y de viajeros por carretera** Se aplicará el índice **0,80** cuando el titular disponga de un único vehículo.
- ❑ **Actividades de transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanzas**
 - Se aplicará el índice 0,80 cuando el titular disponga de un único vehículo.
 - Se aplicará el índice 0,90 cuando la actividad se realice con tractocamiones y el titular carezca de semirremolques.
 - Cuando la actividad se desarrolle con un único tractocamión y sin semirremolques, se aplicará, exclusivamente, el índice 0,75.

Índices correctores generales para el sector transportes por carretera:

- ❑ **Índice corrector de exceso:** Cuando el rendimiento neto minorado, o en su caso, rectificado por aplicación de los índices anteriores de las actividades que a continuación se mencionan resulte superior a las cuantías que se señalan en cada caso, al exceso sobre dichas cuantías se le aplicará el índice 1,30.
 - Transporte urbano colectivo y de viajeros por carretera: 35.196,62€
 - Transporte de mercancías por carretera: 33.640,86€

c. Descripción del Impuesto (VII)

Una vez determinadas la base imponible general y la base imponible del ahorro, como consecuencia del procedimiento de integración y compensación de rentas, debe procederse a la determinación de la base liquidable general y base liquidable del ahorro. El proceso de determinación de estas últimas magnitudes se representa esquemáticamente. La base liquidable general es el resultado de practicar en la base imponible general las reducciones legalmente establecidas:

- ❑ **Reducción por tributación conjunta**
 - Unidades familiares integradas por ambos cónyuges: 3.400 euros anuales.
 - Unidades familiares monoparentales: 2.150 euros anuales.
- ❑ **Aportaciones y contribuciones a sistemas de previsión social con carácter general:** el límite será de 8.000 euros anuales. Además, para seguros colectivos de dependencia contratados por empresas para cubrir compromisos por pensiones se establece un límite adicional, propio e independiente, de 5.000 euros anuales.
- ❑ **Aportaciones a sistemas de previsión social de los que sea partícipe, mutualista o titular el cónyuge del contribuyente** con el límite máximo de 2.500 euros anuales (cumpliendo una serie de requisitos).
- ❑ **Reducciones por aportaciones y contribuciones a sistemas de previsión social constituidos a favor de personas con discapacidad:** límite máximo 24.250 euros anuales.
- ❑ **Reducciones por aportaciones a patrimonios protegidos de personas con discapacidad:** límite máximo 24.250 euros anuales.
- ❑ **Reducciones por pensiones compensatorias y anualidades por alimentos.**
- ❑ **Reducciones por aportaciones a la mutualidad de previsión social a prima fija de deportistas profesionales y de alto nivel.**

Reducciones de la base imponible	Importe euros/año	Límite máximo conjunto anual
Reducción por tributación conjunta • Unidades familiares integradas por ambos cónyuges • Unidades familiares monoparentales	3.400 2.150	El remanente, si lo hubiera, reducirá la BI del ahorro sin que la misma pueda resultar negativa
Reducciones por aportaciones y contribuciones a sistemas de previsión social A) Régimen general – A planes de pensiones – A mutualidades de previsión social – A planes de previsión asegurados – A planes de previsión social empresarial – A seguros privados de dependencia – A seguros colectivos de dependencia	Hasta 8.000 Hasta 5.000	La menor de: • 30 por 100 de la suma de los rendimientos netos del trabajo y de actividades económicas del ejercicio • 8.000 euros + límite adicional de 5.000 euros (*) Se incluye dentro de los límites máximos conjuntos del Régimen general
B) Aportaciones a sistemas de previsión social de los que es partícipe, mutualista o titular el cónyuge del contribuyente	Hasta 2.500	
Reducciones por aportaciones y contribuciones a sistemas de previsión social constituidos a favor de personas con discapacidad – Realizadas por la persona con discapacidad – Realizadas por parientes, tutor o cónyuge de la persona con discapacidad	Hasta 24.250 Hasta 10.000	24.250 euros
Reducciones por aportaciones a patrimonios protegidos de personas con discapacidad – Para cada aportante y por el conjunto de patrimonios protegidos a los que efectúe aportaciones – Para el conjunto de las reducciones practicadas por todas las personas que efectúen aportaciones a favor de un mismo patrimonio protegido	Hasta 24.250 Hasta 10.000	24.250 euros
Reducciones por pensiones compensatorias y anualidades por alimentos en favor de personas distintas de los hijos	La totalidad	El remanente, si lo hubiera, reducirá la BI del ahorro sin que la misma pueda resultar negativa
Reducciones por aportaciones a la mutualidad de previsión social a prima fija de deportistas profesionales y de alto nivel	Hasta 24.250	La menor de: • Suma de los rendimientos netos del trabajo y de actividades económicas del ejercicio • 24.250 euros

Fuente: Agencia Tributaria

d. Cuantificación del Impuesto

La determinación de las cuotas íntegras del IRPF se realiza aplicando los **tipos progresivos de las escalas estatal y autonómica a la base liquidable**

El IRPF es un impuesto cedido con carácter parcial, con el límite del 50 por 100, en los términos establecidos en la Ley Orgánica 8/1980, de 22 de septiembre, de financiación de las Comunidades Autónomas, modificada, por última vez a efectos del IRPF, por la Ley Orgánica 3/2009, de 18 de diciembre (BOE del 19). Así, la base liquidable general **se somete a un gravamen estatal y a un gravamen autonómico, que dan lugar a una cuota estatal y otra autonómica**. En lo concerniente a la cuota autonómica, cabe destacar que las Comunidades Autónomas de régimen común pueden asumir competencias normativas en la determinación del importe del mínimo personal y familiar aplicable para el cálculo del gravamen autonómico y sobre la escala autonómica aplicable a la base liquidable general.

La adecuación del IRPF a las circunstancias personales y familiares de contribuyente se concreta en el **mínimo personal y familiar** cuya función consiste en cuantificar aquella parte de la renta que, por destinarse a satisfacer las necesidades básicas personales y familiares del contribuyente, no se somete a tributación por el IRPF. El importe correspondiente al mínimo personal y familiar forma parte de la base liquidable para gravarse a tipo cero. El mínimo personal y familiar es el resultado de sumar las cuantías correspondientes al:

- Mínimo del contribuyente.
- Mínimo por descendientes.
- Mínimo por ascendientes.
- Mínimo por discapacidad

Cuadro-resumen	
Mínimos personales, por descendientes, por ascendientes y por discapacidad	
Mínimo del contribuyente	5.550 euros anuales, en general + 1.150 euros anuales, si tiene más de 65 años + 1.400 euros anuales, si tiene más de 75 años.
	Discapacidad: 3.000 euros anuales, por discapacidad del contribuyente igual o mayor del 33 por 100 9.000 euros anuales, si el grado de discapacidad es igual o superior al 65 por 100. + 3.000 euros anuales, si necesita ayuda de terceras personas o movilidad reducida.
Mínimo por descendientes	2.400 euros anuales por el 1º. 2.700 euros anuales por el 2º. 4.000 euros anuales por el 3º. 4.500 euros anuales por el 4º y siguientes. + 2.800 euros anuales, por descendiente menor de tres años. (* En caso de fallecimiento del descendiente 2.400 euros)
	Discapacidad: 3.000 euros anuales, por discapacidad del descendiente igual o mayor del 33 por 100 9.000 euros anuales, si el grado de discapacidad es igual o superior al 65 por 100. + 3.000 euros anuales, si necesita ayuda de terceras personas o movilidad reducida.
Mínimo por ascendientes	1.150 euros anuales por cada ascendiente. + 1.400 euros anuales, si tiene más de 75 años. (* En caso de fallecimiento del ascendiente 1.150 euros)
	Discapacidad: 3.000 euros anuales, por discapacidad del ascendiente igual o mayor del 33 por 100 9.000 euros anuales, si el grado de discapacidad es igual o superior al 65 por 100. + 3.000 euros anuales, si necesita ayuda de terceras personas o movilidad reducida.

Fuente: Agencia Tributaria

d. Cuantificación del Impuesto (II)

Las únicas Comunidades Autónomas que han regulado algunos mínimos personales diferentes a los de la normativa estatal, incrementándolos, son Illes Balears, Madrid y La Rioja.

Cuota Integra estatal:

1. El cálculo de la cuota íntegra estatal correspondiente a la base liquidable general se realizará de la siguiente forma:

- A la base liquidable general (sin descontar el importe del mínimo personal y familiar) se le aplicarán los tipos correspondientes a la escala general del impuesto.
- Se aplicará la misma escala a la parte de base liquidable general correspondiente al mínimo personal y familiar.
- Se restará a la cuota resultante del apartado 1 la cuota resultante del apartado 2

:

Aplicable tanto en tributación individual como en tributación conjunta por todos los contribuyentes, con independencia de su lugar de residencia	Base liquidable hasta euros	Cuota íntegra euros	Resto base liquidable hasta euros	Tipo aplicable Porcentaje
	0,00	0,00	12.450,00	9,50
	12.450,00	1.182,75	7.750,00	12,00
	20.200,00	2.112,75	15.000,00	15,00
	35.200,00	4.362,75	24.800,00	18,50
	60.000,00	8.950,75	En adelante	22,50

Fuente: Agencia Tributaria

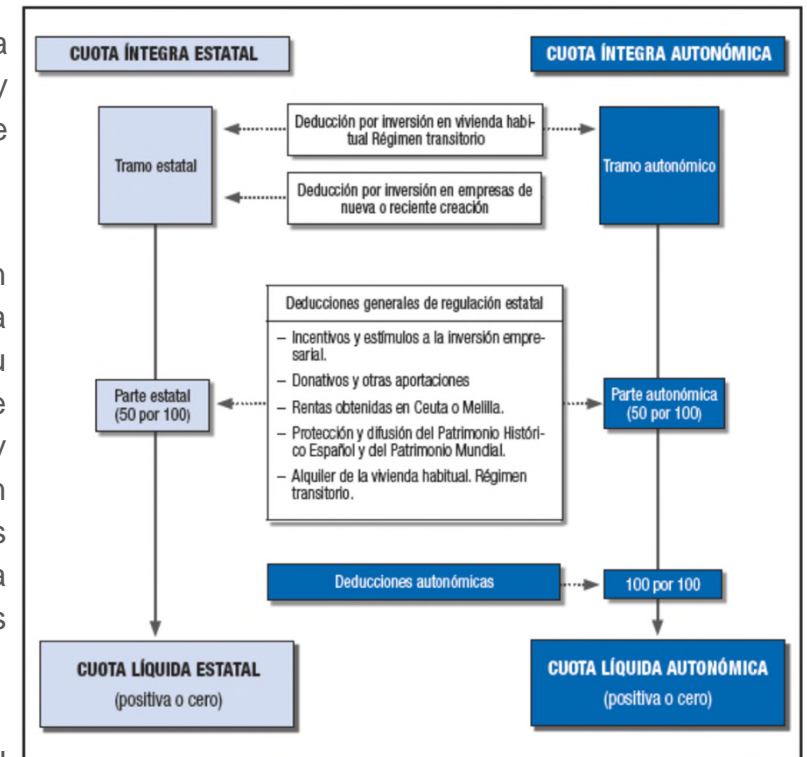
Cuota Integra Autonómica

A la base liquidable general se le aplicarán **los tipos de la escala autonómica del Impuesto** que, conforme a lo previsto en la Ley 22/2009, por el que se regula el sistema de financiación de las Comunidades Autónomas de régimen común y Ciudades con Estatuto de Autonomía, hayan sido aprobadas por la Comunidad Autónoma. La cuantía resultante se minorará en el importe derivado de aplicar a la parte de la base liquidable general correspondiente al mínimo personal y familiar que resulte de los incrementos o disminuciones a que se refiere el artículo 56.3 de la Ley del IRPF, la escala autonómica aprobada por cada Comunidad Autónoma. La escala autonómica para residentes extranjeros es la misma que la estatal.

d. Cuantificación del Impuesto (III)

Una vez determinadas las cuotas íntegras, estatal y autonómica, la fase liquidatoria siguiente del IRPF tiene por objeto determinar las respectivas cuotas líquidas, estatal y autonómica (Arts. 67 y 77 Ley del IRPF). Para ello, deben aplicarse sobre el importe de las cuotas íntegras los siguientes grupos de deducciones:

- ❑ **Deducción por inversión en vivienda habitual Régimen transitorio:** partir del 1 de enero de 2013 quedó suprimida la deducción por inversión en vivienda habitual. No obstante, para aquellos contribuyentes que, antes de esa fecha, hubieran adquirido su vivienda habitual o satisfecho cantidades para su construcción, ampliación, rehabilitación o realizado obras por razones de discapacidad en ésta (con excepción de las aportaciones a cuentas vivienda) y vinieran disfrutando de este beneficio fiscal, se establece un régimen transitorio que les permite continuar practicando la deducción en las mismas condiciones en que lo estaban haciendo. Para tales contribuyentes la cuantía de la deducción por inversión en vivienda habitual se desglosará en dos tramos: uno, estatal y otro, autonómico
- ❑ **Deducción por inversión en empresas de nueva o reciente creación** Los contribuyentes pueden deducir íntegramente de la cuota íntegra estatal el importe que corresponda por la deducción por inversión en empresas de nueva o reciente creación.
- ❑ **Deducciones generales de normativa estatal** (Deducciones por incentivos y estímulos a la inversión empresarial, Deducciones por incentivos y estímulos a la inversión empresarial en actividades económicas en estimación objetiva, por rentas obtenidas en Ceuta o Melilla, ...)
- ❑ **Otras deducciones autonómicas** y de años anteriores.



Fuente: Agencia Tributaria

e. Régimen Foral del País Vasco

El Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas es un tributo concertado de normativa autónoma. Su exacción corresponderá a la Diputación Foral competente por razón del territorio cuando el contribuyente tenga su residencia habitual en el País Vasco.

Las retenciones e ingresos a cuenta por rendimientos derivados de actividades económicas se exigirán, conforme a su respectiva normativa, por la Diputación Foral competente por razón del territorio cuando el obligado a retener o a ingresar a cuenta tenga su residencia habitual o domicilio fiscal en el País Vasco. En cualquier caso, se exigirán por la Administración del Estado o por las respectivas Diputaciones Forales cuando correspondan a rendimientos por ellas satisfechos.

En la exacción de estas retenciones e ingresos a cuenta, las Diputaciones Forales aplicarán **idénticos tipos a los de territorio común**.

Los pagos fraccionados a cuenta del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas se exigirán, conforme a su respectiva normativa, por la Diputación Foral competente por razón del territorio cuando el contribuyente tenga su residencia habitual en el País Vasco.

Cada Territorio Histórico desarrolla su propia reglamentación, de modo que el IRPF en Álava se regula por la Norma 33/2013, de 27 de noviembre y el Decreto Foral 40/2014, del 1 de agosto, que aprueba el Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas., en Vizcaya por la **Norma Foral 13/2013, de 5 de diciembre** y Decreto foral 47/2014, de 8 de abril, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y en Guipúzcoa por la Norma Foral 3/2014, de 17 de enero y Decreto Foral 33/2014, de 14 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas. En ella el impuesto se calcula de forma diferente al del territorio común.

e. Régimen Foral del País Vasco (II)

A través de la publicación de los presupuestos de 2018 en los respectivos territorios, se recogieron una serie de novedades fiscales entre las que se encuentran las siguientes en el IRPF:

- ❑ Las reducciones por tributación conjunta, siendo de 4.282 euros anuales por cada autoliquidación, y de 3.720 euros en el caso de las unidades familiares recogidas en el artículo 98.2 de la Norma foral 33/2013, del IRPF.
- ❑ Se modifica la escala aplicable a la base liquidable general, Tarifa general: tipos del 23 al 49 por 100, este último se aplica al importe de la base liquidable que excede de 182.190€ en Álava y de 184.950€ en Bizkaia y Gipuzkoa.

ALAVA

BASE LIQUIDABLE HASTA (euros)	CUOTA ÍNTEGRA (euros)	RESTO BASE HASTA (euros)	TIPO APLICABLE (porcentaje)
	0	15.790	23
15.790	3.631,70	15.790	28
31.580	8.052,90	15.790	35
47.370	13.579,40	20.290	40
67.660	21.695,40	26.060	45
93.720	33.422,40	31.230	46
124.950	47.788,20	57.240	47
182.190	74.691,00	En adelante	48

Fuente: Norma Foral IRPF
Elaboración Propia

GUIPUZCOA Y VIZCAYA

BASE LIQUIDABLE HASTA (euros)	CUOTA ÍNTEGRA (euros)	RESTO BASE HASTA (euros)	TIPO APLICABLE (porcentaje)
	0	16.030	23
16.030	3.686,90	16.030	28
32.060	8.175,30	16.030	35
48.090	13.785,80	20.600	40
68.690	22.025,80	26.460	45
95.150	33.932,80	31.700	46
126.850	48.514,80	58.100	47
184.950	75.821,80	En adelante	48

Fuente: Normas Forales IRPF
Elaboración Propia

- ❑ Se incrementa la minoración de la cuota, que pasa a 1.410 euros.
- ❑ En lugar de aplicar mínimos personales y familiares, se aplican en los tres territorios deducciones en cuota por circunstancias personales y familiares.
- ❑ A su vez, se modifican las deducciones por descendientes.

e. Régimen Foral del País Vasco (III)

En el País Vasco el Reglamento únicamente contempla el método de estimación directa en sus dos modalidades, normal y simplificada (**se suprimió el régimen de estimación objetiva**).

Se podrá aplicar **la modalidad simplificada** del método de estimación directa para calcular el rendimiento neto de sus actividades, siempre que cumplan los dos requisitos siguientes:

- ❑ El **volumen de operaciones** para el conjunto de las actividades económicas que desarrolla el contribuyente, **no supere los 600.000 € anuales**.
- ❑ El contribuyente deberá **optar expresamente por la modalidad simplificada** para calcular el rendimiento neto de todas sus actividades.

El importe del volumen de operaciones que se establece como límite para aplicar la modalidad simplificada será el del año inmediato anterior al que se ha de aplicar esta modalidad. Cuando en el año inmediato anterior no se hubiese ejercido actividad alguna, podrá calcularse el rendimiento neto por la modalidad simplificada, siempre que el contribuyente haya optado por esta modalidad. Si la actividad se hubiera iniciado en el transcurso del año inmediato anterior, entonces el importe del volumen de operaciones correspondiente se elevará al año. Es decir, si en seis meses, por ejemplo, el volumen de operaciones ha sido de 60.101,21, en ese caso el volumen de operaciones anual será de 120.202,42€.

Para la determinación del rendimiento neto mediante la modalidad simplificada del método de estimación directa de las actividades de transporte de mercancías por carretera se **calculará la diferencia entre los ingresos y los gastos la cantidad resultante se minorará en un 45 por ciento, en concepto de amortizaciones, pérdidas por deterioro, gastos de arrendamiento, cesión o depreciación (un 55% en Vizcaya) . Esta minoración será de un 10% para el resto de actividades.**

F. Régimen Foral de Navarra

El Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF) en Navarra se encuentra regulado en el Decreto foral legislativo 4/2008, de 2 de junio y en el Reglamento del citado impuesto, aprobado por el Decreto foral 174/1999, de 24 de mayo.

El IRPF de Navarra se aplicará a los sujetos pasivos con residencia habitual en Navarra. Cuando no todos los sujetos pasivos integrados en una unidad familiar tuvieran su residencia habitual en territorio navarro y optasen por la tributación conjunta, el impuesto les será aplicable cuando resida en el citado territorio el miembro de dicha unidad con mayor base liquidable.

El rendimiento neto de las actividades empresariales o profesionales, se llevará a cabo a través de los siguientes regímenes:

- ❑ **Estimación directa.** Este régimen podrá seguir dos modalidades: Normal o Simplificada (sometido a las mismas reglas que en el territorio común).
 - Tarifa general: se ha aprobado una con 11 tramos y tipos que van desde el 13 al 52 por 100, este último para bases superiores a 300.000 €.
- ❑ **Estimación objetiva:** quienes cumplan las siguientes magnitudes:
 - no haber rebasado en el ejercicio anterior 150.000 € de volumen de ingresos en el conjunto de las actividades. Si en dicho año se hubiese iniciado la actividad, dicho volumen se elevará al año.
 - no haber utilizado en el ejercicio anterior 1 vehículo durante cualquier día del año en las actividades de transporte.
 - Que no se ejerza ninguna otra actividad a la que le sea aplicable el régimen de estimación directa.
 - Que el sujeto pasivo no haya renunciado en plazo a la aplicación de éste método.
 - Cuando el sujeto pasivo hubiera renunciado con anterioridad a la aplicación de esta modalidad, y se hubiera revocado la renuncia.
 - No podrá aplicarse este régimen a las actividades que sean desarrolladas, total o parcialmente, fuera del territorio español.

F. Régimen Foral de Navarra (II)

Estimación objetiva: Índices correctores

Sobre el rendimiento neto minorado de la actividad cuyo importe sea positivo se aplicarán, cuando corresponda, unos índices correctores especiales:

A. Actividades en las que concurren todas y cada una de las circunstancias siguientes:

- Titular persona física.
- Que el módulo “personal asalariado” resultante a efectos de determinar el rendimiento neto no exceda de 0,2.
- Ejercer la actividad en un solo local.
- No disponer de más de un vehículo afecto a la actividad y que éste no supere 1.000 kilogramos de capacidad de carga.

Se les aplicará un índice corrector del 0,80

B. Si además de las circunstancias anteriores, las actividades se desarrollan en un municipio de hasta 5.000 habitantes, el índice anterior se fijará en el 0,70 si la población no excede de 2.000 habitantes, y en el 0,75 si la población supera los 2.000 habitantes sin exceder de 5.000.

C. Cuando concurren la primera, tercera, y cuarta circunstancias señaladas en la letra a) y, además el módulo “personal asalariado” resultante a efectos de determinar el rendimiento neto no exceda de 1,94 se aplicará el índice 0,90, cualquiera que sea la población del municipio en el que se desarrolla la actividad.

Los índices correctores anteriores no serán aplicables a las actividades de transporte por autotaxis, transporte urbano colectivo y de viajeros por carretera, transporte de mercancías por carretera, servicios de mudanzas y transporte de mensajería y recadería cuando la actividad se realice exclusivamente con medios de transporte propios.

D. **Índice corrector de exceso:** Cuando el rendimiento neto minorado, o en su caso, rectificado por aplicación de los índices anteriores de las actividades que a continuación se mencionan resulte superior a las cuantías que se señalan en cada caso, al exceso sobre dichas cuantías se le aplicará el índice 1,30.

- Transporte urbano colectivo y de viajeros por carretera: 45.187,78
- Transporte de mercancías por carretera: 43.223,08

Cuando resulte de aplicación los índices regulado en el apartado A, B y C no procederá el consignado en el D.

F. Régimen Foral de Navarra (III)

Estimación objetiva : módulos

Actividad: Transporte urbano colectivo y de viajeros por carretera

Epígrafe IAE: 721.1 y 3

MÓDULO	DEFINICIÓN	UNIDAD	RENDIMIENTO NETO ANUAL POR UNIDAD (euros)
1	Personal asalariado	Persona	1.098,53
2	Personal no asalariado	Persona	16.592,13
3	Número de asientos	Asiento	96,16

Actividad: Transporte de mercancías por carretera

Epígrafe IAE: 722

MÓDULO	DEFINICIÓN	UNIDAD	RENDIMIENTO NETO ANUAL POR UNIDAD (euros)
1	Personal asalariado	Persona	1.488,92
2	Personal no asalariado	Persona	13.697,94
3	Carga de vehículos	Tonelada	96,86

Nota: El rendimiento neto resultante de la aplicación de los signos o módulos anteriores incluye, en su caso, el derivado de las actividades auxiliares y complementarias del transporte, tales como agencias de transportes, depósitos y almacenamiento de mercancías, etc., siempre que se desarrollen con carácter accesorio a la actividad principal.

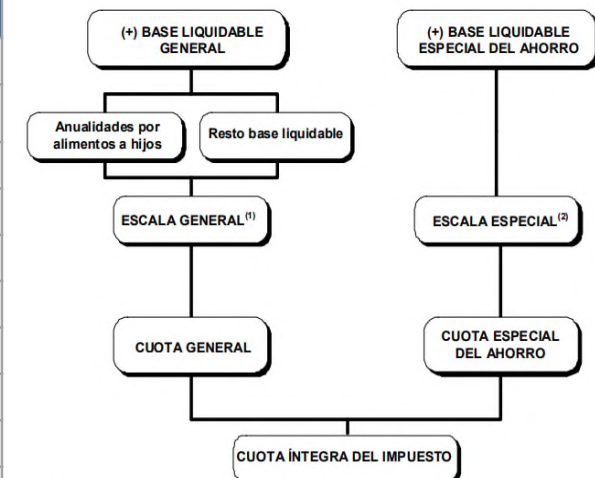
Tipos impositivos

Se aplicará la escala de tipos a la base liquidable con el fin de determinar el importe de la cuota íntegra, al igual que en Territorio Común. La escala de tipos aplicables será la mostrada en la tabla siguiente:

Luego se aplicarán las deducciones.

BASE LIQUIDABLE HASTA (euros)	CUOTA ÍNTEGRA (euros)	RESTO BASE HASTA (euros)	TIPO APLICABLE (porcentaje)
		4.000	13,00
4.000,00	520	5.000	22,00
9.000,00	1.620	10.000	25,00
19.000,00	4.120	13.000	28,00
32.000,00	7.760	14.000	36,50
46.000,00	12.870	14.000	41,50
60.000,00	18.680	20.000	44,00
80.000,00	27.480	45.000	47,00
125.000,00	48.630	50.000	49,00
175.000,00	73.130	125.000	50,50
300.000,00	136.255	Resto de Base	52,00 ⁽¹⁾

Determinación de la cuota íntegra total del impuesto



⁽¹⁾ A la Base Liquidable General se le aplica el tipo de gravamen del Art. 59 del TRIRPF.

⁽²⁾ A la Base Liquidable Especial se le aplica el tipo de gravamen del Art. 60 del TRIRPF.

3. FISCALIDAD GENERAL EN EL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA

3.1 INTRODUCCIÓN

3.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

3.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

3.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES

3.5 IMPUESTO SOBRE PATRIMONIO

3.6 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

3.7 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES

3.8 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

3.9 IMPUESTO SOBRE DETERMINADOS TIPOS DE TRANSPORTE

3.10 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS

3.11 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS

3.12 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

3.13 AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE

3.14 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

3.15 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULO

3.16 REVISIÓN DEL TACÓGRAFO

a. Normativa del Impuesto sobre Sociedades

- ❑ Ley 27/2014, de 27 de noviembre del Impuesto sobre Sociedades. (BOE, 28-noviembre-2014).
- ❑ Real Decreto Legislativo 4/2004, de 5 de marzo por el que se aprueba el texto refundido de la Ley del Impuesto sobre Sociedades. (BOE, 11-marzo-2004).
- ❑ Real Decreto 634/2015, de 10 de julio ,por el que se aprueba el Reglamento del Impuesto sobre Sociedades. (BOE, 11-julio-2015).
- ❑ Orden HFP/441/2018, de 26 de abril, por la que se aprueban los modelos de declaración del Impuesto sobre Sociedades y del Impuesto sobre la Renta de no Residentes correspondiente a establecimientos permanentes y a entidades en régimen de atribución de rentas constituidas en el extranjero con presencia en territorio español, para los períodos impositivos iniciados entre el 1 de enero y el 31 de diciembre de 2017, se dictan instrucciones relativas al procedimiento de declaración e ingreso y se establecen las condiciones generales y el procedimiento para su presentación electrónica, y por la que se modifica el modelo 222 "Impuesto sobre Sociedades. Régimen de consolidación fiscal. Pago fraccionado" aprobado por la Orden HFP/227/2017, de 13 de marzo. (BOE, 02-mayo-2018).

b. Antecedentes de la legislación

En 1990 nació el Impuesto sobre Sociedades en España, a consecuencia de la aprobación por la Unión Europea de la imposición directa.

La Ley 61/1978 pretendió evitar todas las rebajas fiscales aplicables a aquellas inversiones de las empresas que no incentivaran la creación de empleo. Posteriormente, la Ley 43/1995 introdujo una reforma más profunda con la pretensión de adaptar este impuesto a la legislación europea y mejorar la competitividad de nuestro tejido empresarial. A continuación, el Real Decreto Legislativo 4/2004, unificará la numerosa normativa existente.

Desde dicha aprobación, no obstante, el Texto Refundido fue objeto de modificaciones constantes, de carácter parcial, que llevo a impulsar la nueva Ley 27/2014, de 27 de noviembre del Impuesto sobre Sociedades, con el fin de realizar una revisión global del impuesto.

c. Descripción del Impuesto

El Impuesto sobre Sociedades se define como un **tributo de carácter directo y naturaleza personal que grava la renta de las sociedades y demás entidades jurídicas**

- ❑ Carácter directo, porque grava la obtención de la renta como manifestación directa de la capacidad económica del contribuyente.
- ❑ Naturaleza personal, porque tiene en cuenta determinadas circunstancias particulares de cada contribuyente a la hora de concretar la cuantía de la prestación tributaria que está obligado a satisfacer.

El Impuesto sobre Sociedades **se aplica en todo el territorio español**, se entenderá sin perjuicio de los regímenes tributarios forales de concierto y convenio económico en vigor, respectivamente, en los Territorios Históricos de la Comunidad Autónoma del País Vasco y en la Comunidad Foral de Navarra, y de lo dispuesto en los tratados y convenios internacionales que hayan pasado a formar parte del ordenamiento interno.

La residencia en territorio español determina la sujeción al Impuesto sobre Sociedades. Son residentes en territorio español las entidades en las que concurra alguno de los siguientes requisitos:

- ❑ Que se hubiesen constituido conforme a las leyes españolas.
- ❑ Que tengan su domicilio social en territorio español.
- ❑ Que tengan su sede de dirección efectiva en territorio español. Se entenderá que una entidad tiene su sede de dirección efectiva en territorio español cuando en él radique la dirección y control del conjunto de sus actividades.

Son contribuyentes del Impuesto **cuando tengan su residencia en territorio español**:

- ❑ Con personalidad jurídica. Se incluyen toda clase de entidades, cualquiera que sea su forma o denominación, excepto las sociedades civiles que no tengan objeto mercantil (Las sociedades anónimas, de responsabilidad limitada, colectivas, laborales, etc., las sociedades cooperativas, las sociedades unipersonales, las agrupaciones de interés económico...)

Es por ello que será de aplicación **a todos aquellos transportistas que operen mediante entidades jurídicas o bien mediante cooperativas**, a las cuales se les aplicará el régimen especial contenido en la Ley del Impuesto.

c. Descripción del Impuesto (II)

La base imponible (BI) es el **importe de la renta del periodo impositivo minorada por las bases imponibles negativas de ejercicios anteriores**. Se regula el cálculo de la BI con particularidades para regímenes fiscales como el de cooperativas o entidades sin ánimo de lucro.

Según el Plan General Contable el resultado de la empresa es la diferencia entre ventas e ingresos y compras y gastos devengados en el ejercicio. Para determinar la BI, **se parte del resultado contable en el método de estimación directa** (el aplicado con carácter general).

Para los periodos impositivos iniciados a partir del 1 de enero de 2015 la BI negativa de un periodo impositivo **puede ser compensada con las rentas positivas generadas en los periodos impositivos siguientes** a aquel en que se originó la BI negativa sin limitación temporal (18 años en los periodos impositivos iniciados con anterioridad).

Con efectos para los períodos impositivos iniciados a partir del 1 de enero de 2016, el importe de la compensación está limitado a los siguientes porcentajes en función del importe neto de la cifra de negocios durante los 12 meses anteriores a la fecha en que se inicie el período impositivo:

- Inferior a 20.000.000€: 70 % (60% en 2016)
- 20.000.000 € a 60.000.000 €: 50%
- Más de 60.000.000€: 25%

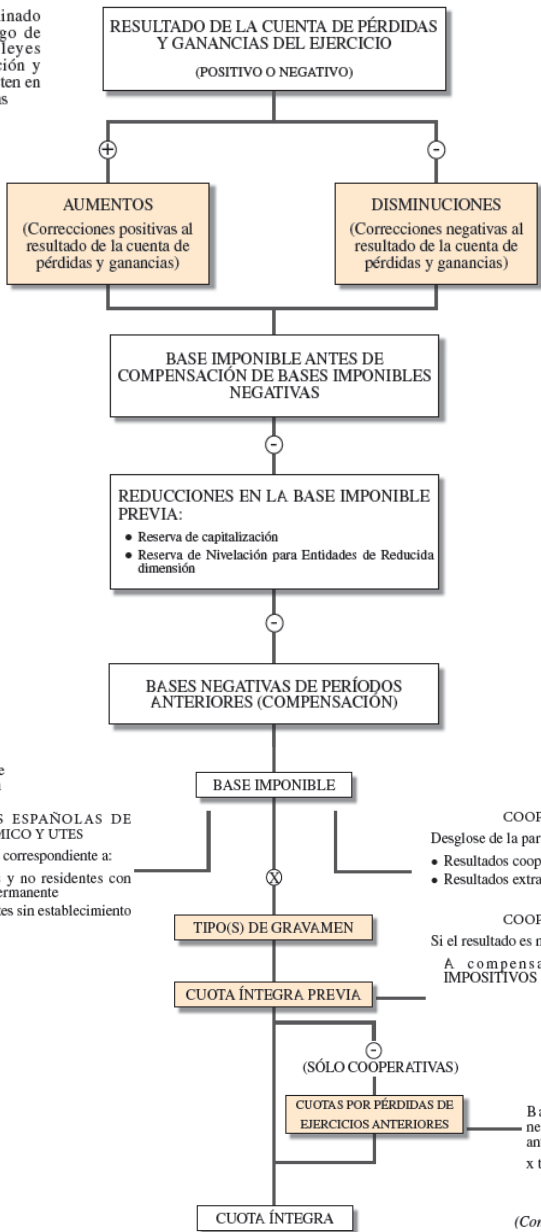
El límite máximo de compensación de bases imponibles negativas es 1.000.000€.

(Resultado contable)
(+/-) Ajustes de carácter fiscal
<hr/>
Base imponible previa
(-) Reserva de capitalización (art. 25)
(-) Compensación de bases imponibles negativas de periodos impositivos anteriores (art. 26)
<hr/>
Base imponible (art. 10)
(x) Tipo de gravamen (art. 29)
<hr/>
Cuota íntegra (art. 30)
(-) Deducciones para evitar la doble imposición internacional (arts. 31 y 32)
(-) Bonificaciones (arts. 33 y 34)
<hr/>
Cuota íntegra ajustada positiva
(-) Deducciones para incentivar la realización de determinadas actividades (arts. 35 a 39)
<hr/>
Cuota líquida
(-) Pagos fraccionados (art. 40)
(-) Retenciones e ingresos a cuenta (arts. 128 y 129)
<hr/>
Cuota diferencial a ingresar o a devolver (arts. 125 y 127)

Fuente: Agencia Tributaria

Beneficio o pérdida determinado según las normas del Código de Comercio, en las demás leyes relativas a dicha determinación y en las disposiciones que se dicten en desarrollo de las citadas normas

Correcciones motivadas por las diferencias con los preceptos aplicables según la normativa fiscal



Magnitud sobre la cual se aplica el tipo de gravamen

- AGRUPACIONES ESPAÑOLAS DE INTERÉS ECONÓMICO Y UTES
- Desglose de la parte correspondiente a:
- Socios residentes y no residentes con establecimiento permanente
 - Socios no residentes sin establecimiento permanente

- COOPERATIVAS
- Desglose de la parte correspondiente a:
- Resultados cooperativos
 - Resultados extracooperativos
- COOPERATIVAS
- Si el resultado es negativo:
A compensar en PERÍODOS IMPOSITIVOS SIGUIENTES

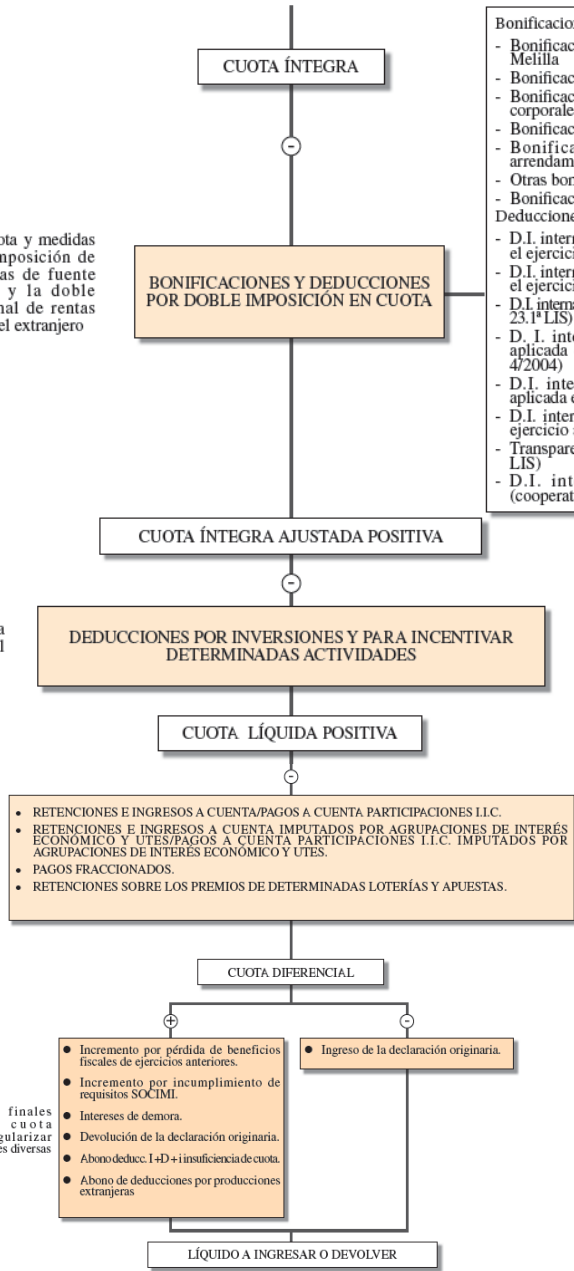
Bases Imponibles negativas de ejercicios anteriores x tipo(s) de gravamen

(Continúa en pág. siguiente)

Bonificaciones en la cuota y medidas para evitar la doble imposición de dividendos y plusvalías de fuente interna y extranjera y la doble imposición internacional de rentas obtenidas y gravadas en el extranjero

Medidas del estímulo a la inversión y fomento del empleo

Ajustes finales de la cuota para regularizar situaciones diversas



- Bonificaciones:
- Bonificación por rentas obtenidas en Ceuta y Melilla
 - Bonificaciones de prestación de servicios
 - Bonificación rendimientos por ventas bienes corporales producidos en Canarias
 - Bonificaciones Sociedades Cooperativas
 - Bonificaciones entidades dedicadas al arrendamiento de viviendas
 - Otras bonificaciones
 - Bonificaciones empresas navieras en Canarias
 - Deducciones por doble imposición:
 - D.I. interna de periodos anteriores aplicada en el ejercicio (art. 30 RDL 4/2004)
 - D.I. interna de períodos anteriores aplicada en el ejercicio (DT 23ª. I LIS)
 - D.I. interna generada y aplicada en el ejercicio (DT 23.1ª LIS)
 - D. I. internacional de periodos anteriores aplicada en el ejercicio (arts. 31 y 32 RDL 4/2004)
 - D.I. internacional de periodos anteriores aplicada en el ejercicio (arts. 31 y 32 LIS)
 - D.I. internacional generada y aplicada en el ejercicio actual (arts. 31 y 32 LIS)
 - Transparencia fiscal internacional (art. 100.11 LIS)
 - D.I. interna intersocietaria al 5/10% (cooperativas)

nte: Agencia Tributaria

c. Descripción del Impuesto (III)

La base imponible se **determinará por el método de estimación directa, por el de estimación objetiva** cuando la ley del Impuesto sobre Sociedades (LIS) determine su aplicación y, subsidiariamente, **por el de estimación indirecta**, de conformidad con lo dispuesto en la Ley General Tributaria. Los requisitos para acogerse a las distintas modalidades son los ya mencionados en el Impuesto de Valor Añadido.

En el **método de estimación directa**, la base imponible se calculará, corrigiendo, mediante la aplicación de los preceptos establecidos en la ley del impuesto, el resultado contable determinado de acuerdo con las normas previstas en el Código de Comercio, en las demás leyes relativas a dicha determinación y en las disposiciones que se dicten en desarrollo de las citadas normas.

En el **método de estimación objetiva** la base imponible se podrá determinar total o parcialmente mediante la aplicación de los signos, índices o módulos a los sectores de actividad que determine la ley del impuesto.

La Ley 27/2014, de 27 de noviembre, del Impuesto sobre Sociedades (LIS), introduce como una de sus novedades frente a la anterior regulación del Impuesto, una simplificación en las tablas de amortización, si bien, el tratamiento de las amortizaciones sigue siendo flexible en cuanto a la posibilidad de aplicar diferentes métodos de amortización.

Las reglas relativas a las amortizaciones se encuentran recogidas en los artículos 12 de la LIS y del 3 al 7 del RIS **Serán deducibles las cantidades que, en concepto de amortización del inmovilizado material, intangible y de las inversiones inmobiliarias, correspondan a la depreciación efectiva que sufran los distintos elementos por funcionamiento, uso, disfrute u obsolescencia.** Por tanto, la LIS está exigiendo como requisito de deducibilidad de la amortización que la depreciación sea efectiva, entendiendo que tal depreciación es efectiva cuando se practique conforme a alguno de los métodos establecidos en la LIS y desarrollados reglamentariamente. La ley incluye unos coeficientes de amortización, dentro del grupo de elementos de transporte, se distinguen:

- ❑ Elementos de transporte interno: Coef lineal máximo: 10%. Periodo de años máximo: 20
- ❑ Elementos de transporte externo (en este concepto se incluyen los semirremolques): Coef lineal máximo: 16%. Periodo de años máximo: 14
- ❑ Autocamiones (en este concepto se incluyen las cabezas tractoras): Coef lineal máximo: 20%. Periodo de años máximo: 10

d. Cuantificación del Impuesto

El tipo de gravamen es el **porcentaje que multiplicado por la BI permite obtener la cuota íntegra** El resultado puede ser positivo (cuando así lo sea la BI) o cero (BI cero o negativa).

Los tipos de gravamen aplicables son los siguientes, para períodos impositivos iniciados a partir del 1 de enero de 2016:

- Tipo de gravamen general: 25%

Tipos de gravamen especiales, destacan:

- Entidades de reducida dimensión: 25%
- Microempresas: 25%
- Entidades de nueva creación (excepto las que deban tributar a un tipo inferior), que realicen actividades económicas, en el primer período impositivo en que la BI resulte positiva y en el siguiente: 15%
- Cooperativas fiscalmente protegidas: 20% (los resultados extra-cooperativos irán al tipo general).

Para calcular la cuota íntegra ajustada positiva se aplican sobre la cuota íntegra las siguientes **bonificaciones** (con requisitos), además de las Deducciones para evitar la doble imposición. Se destacan:

- **50% de bonificación de la cuota del IS correspondiente a rentas obtenidas en Ceuta y Melilla** por las entidades que allí operen.
- **85% de bonificación de la cuota íntegra correspondiente a las rentas derivadas del arrendamiento de viviendas** que cumplan los requisitos exigidos para aplicar este régimen fiscal especial.
- **99% de bonificación de la cuota íntegra correspondiente a las rentas derivadas de la prestación de servicios públicos locales** cuando se presten en régimen de gestión directa mediante empresa privada de capital íntegramente público y salvo que se explote por sistema de empresa mixta o de capital íntegramente privado.
- **50% de bonificación de la cuota del IS correspondiente a resultados obtenidos por las cooperativas** especialmente protegidas.

d. Cuantificación del Impuesto (II)

Existen dos tipos de sociedades cooperativas en el sector del transporte por carretera:

- ❑ **Cooperativas de transporte:** están formadas por personas habilitadas para la prestación de servicios discrecionales de transporte de mercancías o viajeros, incluyendo la captación de cargas o contratación de servicios y comercialización para sus socios. La prestación de los servicios será contratada por la propia cooperativa, siendo efectuados por alguno de los socios cooperativistas con autorización de transportista, que asume las obligaciones y responsabilidades como transportista. La cooperativa desempeña legalmente un papel de intermediario, debiendo cumplir con el requisito de capacitación profesional exigible para la actividad de agencia de transporte. Los elementos de producción son propiedad del transportista.
- ❑ **Cooperativas de trabajo asociado:** Son cooperativas especialmente protegidas fiscalmente y que tienen como objeto proporcionar a sus socios puestos de trabajo a través de la organización en común de la producción de bienes o servicios para terceros. La relación entre socios colaboradores y cooperativa es de carácter societario. Podrán ser socios trabajadores aquellos que tengan capacidad para contratar la prestación de su trabajo. Los socios trabajadores deben ser siempre personas físicas y en caso de quiebra responderán con su aportación al capital social, nunca con los bienes de su patrimonio. Además, puede haber socios con la condición de colaboradores, que sí pueden ser personas físicas o jurídicas. Los socios trabajadores pueden estar dados de alta en el Régimen General (hay una cotización a cargo de la empresa y otra parte cotizada por el socio trabajador) o en el Régimen Especial de Trabajadores Autónomos (RETA) de la Seguridad Social (cotización es por cuenta exclusiva del socio, aunque la cooperativa responde solidariamente del cumplimiento de la obligación de cotizar por parte de los socios), según se haya decidido en los estatutos al constituir la cooperativa. En todo caso, no serán aplicables a las Cooperativas de Trabajo Asociado, ni a los socios trabajadores que las integran, las normas sobre cotización y prestaciones del Fondo de Garantía Salarial.
- ❑ Para un trabajador por cuenta propia, el ser socio de estas cooperativas supone cobrar una nómina por el importe de sus facturas. La cantidad que se lleva el socio es el neto resultante después de descontar los costes de la cooperativa y los impuestos. Los socios percibirán lo siguiente:
 - un anticipo societario (cantidad percibido por el socio trabajador en relación al trabajo efectuado) con el mismo tratamiento que las nóminas de los trabajadores por cuenta ajena existiendo la obligación de practicar sobre el mismo el porcentaje de retención correspondiente, en función de la retribución bruta anual, las circunstancias personales del cooperativista, etc.
 - el retorno cooperativo (parte del excedente disponible que por acuerdo de la Asamblea General puede ser adjudicado a los socios en proporción a las operaciones, actividades o servicios cooperativizados realizados por cada uno de ellos en la Cooperativa).

d. Cuantificación del Impuesto (II)

Principales incentivos fiscales aplicables a las sociedades cooperativas (no a los socios).

- ❑ **Base imponible:** Las cooperativas tributan en el Impuesto sobre Sociedades. La Base Imponible se compone de resultados cooperativos y resultados extra-cooperativos. El 50% de la parte de unos y otros que se destine obligatoriamente al Fondo de Reserva Obligatorio es deducible de la Base Imponible.
- ❑ **Tipo de gravamen:** La parte de la Base Imponible que corresponde a los resultados cooperativos tributa al 20% y la parte que corresponde a los resultados extra-cooperativos tributa al tipo general.
- ❑ **Libertad de amortización:** gozan de libertad de amortización los elementos del activo fijo nuevos que hayan sido adquiridos en el plazo de 3 años a partir de la inscripción en el Registro de Cooperativas y Sociedades Anónimas Laborales del Ministerio de Empleo y Seguridad Social, o, en su caso, de las Comunidades Autónomas. La cantidad fiscalmente deducible en concepto de libertad de amortización, una vez practicada la amortización normal de cada ejercicio en cuantía no inferior a la mínima, no podrá exceder del importe del saldo de la cuenta de resultados cooperativos disminuido en las aplicaciones obligatorias al Fondo de Reserva Obligatoria y participaciones del personal asalariado.
- ❑ **Compensación de pérdidas:** Si la suma algebraica de las cantidades resultantes de aplicar los tipos de gravamen correspondientes a las bases imponibles derivadas de los resultados cooperativos y extra-cooperativos, positivas o negativas, resultase negativa, su importe podrá compensarse por la cooperativa con las cuota íntegras positivas de los periodos impositivos que concluyan en los quince años inmediatos y sucesivos. Este procedimiento sustituye a la compensación de bases imponibles negativas prevista en el artículo 25 TRLIS y por tanto, no resultarán de aplicación a las cooperativas las limitaciones establecidas a la compensación de bases imponibles negativas.

Incentivos fiscales adicionales para las cooperativas especialmente protegidas.

- ❑ Con carácter general: Bonificación del 50% de la cuota íntegra minorada previamente, en su caso, por las cuotas negativas de ejercicios anteriores pendientes de compensar.
- ❑ Para las cooperativas de trabajo asociado que cumplan determinados requisitos: bonificación del 90% (durante 5 años) de la cuota.

d. Cuantificación del Impuesto (III)

Deducciones para incentivar determinadas actividades

Tras las deducciones y bonificaciones se aplican las Deducciones para incentivar determinadas actividades. Sólo es deducible un porcentaje de la inversión efectuada (% de deducción) cuyo valor varía de unas modalidades a otras de inversión. Son un incentivo fiscal para estimular la realización de diversas actividades. Las Leyes de Presupuestos de cada año son las que establecen los incentivos fiscales oportunos para la ejecución de la política económica. Para el 2019:

- **Investigación y desarrollo:** a base de la deducción estará constituida por el importe de los gastos de I+D y por las inversiones en elementos del inmovilizado material e intangible excluidos los edificios y terrenos. Con carácter general, el porcentaje de deducción será el 25 % de los gastos efectuados en el periodo impositivo por este concepto. No obstante, si los gastos fuesen superiores a la media de los efectuados en los dos años anteriores, se aplicará el 25 % hasta dicha media y el 42 % sobre los gastos que excedan de esa media. Con independencia de estos porcentajes de deducción, podrá practicarse otra deducción adicional del 17 % sobre los gastos del personal de la entidad correspondientes a investigadores cualificados adscritos en exclusiva a actividades de I+D. Además, será aplicable una deducción del 8 % de las inversiones en elementos de inmovilizado material e intangible, excluidos los edificios y terrenos, siempre y cuando se encuentren afectos de forma exclusiva a las actividades de I+D.
- **Innovación tecnológica:** Se considerará innovación tecnológica la actividad cuyo resultado sea un avance tecnológico en la obtención de nuevos productos o procesos de producción o mejoras sustanciales de los ya existentes. El porcentaje de deducción será el 12 % aplicado sobre los gastos de innovación tecnológica, efectuados en el periodo impositivo.
- **Deducciones por creación de empleo:** esta deducción permite deducir de la cuota íntegra la cantidad de 3.000 euros a aquellas entidades que contraten a su primer trabajador, menor de 30 años, a través de un contrato por tiempo indefinido de apoyo a los emprendedores. Sin perjuicio de lo dispuesto anteriormente, las entidades que tengan una plantilla inferior a 50 trabajadores en el momento en que concierten contratos por tiempo indefinido de apoyo a los emprendedores con desempleados beneficiarios de una prestación contributiva por desempleo podrán deducir de la cuota íntegra el 50 % del menor de los dos importes siguientes:
 - Importe de la prestación por desempleo que el trabajador tuviera pendiente de percibir en el momento de la contratación.
 - Importe correspondiente a 12 mensualidades de la prestación por desempleo que tuviera reconocida.

d. Cuantificación del Impuesto (IV)

- ❑ **Deducción por creación de empleo para trabajadores con discapacidad.** Será deducible de la cuota íntegra la cantidad de:
 - 9.000 euros por cada persona/año de incremento del promedio de plantilla de trabajadores con discapacidad en un grado igual o superior al 33 % e inferior al 65 %, contratados por el contribuyente, experimentado durante el periodo impositivo, respecto al periodo inmediato anterior.
 - 12.000 euros por cada persona/año de incremento del promedio de plantilla de trabajadores con discapacidad en un grado igual o superior al 65 %, contratados por el contribuyente, experimentado durante el periodo impositivo, respecto al periodo inmediato anterior.

Todas estas deducciones se practicarán una vez realizadas las deducciones por doble imposición internacional y las bonificaciones previamente citadas, y deberá cumplirse:.

- ❑ las cantidades no deducidas podrán aplicarse en las liquidaciones de los periodos impositivos que concluyan en los 15 años inmediatos y sucesivos, y de 18 años por las actividades de I+D+i.
- ❑ el importe de las deducciones no puede exceder conjuntamente del 25 % de la cuota íntegra minorada en las deducciones para evitar la doble imposición internacional y en las bonificaciones. Se eleva hasta el 50 % cuando la deducción por actividades de I+D+i, -gastos e inversiones efectuadas en el propio periodo impositivo, exceda del 10 % de la cuota íntegra del ejercicio.

Practicadas las deducciones por inversiones sobre la cuota íntegra ajustada positiva o cuota íntegra minorada, se obtiene la cuota líquida positiva del ejercicio (cero o positiva). A esta cantidad se le restan **las retenciones e ingresos a cuenta**, dando lugar a la cuota del ejercicio a ingresar o devolver. Con carácter general, están obligadas a retener las entidades, las personas físicas que ejerzan actividades económicas y los no residentes que operen en España mediante establecimiento permanente, que satisfagan rentas sujetas al IS.

d. Cuantificación del Impuesto (V)

Para obtener la cuota diferencial se tienen en cuenta **los pagos fraccionados**. Los contribuyentes del IS tienen la obligación de efectuar un pago fraccionado a cuenta de la liquidación correspondiente al período impositivo que esté en curso el día 1 de los meses de abril, octubre y diciembre. Hay dos modalidades para determinar la base de los pagos fraccionados.

- ❑ **Modalidad aplicable con carácter general**, en función de la cuota líquida de la última declaración: se calcula aplicando el 18% sobre la cuota íntegra del último período impositivo cuyo plazo reglamentario de declaración estuviese vencido el primer día de los 20 naturales de los meses de abril, octubre o diciembre minorada por las deducciones y bonificaciones a las que tenga derecho el sujeto pasivo y por las retenciones e ingresos a cuenta. Si el resultado es cero o negativo, no existe obligación de presentar la declaración.
- ❑ **Modalidad opcional** (obligatoria si el importe neto de la cifra de negocios es superior a 6.000.000€), en función de la base imponible del ejercicio. El pago fraccionado se calcula sobre la BI del período de los 3, 9 u 11 primeros meses de cada año natural deduciendo las bonificaciones, las retenciones e ingresos a cuenta practicados, así como los pagos fraccionados efectuados. Se aplican las siguientes reglas para el cálculo del pago fraccionado:
 - Contribuyente cuyo importe neto de la cifra de negocios no haya superado 10.000.000€ durante los 12 meses anteriores a la fecha en que se inicie el período impositivo: el porcentaje a aplicar es 5/7 por el tipo de gravamen redondeado por defecto. (Aplican el tipo general: 17%).
 - Contribuyente cuyo importe neto de la cifra de negocios sea al menos de 10.000.000€ durante los 12 meses anteriores a la fecha en que se inicie el período impositivo: el porcentaje a aplicar es 19/20 por el tipo de gravamen redondeado por exceso. (Aplican el tipo general: 24%).

e. Régimen Foral del País Vasco

El **Concierto Económico** dedica a este impuesto la sección 3ª del capítulo primero (artículos 14 a 20), y lo califica como un tributo concertado de normativa autónoma. Por tanto, las Instituciones competentes de los Territorios Históricos pueden regular sin limitaciones este impuesto, respetando los principios de armonización establecidos en el propio Concierto.

Los Territorios Históricos tienen competencia normativa plena, aunque para determinadas entidades en función de su volumen de operaciones (si éste es inferior, igual o superior a 10 millones de euros) y el lugar en que se entiendan realizadas (territorio común o histórico) tributa de acuerdo a la normativa común o a la concertada (reglas recogidas en el impuesto de valor añadido).

La normativa se recoge para Álava en Norma Foral 37/2013, de 13 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades, y en el Decreto Foral 41/2014, para Vizcaya en Norma foral 11/2013, de 5 de diciembre, del Impuesto Sobre Sociedades y el Decreto foral de la Diputación Foral de Bizkaia 203/2013, de 23 de diciembre , para Guipúzcoa en la *Norma Foral 2/2014, de 17 de enero, del Impuesto sobre Sociedades del Territorio Histórico de Gipuzkoa*, y en el *Reglamento del citado impuesto, regulado por el Decreto foral 17/2015, de 16 de junio*.

La normativa es muy similar en los tres Territorios Históricos, se destacan algunas diferencias:

- ❑ La base imponible estará constituida por el importe de la renta en el período impositivo minorada, en su caso, por la compensación de bases imponibles negativas compensadas con las rentas positivas de los períodos impositivos que concluyan **en los treinta años sucesivos con el límite del 50 por 100 de la base imponible positiva previa a dicha compensación**. El límite será del 70 por 100 para las microempresas y pequeñas empresas.
- ❑ El sistema de amortización de los elementos de inmovilizado, la normativa foral **prevé un sistema de amortización según tablas más beneficioso que el previsto en la normativa en vigor en Territorio Común**. Adicionalmente, existe una libertad de amortización en relación con determinados activos y en concreto interesa destacar los activos fijos nuevos afectos a la reducción y corrección del impacto contaminante. El coeficiente lineal máximo para Autobuses, camiones, furgonetas y similares : 20%.

e. Régimen Foral del País Vasco (II)

- ❑ Serán **deducibles los gastos que estén relacionados con la adquisición, arrendamiento, reparación, mantenimiento, depreciación** y cualquier otro vinculado a la utilización de los siguientes vehículos:
 - Los vehículos mixtos utilizados en el transporte de mercancías.
 - Los utilizados en las prestaciones de servicios de transporte de viajeros mediante contraprestación.
- ❑ Se mantiene la no integración en la base imponible de las rentas obtenidas en la transmisión onerosa de elementos patrimoniales del inmovilizado material, intangible o inversiones inmobiliarias, afectos a actividades económicas, así como de estos elementos cuando hayan sido clasificados como activos no corrientes mantenidos para la venta con carácter previo a su transmisión, pero, lógicamente, desaparece para las plusvalías en enajenación de participaciones, ya que estas, por regla general, tampoco se integran en la base imponible.
- ❑ Tipos impositivos:
 - **Carácter general:** Alava:26%, Vizcaya: 24%, Guipúzcoa: 28%
 - **Microempresas y las pequeñas empresas** Alava:22%, Vizcaya: 20%, Guipúzcoa: 24%. Se introduce una regla innovadora de “tributación mínima” (Salvo por las deducciones por I+D+i, la aplicación de deducciones sobre la cuota líquida no puede dar lugar a que la cuota efectiva sea, con carácter general, inferior a un determinado tipo de tributación mínima, aplicado sobre la base imponible). El tipo reducido de tributación mínima se aplica a las empresas que mantengan o incrementen su promedio de plantilla laboral con carácter indefinido respecto al del ejercicio anterior.
- ❑ Respecto de las deducciones, se prevé una deducción que no existe en la normativa de Territorio Común **la deducción por inversiones en activos fijos nuevos** Así, procederá una deducción del 10% del importe de las cantidades invertidas en activos fijos nuevos afectos a la actividad. Se incluye una deducción especial del 5% (en vez del 10% aplicable con carácter general) para las mejoras. No obstante, previa consulta a la Administración, podrán acogerse a la deducción al tipo general del 10% las mejoras que por su relevancia permitan destinar el activo sobre el que se practica la mejora a nuevas finalidades. Asimismo, también podrán gozar de una deducción del 5% las inversiones que realice el arrendatario en el elemento arrendado en los supuestos de arrendamientos operativo. Se exigirá en todo caso y únicamente que el importe del conjunto de activos supere en cada ejercicio el 10% de valor neto contable preexistente.

e. Régimen Foral del País Vasco (III)

- ❑ **Deducción por la realización de actividades de I+D:** El 30% de los gastos efectuados por este concepto y del 50% por el exceso de los gastos de la media efectuada en los dos años anteriores. Deducción adicional del 20% del importe de los gastos correspondientes a proyectos de I+D contratados con Universidades, Organismos Públicos de Investigación o Centros Tecnológicos y Centros de Apoyo a la Innovación Tecnológica. El 10% de las inversiones en elementos del inmovilizado (excepto inmuebles y terrenos afectos exclusivamente a estas actividades).
- ❑ **Deducción por la realización de actividades de innovación tecnológica:** El 15%/20% de los gastos correspondientes a la obtención del certificado de cumplimiento de las normas de aseguramiento de la calidad y proyectos que se encarguen a Universidades o determinados organismos. El 10%/15% de los gastos en diseño industrial, ingeniería de procesos de producción y adquisición de tecnología avanzada.
- ❑ **Deducción por inversiones y gastos vinculados a proyectos que procuren el desarrollo sostenible, la conservación y mejora del medio ambiente y el aprovechamiento más eficiente de fuentes de energía**
 - El 30% de las inversiones en equipos incluidos en el Listado Vasco de Tecnologías Limpias.
 - El 15% de las inversiones en activos fijos materiales nuevos afectos a la reducción y corrección del impacto contaminante o en ciertos proyectos comprendidos en el ámbito del desarrollo sostenible y de la protección y mejora ambiental.
- ❑ **Deducción por creación de empleo:** Deducción del 25% del salario anual bruto con el límite de 5.000 euros por cada persona/año de incremento del promedio de la plantilla con contrato laboral de carácter indefinido respecto del ejercicio inmediato anterior, siempre que dicho incremento se mantenga durante tres años. Esta cantidad se duplicará cuando la persona contratada se encuentre incluida en alguno de los colectivos de especial dificultad de inserción en el mercado de trabajo.

Y respecto a la aplicación de las deducciones en la cuota:

- ❑ Se reinstaura el límite conjunto del 45% de la cuota líquida para las deducciones por activos no corrientes nuevos, medioambientales, creación de empleo y fomento de la cultura. No obstante, las deducciones por I+D+i se aplicarán con el límite del 100% de la cuota líquida.

e. Régimen Foral del País Vasco (IV)

Las Cooperativas disfrutan de un régimen especial en su tributación por este impuesto. La normativa se recoge para Álava en la Norma Foral 16/1997 de 9 de junio, para Vizcaya en la Norma foral 6/2018, de 12 de diciembre y para Guipúzcoa en la Norma Foral 2/1997 de 22 de mayo.

La normativa es muy similar en los tres Territorios Históricos:

Tipos impositivos aplicables a las cooperativas fiscalmente protegidas:

- ❑ **General:** Tipo base imponible general: 20%, Tipo de tributación mínima: 9%, Tipo reducido de tributación mínima: 7%
- ❑ **De reducida dimensión (requisitos de pequeña empresa):** Tipo base imponible general: 18%, Tipo de tributación mínima: 8%, Tipo reducido de tributación mínima: 6%

El tipo reducido de tributación mínima se aplica a las cooperativas que mantengan o incrementen su promedio de plantilla laboral con carácter indefinido respecto al del ejercicio anterior.

- ❑ Para las cooperativas especialmente protegidas, se aplica una **deducción del 50% de la cuota líquida**. En consecuencia, los tipos de tributación mínima, tanto los normales como los reducidos por mantenimiento o incremento de plantilla, se verán reducidos igualmente a la mitad.

Las cooperativas no podrán aplicar las reducciones en base imponible derivadas de las correcciones en materia de aplicación del resultado.

- ❑ En cuanto a la eliminación de la doble imposición de retornos cooperativos: A diferencia de los otros dos territorios, en Gipuzkoa no se reinstaura en el IRPF la deducción en cuota del 10% por los retornos percibidos por los socios personas físicas (5% si cooperativa especialmente protegida).
- ❑ Si el socio de la cooperativa es contribuyente del Impuesto sobre Sociedades, aplicará la no integración en base imponible de los retornos percibidos, que será del 50% si los retornos proceden de una cooperativa especialmente protegida.

f. Régimen Foral de Navarra

La Comunidad Foral de Navarra tiene competencia normativa plena, desarrollando las normas reguladoras a través de la Ley Foral 26/2016, de 28 de diciembre, del Impuesto sobre Sociedades y Reglamento del Impuesto sobre Sociedades (DF 114/2017, de 20 de diciembre). Les será de aplicación estas leyes.

- ❑ Las entidades que tributen exclusivamente a la Comunidad Foral Navarra.
- ❑ Las entidades que tributen conjuntamente a ambas Administraciones cuando tengan su domicilio fiscal en Navarra. No obstante, las entidades que teniendo su domicilio fiscal en Navarra, hubieran realizado en el ejercicio anterior en territorio de régimen común, el 75% o más de sus operaciones totales, quedarán sometidas a la normativa del Estado.
- ❑ A los establecimientos permanentes de entidades residentes en el extranjero que se hallen domiciliadas en Navarra les será de aplicación las reglas anteriores.

El esquema liquidatorio del impuesto es el mismo que en Territorio Común, pero existen determinadas singularidades:

- ❑ El **sistema de amortización de los elementos de inmovilizado** presenta ciertas diferencias, a destacar el coeficiente lineal máximo para Autobuses, camiones, furgonetas y similares : 20% y un periodo máximo de 8 años y para Elementos de transporte interno: 15% y 10 años respectivamente.
- ❑ Serán **deducibles todos los gastos que estén relacionados con la adquisición, arrendamiento, reparación, mantenimiento, amortización** y cualquier otro vinculado a la utilización de los siguientes vehículos:
 - Los vehículos mixtos utilizados en el transporte de mercancías.
 - Los utilizados en las prestaciones de servicios de transporte de viajeros mediante contraprestación.
- ❑ Existe la figura de la **exención por reinversión de beneficios extraordinarios** sujeta al cumplimiento de determinadas condiciones.
- ❑ Se prevé una **reducción específica del 45% de las cantidades que del resultado contable se destinen a la constitución de una reserva especial, con el límite máximo del 40% del importe de la base imponible** siendo necesaria la concurrencia de determinados requisitos. El importe de la dotación a la reserva especial para inversiones deberá alcanzar en el ejercicio económico la cantidad mínima de 50.000 euros.

f. Régimen Foral de Navarra (II)

- ❑ Los **tipos generales** de gravamen serán:
 - El 28 por 100.
 - El 23 por 100 para las pequeñas empresas. El tipo de gravamen será del 19 por 100 para las pequeñas empresas que tengan la consideración de microempresas.
 - Tributarán al 17% las Sociedades cooperativas fiscalmente protegidas por sus resultados extracooperativos tributarán al tipo general y las Sociedades Laborales que destinen, al menos, un 25% de los beneficios obtenidos al Fondo Especial de Reserva, salvo por las rentas procedentes de elementos patrimoniales no afectos a sus actividades específicas, que tributarán al tipo general.
- ❑ Las cooperativas especialmente protegidas sometidas a la Ley Foral 9/1994, de 21 de junio, reguladora del régimen fiscal de las cooperativas, tendrán una **bonificación del 50 por 100 de la cuota íntegra del impuesto** a que se refiere el artículo 20 de dicha ley foral.
- ❑ Respecto a las deducciones, se prevé una **deducción por inversiones en activos fijos materiales nuevos** del 10% del importe de las referidas inversiones y siempre que no se trate de terrenos.
- ❑ En relación con la **deducción por la realización de actividades de investigación y desarrollo e innovación tecnológica**, 40 por 100 de los gastos efectuados en el periodo impositivo. Deducción adicional del 10% del importe de los gastos correspondientes a proyectos de I+D con universidades, organismos públicos de investigación o centros de innovación y gastos de personal.
- ❑ La realización de **actividades de innovación tecnológica** dará derecho a practicar una deducción de la cuota líquida del 15 por 100 de los gastos efectuados en el periodo impositivo en las condiciones establecidas en la ley.
- ❑ **Deducción por inversión en vehículos eléctricos** Las inversiones en vehículos eléctricos nuevos afectos a la actividad económica de la entidad darán derecho a practicar una deducción del 15 por 100 del importe (Furgonetas o camiones ligeros N1: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas. **Deducción por inversión en sistemas de recarga** el 15 por 100 del importe de la inversión realizada en la obra civil, instalaciones, cableados y punto de conexión necesarios.

f. Régimen Foral de Navarra (III)

- ❑ **Deducción por creación de empleo** se prevé una deducción de 5.000 euros de la cuota líquida por cada persona-año de incremento del promedio de la plantilla, con contrato de trabajo indefinido y con un salario superior al salario mínimo interprofesional incrementado en un 70 por 100.
- ❑ También tendrán la consideración de **pagos a cuenta y serán deducibles de la cuota efectiva las cuotas satisfechas por el Impuesto sobre Actividades Económicas**, siempre que los contribuyentes tengan un importe neto de la cifra de negocios inferior a 1.000.000 de euros.
- ❑ Existen dos modalidades para la determinación de la base de los pagos fraccionados:
 - **Modalidad primera:** de carácter automático, consiste en aplicar el 30% sobre la cuota efectiva correspondiente al último periodo impositivo cerrado. A estos efectos de la cuota efectiva será la resultante de minorar la cuota íntegra en el importe de las deducciones, bonificaciones, retenciones e ingresos a cuenta.
 - **Modalidad segunda:** consiste en aplicar el 20% a la base imponible del periodo de los nueve primeros meses de cada año natural. De la cantidad resultante se deducirán las retenciones e ingresos a cuenta practicados en ese periodo.

f. Régimen Foral de Navarra (IV)

Las sociedades cooperativas disponen de un régimen fiscal específico del impuesto de sociedades, regulado a través de la Ley Foral 9/1994, de 21 de junio, reguladora del sistema fiscal de las cooperativas, pudiendo ser modificada por la Ley Foral de Presupuestos Generales de Navarra. Los rasgos más destacables son:

- ❑ Al igual que en la normativa estatal, las cooperativas de transporte se clasifican en cooperativas de servicios (cooperativas protegidas) y cooperativas de trabajo asociado (cooperativas especialmente protegidas), cuyo trato fiscal es diferente.
- ❑ La base imponible la conforma **el valor de mercado de las operaciones realizadas por las cooperativas** pudiendo deducirse las operaciones realizadas por los socios y con denominación no deducible las cantidades distribuidas entre los socios.
- ❑ Las cooperativas fiscalmente protegidas serán gravadas **a los siguientes tipos**:
 - A la base liquidable correspondiente a los resultados cooperativos le será aplicable el tipo del 17 por 100.
 - A la base liquidable correspondiente a los resultados extra-cooperativos le será aplicable el tipo general del Impuesto.
 - A las restantes cooperativas les será de aplicación el tipo general del Impuesto.
 - La suma algebraica de las cantidades resultantes de aplicar a las bases liquidables, positivas o negativas, los tipos de gravamen a que se refieren los números anteriores tendrá la consideración de cuota íntegra cuando resulte positiva.
- ❑ Si la suma algebraica a que se refiere el artículo anterior resultase negativa, su importe **podrá compensarse por la cooperativa con las cuotas íntegras positivas de los periodos impositivos que concluyan en los quince años inmediatos** y sucesivos, con el límite del 70 por 100 de la cuota íntegra previa a su compensación.
- ❑ Las cooperativas especialmente protegidas disfrutarán, además de los beneficios fiscales anteriormente expuestos, de una bonificación del **50% de la cuota íntegra del Impuesto sobre Sociedades**
- ❑ Las cooperativas se verán obligadas a practicar a sus socios retenciones e ingresos a cuenta (anticipos laborales y retornos cooperativos).

3. FISCALIDAD GENERAL EN EL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA

3.1 INTRODUCCIÓN

3.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

3.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

3.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES

3.5 IMPUESTO SOBRE PATRIMONIO

3.6 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

3.7 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES

3.8 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

3.9 IMPUESTO SOBRE DETERMINADOS TIPOS DE TRANSPORTE

3.10 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS

3.11 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS

3.12 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

3.13 AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE

3.14 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

3.15 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULO

3.16 REVISIÓN DEL TACÓGRAFO

a. Normativa del Impuesto sobre Patrimonio

- ❑ Ley 19/1991, de 6 de junio de 1991 sobre el Impuesto sobre el Patrimonio (BOE, 07-junio-1991).
- ❑ Real Decreto-ley 13/2011, de 16 de septiembre, por el que se restablece el Impuesto sobre el Patrimonio, con carácter temporal. (BOE, 17-septiembre-2011).
- ❑ Orden HAC/277/2019, de 4 de marzo, por la que se aprueban los modelos de declaración del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y del Impuesto sobre el Patrimonio, ejercicio 2018, se determinan el lugar, forma y plazos de presentación de los mismos, se establecen los procedimientos de obtención, modificación, confirmación y presentación del borrador de declaración del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.

b. Antecedentes de la legislación

En 1978 se introduce en España por primera vez un impuesto que grava el patrimonio de las personas físicas mediante Ley 50/1977, de 14 de noviembre, de Medidas Urgentes de Reforma Fiscal (BOE de 16 de noviembre), desarrollado por Orden Ministerial de 14 de enero de 1978 (BOE de 17 de enero) que estableció el Impuesto Extraordinario sobre el Patrimonio de las Personas Físicas (IEPPF).

La primera modificación relevante se produjo en 1988, inducida por los cambios introducidos en el IRPF para adecuar el impuesto a la exigencia de tributación individual. Con la Reforma del IRPF de 1991 llegó también la de este impuesto. La Ley 19/1991, de 6 de junio, del Impuesto sobre el Patrimonio de las Personas Físicas (BOE, 7 de junio), establece modificaciones relevantes sobre la normativa anterior.

El RD 4181/1994, de 23 de diciembre supuso un primer desarrollo reglamentario, determinando condiciones y circunstancias necesarias para la exoneración por útil de trabajo. Con esta modificación se produce una ruptura importante en la filosofía del impuesto. Esta exoneración continúa ampliándose y a partir de 1997 se extiende el beneficio fiscal a sociedades cotizadas en Bolsa **Con ello los activos empresariales quedan prácticamente exentos de este impuesto.**

Aunque este impuesto nace con carácter transitorio, lo cierto es que se ha mantenido en nuestro sistema tributario hasta nuestros días. Debe mencionarse que durante los años 2008 a 2010 se dejó de exigir. Para el año 2019 volverá a exigirse por el Real Decreto-Ley 27/2018.

c. Descripción del Impuesto

El Impuesto sobre Patrimonio se aplicará a los transportistas que sean **personas físicas, estando exentos los bienes y derechos del transportista necesarios para el desarrollo de su actividad y siempre que ésta sea su principal fuente de renta** así como las participaciones en determinadas entidades, con o sin cotización en mercados organizados, que cumplan determinados requisitos establecidos en la normativa del impuesto.

La titularidad de las competencias de gestión, liquidación, recaudación, inspección y revisión del impuesto corresponden al Estado en las comunidades autónomas de régimen fiscal común (todas excepto C. F. de Navarra y País Vasco). No obstante, con la entrada en vigor de la Ley 14/1996, de 30 de diciembre, de Cesión de Tributos del Estado a las Comunidades Autónomas de Régimen Común, éstas adquieren competencias en materia legislativa.

Se trata de un impuesto individual, no siendo posible la tributación conjunta con los miembros de la unidad familiar.

La base imponible se obtiene del **valor del patrimonio neto del sujeto pasivo** (art. 9 de la LIP). El patrimonio neto se determinará por **la diferencia entre el valor de los bienes y derechos** de los que sea titular el sujeto pasivo, determinado conforme a las reglas de los artículos siguientes, las cargas y gravámenes de naturaleza real, cuando disminuya el valor de los respectivos bienes o derechos, y las deudas u obligaciones personales de las que deba responder el sujeto pasivo.

El Real Decreto-ley 13/2011, de 16 de septiembre, introdujo las siguientes novedades:

- Exención de 300.000€ para la vivienda habitual del contribuyente.
- Mínimo exento de 700.000€ tanto para los contribuyentes residentes como no residentes.
- Obligación de presentar la declaración para los sujetos pasivos cuya cuota tributaria resulte a ingresar, o no, si el valor de los bienes y derechos supera los 2.000.000€.

d. Cuantificación del Impuesto

- Se establece una tarifa, salvo que la Comunidad regule otra:

Base liquidable – Hasta euros	Cuota íntegra – Euros	Resto base liquidable – Hasta euros	Tipo aplicable – Porcentaje
0,00	0,00	167.129,45	0,20
167.129,45	334,26	167.123,43	0,30
334.252,88	835,63	334.246,87	0,50
668.499,75	2.506,86	668.499,76	0,90
1.336.999,51	8.523,36	1.336.999,50	1,30
2.673.999,01	25.904,35	2.673.999,02	1,70
5.347.998,03	71.362,33	5.347.998,03	2,10
10.695.996,06	183.670,29	En adelante	2,50

Fuente: Ley Impuesto del Patrimonio
Elaboración Propia

▣ Tendencias normativas

- Mínimo exento: se aplica por defecto 700.000€ y solo ha regulado uno específico rebajado en Aragón (400.000€), Cataluña y Extremadura (500.000€) y Comunidad Valenciana (600.000€). En alguna Comunidad se incrementa el mínimo para contribuyentes discapacitados.
- Tarifa: por defecto se aplica la estatal, con 8 tramos y tipos desde el 0,2 al 2,5 por 100, salvo en las siguientes Comunidades que han establecido la propia: Andalucía, Cantabria y Galicia (0,24-3,03 por 100); Asturias (0,22- 3 por 100); Baleares (0,28-3,45 por 100); Cataluña (0,21-2,75 por 100); Extremadura (0,3-3,75 por 100); Región de Murcia (0,24-3 por 100) y Comunidad Valenciana (0,25-3,12 por 100).
- Deducciones y bonificaciones: la Comunidad de Madrid tiene una bonificación del 100 por 100, por lo que ningún contribuyente de este territorio tiene que pagar el impuesto y la Comunidad de La Rioja aplica una bonificación del 75 por 100.

e. Régimen Foral del País Vasco

El Impuesto sobre el Patrimonio en Bizkaia (I. Patrimonio Bizkaia), se encuentra regulado en la Norma foral 2/2013, de 27 de febrero en Álava, se encuentra regulado en la Norma Foral 9/2013, de 11 de marzo, y en Guipúzcoa por la NF. 2/2018 de 11 de Jun Prov. Gipuzkoa (Impuesto sobre el Patrimonio).

En virtud del Art. 24 del Concierto Económico con el País Vasco, el Impuesto sobre el Patrimonio es un tributo concertado de normativa autónoma; que se exigirá por la Diputación Foral competente por razón del territorio o por el Estado, según que el contribuyente esté sujeto por el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas a una u otra Administración, con independencia del territorio donde radiquen los elementos patrimoniales objeto de tributación.

- ❑ Tratándose de sujetos pasivos por obligación real de contribuir, la exacción del Impuesto corresponderá a las Diputaciones Forales cuando el mayor valor de los bienes y derechos radique en territorio vasco. A estos efectos, se entenderá que radican en territorio vasco los bienes y derechos que estuvieran situados, pudieran ejercitarse o hubieran de cumplirse en dicho territorio.
- ❑ Cuando el no residente que hubiera tenido en el País Vasco su última residencia opte por tributar conforme a la obligación personal, podrá tributar en territorio común o foral conforme a su respectiva normativa.

Constituye la base imponible de este Impuesto **el valor del patrimonio neto del contribuyente**, que se determinará por diferencia entre:

- ❑ El valor de los bienes y derechos de que sea titular el contribuyente, y
- ❑ Las cargas y gravámenes de naturaleza real, cuando disminuyan el valor de los respectivos bienes o derechos y las deudas u obligaciones personales de las que deba responder el contribuyente.

No se deducirán, para la determinación del patrimonio neto, las cargas y gravámenes que correspondan a los bienes exentos.

- ❑ El importe mínimo exento en concepto de vivienda habitual es de 400.000€ en Bizkaia y Álava y 300.000€ en Gipuzkoa
- ❑ Estarán exentos los bienes y derechos de las personas físicas necesarios para el desarrollo de su actividad económica, siempre que ésta se ejerza de forma habitual, personal y directa por el contribuyente y constituya su principal fuente de renta. En los tres territorios, los bienes y derechos de las personas físicas afectos a actividades económicas se computarán por el valor que resulte de su contabilidad, excepto en lo que se refiere a bienes inmuebles, vehículos, embarcaciones y aeronaves.

e. Régimen Foral del País Vasco (II)

Base liquidable:

- ❑ En Álava y en Bizkaia, la base imponible se reducirá en concepto de mínimo exento en 800.000€, mientras que, en Gipuzkoa, será 700.000€.
- ❑ La cuota íntegra de este impuesto conjuntamente con la cuota íntegra del IRPF, **no podrá exceder**, para los contribuyentes sometidos al impuesto por obligación personal, **del 65% de la base imponible general y del ahorro del IRPF**. En el supuesto de que la suma lo supere, se reducirá la cuota de este impuesto hasta alcanzar el límite indicado, sin que la reducción pueda exceder del 75%. Deberá adicionarse a la base del IRPF correspondiente al contribuyente el importe de los rendimientos correspondientes a los bienes cuya nuda propiedad corresponda al contribuyente, y el usufructo, haya sido atribuido por el contribuyente al cónyuge, pareja de hecho o haya sido transmitido por el contribuyente a un tercero en los cinco años anteriores al devengo de este impuesto.
- ❑ Se muestra los tipos aplicables en cada territorio:

Álava

Base liquidable Hasta €	Cuota €	Resto base liquidable Hasta €	Tipo aplicable %
0	0	200.000	0,20
200.000	400	200.000	0,30
400.000	1000	400.000	0,50
800.000	3000	800.000	0,90
1.600.000	10.200	1.600.000	1,30
3.200.000	31.000	3.200.000	1,70
6.400.000	85.400	6.400.000	2,10
12.800.000	219.800	En adelante	2,50

Bizkaia

Base liquidable Hasta €	Cuota €	Resto base liquidable Hasta €	Tipo aplicable %
0	0	800.000	0,20
800.000	1.600	800.000	0,60
1.600.000	6.400	1.600.000	1,00
3.200.000	22.400	3.200.000	1,50
6.400.000	70.400	6.400.000	1,75
12.800.000	182.400	En adelante	2,00

Gipuzkoa

Base liquidable Hasta €	Cuota €	Resto base liquidable Hasta €	Tipo aplicable %
0	0	500.000	0,25
500.000	1.250	1.000.000	0,60
1.500.000	7.250	1.600.000	1,00
3.100.000	23.250	3.200.000	1,30
6.300.000	64.850	En adelante	1,50

Fuente: Panorama de la Fiscalidad Autonómica y Foral.2019
Elaboración: REAF Asesores Fiscales · Consejo General de Economistas de España

f. Régimen Foral de Navarra

El Impuesto sobre el Patrimonio en Navarra se encuentra regulado en la Ley Foral 13/1992.

En virtud del Art. 27 del Convenio Navarro, el Impuesto sobre el Patrimonio corresponderá a la Comunidad Foral la exacción del Impuesto sobre el Patrimonio en los mismos supuestos en los que sea competente para la exacción del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, con independencia del lugar donde radiquen los bienes o puedan ejercitarse los derechos. Tratándose de sujetos pasivos por obligación real de contribuir, será competente la Comunidad Foral para la exacción del Impuesto cuando el mayor valor de bienes y derechos corresponda a los que radiquen en territorio navarro o hayan de ejercerse o cumplirse en dicho territorio.

Constituye la base imponible de este Impuesto el valor del patrimonio neto del contribuyente; que se determinará por diferencia entre:

- ❑ El valor de los bienes y derechos de que sea titular el contribuyente, y
- ❑ Las cargas y gravámenes de naturaleza real, cuando disminuyan el valor de los respectivos bienes o derechos y las deudas u obligaciones personales de las que deba responder el contribuyente.

No se deducirán, para la determinación del patrimonio neto, las cargas y gravámenes que correspondan a los bienes exentos.

- ❑ El importe mínimo exento en concepto de vivienda habitual es de 250.000 euros.

La base liquidable será el resultado de **minorar la base imponible en 550.000 euros, en concepto de mínimo exento** Lo establecido en el número anterior será aplicable a los sujetos pasivos que tributen tanto por obligación personal como por obligación real. El tipo impositivo es el siguiente:

Base liquidable Hasta €	Cuota íntegra €	Resto base liquidable Hasta €	Tipo aplicable %
0	0	155.511,88	0,16
155.511,88	248,82	155.511,88	0,24
311.023,76	622,04	311.023,76	0,4
622.047,53	1.866,13	622.047,53	0,72
1.244.095,06	6.344,87	1.244.095,06	1,04
2.488.190,11	19.283,46	2.488.190,11	1,36
4.976.380,22	53.122,84	4.976.380,22	1,68
9.952.760,45	136.726,02	en adelante	2

Fuente: Panorama de la Fiscalidad Autonómica y Foral.2019
Elaboración: REAF Asesores Fiscales · Consejo General de Economistas de España

f. Régimen Foral de Navarra

- ❑ **Reducciones:** cuando la suma de la cuota íntegra, conjuntamente con la cuota íntegra del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas minorada en la deducción de los bienes empresariales, exceda del 65 por 100 de la suma de la base imponible de este último, se reducirá la cuota de este impuesto hasta alcanzar dicho límite, sin que tal reducción pueda exceder del 55 por 100 (antes 65 por 100).
- ❑ **Deducciones en cuota:** 100 por 100 de la parte proporcional de aquella que corresponda al valor de los bienes y derechos que se recogen a continuación, hasta un valor de dichos bienes y derechos de 1.000.000€, y el 95 por 100 (antes 80 por 100) de la parte proporcional de aquella que corresponda al exceso sobre dicho valor. Los bienes y derechos que dan derecho a esta deducción son los siguientes:
 - Los bienes y derechos necesarios para el desarrollo de la actividad empresarial o profesional, siempre que ésta se ejerza de forma habitual, personal y directa por el sujeto pasivo y constituya la principal fuente de renta de quien ejerza tal actividad.
 - La plena propiedad, la nuda propiedad y el derecho de usufructo vitalicio sobre las participaciones en entidades cuando cumplan determinados requisitos.

Personas obligadas a presentar la declaración: Están obligados a presentar declaración los sujetos pasivos cuya cuota tributaria resulte a ingresar o cuando, no dándose esta circunstancia, el valor de sus bienes o derechos determinado de acuerdo con las normas reguladoras del impuesto resulte superior a 1.000.000€.

3. FISCALIDAD GENERAL EN EL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA

3.1 INTRODUCCIÓN

3.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

3.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

3.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES

3.5 IMPUESTO SOBRE PATRIMONIO

3.6 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

3.7 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES

3.8 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

3.9 IMPUESTO SOBRE DETERMINADOS TIPOS DE TRANSPORTE

3.10 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS

3.11 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS

3.12 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

3.13 AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE

3.14 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

3.15 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULO

3.16 REVISIÓN DEL TACÓGRAFO

a. Normativa del Impuesto sobre Actividades Económicas

- ❑ Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales. (BOE, 09-marzo-2004).
- ❑ Real Decreto 243/1995, de 17 de febrero, por el que se dictan normas para la gestión del Impuesto sobre Actividades Económicas y se regula la delegación de competencias en materia de gestión censal de dicho impuesto. (BOE, 08-marzo-1995).
- ❑ Orden HAC/2572/2003, de 10 de septiembre, por la que se aprueba el modelo 840 de Declaración del Impuesto sobre Actividades Económicas y se establecen las condiciones generales y el procedimiento para su presentación telemática. (BOE, 18-septiembre-2003).
- ❑ Real Decreto legislativo 1175/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueban las tarifas y la instrucción del Impuesto sobre Actividades Económicas. (BOE, 29-septiembre-1990).

b. Antecedentes de la legislación

La aprobación de la Ley reguladora de las Haciendas locales de 1988 supuso la implantación del Impuesto sobre Actividades Económicas (en adelante, IAE) y la supresión de las Licencias Fiscales de Actividades Comerciales e Industriales y de Profesionales y Artistas. La Ley 51/2002, de 27 de diciembre, de reforma de la Ley reguladora de las Haciendas locales, optó por introducir modificaciones en la regulación del Impuesto sobre Actividades Económicas encaminadas básicamente a eximir del pago de dicho tributo a la mayor parte de los pequeños y medianos negocios.

El IAE se regula en los arts. 78 a 91 del Real Decreto-Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales (en adelante, TRLRHL). En particular, el art. 78.1 TRLRHL dispone que el Impuesto sobre Actividades Económicas es un tributo directo de carácter real.

Sin embargo, su estudio exige tener en cuenta, además, las tarifas e instrucción del impuesto, reguladas en el Real Decreto Legislativo 1175/1990, con carácter general. Por otro lado, otra norma importante a tener en cuenta en el IAE es el Real Decreto 243/1995, de 17 de febrero, que contiene la regulación a efectos de gestión de este impuesto.

c. Descripción del Impuesto

El hecho imponible en el Impuesto sobre Actividades Económicas está constituido por el mero ejercicio, en territorio nacional, de **actividades empresariales, profesionales o artísticas** se ejerzan o no en local determinado y se hallen o no especificadas en las tarifas del impuesto.

El contenido de las actividades gravadas se define en las tarifas del impuesto. A estos efectos, las tarifas del Impuesto sobre Actividades Económicas y las Instrucciones han sido aprobadas por el Real Decreto Legislativo 1175/90, de 28 de septiembre, que aprueba las Tarifas y la Instrucción del IAE.

Los sujetos pasivos del IAE son las **personas jurídicas, las personas físicas (estás están exentas del pago)** y las entidades catalogadas en el artículo 35.4 de la Ley General Tributaria, siempre que desarrollen en territorio nacional cualquiera de las actividades empresariales, profesionales o artísticas especificadas (o no) en las Tarifas del IAE.

Se encuentran **exentos del Impuesto** entre otros:

- ❑ Los sujetos pasivos que **inicien el ejercicio de su actividad en territorio español** durante los **dos primeros períodos impositivos de este impuesto** en que se desarrolle aquélla (artículo 82.1 b) del Texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.
- ❑ Los siguientes sujetos pasivos (artículo 82.1 c) del Texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales):
 - **Las personas físicas.**
 - Los sujetos pasivos del Impuesto sobre Sociedades, **sociedades civiles y entidades sin personalidad jurídica** que constituyan una unidad económica o un patrimonio separado susceptible de imposición (artículo 35.4 de la Ley General Tributaria), que tengan **un importe neto de la cifra de negocios inferior a 1.000.000 de euros**
 - Los contribuyentes por el Impuesto sobre la Renta de No Residentes que operen en España mediante establecimiento permanente siempre que tengan **un importe neto de la cifra de negocios inferior a 1.000.000 de euros.**

d. Cuantificación del Impuesto

La cuota tributaria es el resultado de aplicar distintos elementos: la cuota tarifa, el coeficiente de ponderación, el coeficiente municipal de situación (si procede) y el recargo provincial en los supuestos en que así se haya establecido.

Las tarifas del impuesto podrán fijar **cuotas municipales, provinciales o nacionales**, señalando las condiciones en que las actividades podrán tributar por dichas cuotas y fijando su importe, teniendo en cuenta su respectivo ámbito espacial.

La gestión tributaria de las cuotas provinciales y nacionales que fijen las tarifas del impuesto corresponderá a la Administración tributaria del Estado, sin perjuicio de las fórmulas de colaboración que, en relación a tal gestión, puedan establecerse con otras entidades.

El esquema de liquidación del impuesto es el siguiente:

ESQUEMA DE LIQUIDACIÓN DEL IAE
CUOTA DE ACTIVIDAD (fija o variable según elementos tributarios)
+ ELEMENTO SUPERFICIE
= CUOTA DE TARIFA
* COEFICIENTE DE PONDERACIÓN
* COEFICIENTE DE SITUACIÓN
= CUOTA TRIBUTARIA
- BONIFICACIONES
+ RECARGO PROVINCIAL
DEUDA TRIBUTARIA

Elaboración propia

d. Cuantificación del Impuesto (II)

Para determinar **la cuota tributaria**, por tanto, hay que partir de la clasificación de las actividades recogidas en las tarifas, las cuales vienen enumeradas en rúbricas por medio de 3 Secciones. Dentro de cada sección, las tarifas se estructuran mediante códigos numéricos que distinguen las actividades. Para hallar la misma, se debe partir de dos conceptos:

- **Cuota de actividad.** Puede ser un importe establecido como fijo o bien venir determinado mediante una escala de tramos en virtud de determinados elementos tributarios (en el sector del transporte número de vehículos, capacidad de carga, capacidad de viajeros, etcétera).

<u>Epígrafe 721- Transporte de viajeros</u>		
<u>Epígrafe 721.1.- Transporte urbano colectivo</u>		<u>Epígrafe 721.3.- Transporte de viajeros por carretera.</u>
Cuota mínima municipal		Cuota provincial de:
• Por cada vehículo:	67,8 €	• Vehículo con capacidad hasta 20 viajeros: 54,74 €
Cuota provincial		• Cuando excedan de 20 hasta 40 viajeros: 82,18 €
• Por cada vehículo:	135,6 €	• Cuando excedan de 40 viajeros: 113,03€
		Cuota nacional de:
		• Vehículo con capacidad hasta 20 viajeros: 115,24 €
		• Cuando excedan de 20 hasta 40 viajeros: 170,88 €
		• Cuando excedan de 40 viajeros: 237,32€
Fuente: Leyes Impuesto de Actividades Económicas Elaboración propia		

<u>Epígrafe 721- Transporte de mercancías por carretera</u>			
	<u>Cuota mínima municipal</u>	<u>Cuota mínima provincial</u>	<u>Cuota mínima nacional</u>
• Por cada vehículo con una capacidad de carga hasta una tonelada:	26,75 €	62,20€	130,63€
• Cuando exceda de una tonelada hasta cuatro:	52,88€	105,75€	222,07€
• Cuando exceda de cuatro toneladas hasta diez:	59,10€	118,19€	248,20€
• Cuando exceda de diez toneladas por cada vehículo:			
- Hasta diez vehículos:	66,87 €	133,74€	280,86€
- Los veinte vehículos siguientes:	62,20 €	124,41€	261,26€
- Los treinta vehículos siguientes:	57,54 €	115,08€	241,67€
- Los restantes vehículos	46,66 €	93,31€	195,95€
Fuente: Leyes Impuesto de Actividades Económicas Elaboración propia			

d. Cuantificación del Impuesto (III)

- ❑ **Cuota de superficie o valor del elemento tributario superficie** Se obtiene en función de la superficie de los locales en los que se realicen las actividades gravadas y ponderándose mediante la aplicación de un coeficiente corrector según el valor de la superficie, coeficiente que será de aplicación a la cuota antes de la consideración de dicho elemento superficie. El elemento de superficie del local en el que se ejerce la actividad no se tendrá en cuenta:
- En las actividades profesionales que no se ejerzan en local determinado, y
 - En las actividades empresariales cuando no se ejerzan en local determinado o cuando, empleándose dicho local, su superficie haya sido tenido en cuenta en la Tarifas al determinar la cuota, concretamente y dentro de las actividades anexas al transporte terrestre, afecta al epígrafe 751.1 (Guarda y custodia de vehículos en garajes y locales cubiertos-aparcamientos).

Las cuotas de tarifa se pueden clasificar, según el territorio en que se faculta para el ejercicio de la actividad, en cuotas mínimas municipales, provinciales o nacionales.

Cuota mínima municipal: para su cálculo se determinará la superficie del local en metros cuadrados computable con una serie de deducciones como por ejemplo, el 55% de los metros cuadrados en caso de aparcamientos cubiertos. Al número total de metros cuadrados que resulte de aplicar las normas citadas, se deducirá, en todo caso, el 5 por 100 en concepto de zonas destinadas a huecos, comedores de empresa, ascensores, escaleras y demás elementos no directamente afectos a la actividad gravada.

Euros por metro cuadrado

Superficie del local	Población de derecho					
	Más de 500.000 habitantes	De 100.001 a 500.000 hbts.	De 50.001 a 100.000 hbts.	De 20.001 a 50.000 hbts.	De 5.001 a 20.000 hbts.	Menos de 5.000 hbts.
De 0 a 500 m ²	0,540911	0,378638	0,246415	0,144243	0,078132	0,036061
De 500,1 a 3.000 m ²	0,414698	0,288486	0,192324	0,114192	0,060101	0,030051
De 3.000,1 a 6.000 m ²	0,336567	0,240405	0,156263	0,096162	0,054091	0,024040
De 6.000,1 a 10.000 m ²	0,288486	0,204344	0,132223	0,084142	0,048081	0,024040
Exceso de 10.000 m ²	0,258435	0,186314	0,120202	0,072121	0,042071	0,018030

Fuente: Leyes Impuesto de Actividades Económicas
Elaboración propia

d. Cuantificación del Impuesto (IV)

- El importe total del valor del elemento superficie, se ponderará mediante la **aplicación del coeficiente corrector** que corresponda en función del tipo de actividad que ejerza el sujeto pasivo y el importe de la cuota que resulte para éste de la aplicación de las Tarifas antes de considerar el elemento superficie.

Coefficientes correctores a aplicar según cuantía de la cuota y naturaleza de la actividad

Tramos de cuota Euros	Sección Transporte
De 37,32 a 622,05	1,0
De 622,06 a 1.244,10	1,5
De 1.244,11 a 3.110,24	2,0
De 3.110,25 a 6.220,48	2,5
Más de 6.220,48	3,0

Fuente: Leyes Impuesto
de Actividades
Económicas
Elaboración propia

- Para calcular las **cuotas provinciales y nacionales** se tomará en cuenta, en todo caso, el valor del elemento superficie de todos los locales directa o indirectamente afectos a la actividad de que se trate.

<i>Cuotas provinciales y nacionales</i>	
De 0 a 500 m ²	2,337937 euros
De 500,1 a 3.000 m ²	1,712884 euros
De 3.000,1 a 6.000 m ²	1,400358 euros
De 6.000,1 a 10.000 m ²	1,153943 euros
Exceso de 10.000 m ²	0,997680 euros

Fuente: Leyes Impuesto
de Actividades
Económicas
Elaboración propia

- Las actividades de transporte se consideran realizadas sin local determinado, la superficie de aquellos en que el sujeto pasivo realice servicios auxiliares, como reserva de plazas, venta anticipada de billetes, etc., deben computarse en lo que se refiere a su superficie, pagándose por cada uno de ellos una cuota municipal especial, ya que se consideran indirectamente afectos a la actividad, en este último caso no es aplicable el coeficiente corrector.

d. Cuantificación del Impuesto (V)

Una vez obtenida la cuota de tarifa, para obtener la cuota tributaria habrá que aplicar el **coeficiente de ponderación**, y en el caso del cálculo de la cuota municipal, además habrá que aplicar el coeficiente de situación y en su caso el Recargo provincial.

- Coeficiente de ponderación.** Es el elemento tributario cuyo fin es incrementar las cuotas de los obligados al pago del impuesto tomando como referencia el INCN (importe neto de la cifra de negocios) obtenida por los sujetos pasivos dos años antes. Tiene carácter obligatorio y se determinará en función del importe neto de la cifra de negocios del sujeto pasivo, que será el correspondiente al conjunto de actividades económicas ejercidas por él.

IMPORTE DEL COEFICIENTE DE PONDERACIÓN	
Importe neto de la cifra de negocios (euros)	Coeficiente
Desde 1.000.000,00 hasta 5.000.000,00	1,29
Desde 5.000.000,01 hasta 10.000.000,00	1,30
Desde 10.000.000,01 hasta 50.000.000,00	1,32
Desde 50.000.000,01 hasta 100.000.000,00	1,33
Más de 100.000.000	1,35
Sin cifra de negocios	1,31

Fuente: Leyes Impuesto de Actividades Económicas
Elaboración propia

- Coeficiente de situación:** Los Ayuntamientos podrán, con carácter potestativo, establecer una escala de coeficientes que pondere la situación física del local dentro de cada término municipal atendiendo a la categoría de la calle en que radique dicho local. La base sobre la que se aplica es la cuantía de las cuotas municipales incrementadas por la aplicación del coeficiente de ponderación. Los valores pueden oscilar entre un mínimo de 0,4 y un máximo de 3,8%, teniendo en cuenta determinadas reglas específicas.
- Recargo provincial:** Las Diputaciones Provinciales podrán establecer un recargo sobre el IAE que se aplicará al importe de las cuotas municipales modificadas por la aplicación del coeficiente de ponderación. La gestión de este recargo se llevará a cabo por la entidad que tenga atribuida la gestión del impuesto. Este tipo no puede ser superior al 40 % de las cuotas municipales modificadas por la aplicación del coeficiente de ponderación.

d. Cuantificación del Impuesto (VI)

Además de las exenciones ya indicadas, existen otras que pueden afectar al **sector del transporte**:

Existen bonificaciones obligatorias y potestativas, así mismo se da la posibilidad de que existan bonificaciones coyunturales determinadas por normas legales donde expresamente se establezca dicha bonificación en la cuota del IAE.

□ Bonificaciones obligatorias:

- **Bonificación del 95% en la cuota para las Cooperativas** así como las uniones, federaciones y confederaciones de las mismas y las sociedades agrarias de transformación.
- **Bonificación del 50% de la cuota correspondiente, para quienes inicien el ejercicio de cualquier actividad profesional**, durante los cinco años de actividad siguientes a la conclusión del segundo período impositivo de desarrollo de aquél.
- **Bonificación del 50% de la cuota en Ceuta y Melilla.**

□ Bonificaciones potestativas: Las bonificaciones potestativas son establecidas por cada Ayuntamiento de conformidad con el texto refundido de la Ley de Haciendas Locales.

- **Bonificación por inicio de la actividad empresarial** de hasta el 50 % de la cuota correspondiente, para quienes inicien el ejercicio de cualquier actividad empresarial y tributen por cuota municipal, durante los cinco años de actividad siguientes a la conclusión del segundo período impositivo de desarrollo de aquella.
- **Bonificación por creación de empleo** de hasta el 50 % de la cuota correspondiente, para los sujetos pasivos que tributen por cuota municipal y que hayan incrementado el promedio de su plantilla de trabajadores con contrato indefinido durante el período impositivo inmediato anterior al de la aplicación de la bonificación, en relación con el período anterior a aquél.
- **Bonificación medioambiental:** Los Ayuntamientos también podrán establecer una bonificación de hasta el 50 % de la cuota correspondiente cuota municipal.
- **Bonificación por pérdidas o beneficios reducidos** 50 % de la cuota correspondiente para los sujetos pasivos que tributen por cuota municipal y tengan una renta o rendimiento neto de la actividad económica negativos o inferiores a la cantidad que determine la ordenanza fiscal.

e. Régimen Foral del País Vasco

Según el Convenio Económico del País Vasco el Impuesto sobre Actividades Económicas se regulará por las normas que dicten las instituciones competentes de los Territorios Históricos. Por lo que les corresponderá a las instituciones competentes de los Territorios Históricos la exacción del Impuesto sobre Actividades Económicas por las actividades ejercidas en su territorio, de acuerdo con las siguientes normas:

- ❑ Tratándose de **cuotas mínimas municipales o modificadas**, cuando éstas se devenguen a favor de los municipios del Territorio Histórico.
- ❑ Tratándose de **cuotas provinciales**, cuando se ejerza la actividad en el Territorio Histórico correspondiente.
- ❑ Tratándose de **cuotas que faculden para ejercer en más de una provincia** cuando el sujeto pasivo tenga su residencia habitual o domicilio fiscal en el País Vasco, según proceda. El pago de dicha cuota a la Administración correspondiente de territorio común o foral, faculta para el ejercicio de la actividad en ambos territorios.

La normativa se recoge para Álava en Norma foral 43/1989, de 19 de julio, del Impuesto sobre Actividades Económicas, para Vizcaya en Decreto foral normativo 2/1992, de 17 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Norma Foral 6/1989, de 30 de junio, del Impuesto sobre Actividades Económicas, para Guipúzcoa en el Decreto Foral Normativo 1/1993 de 20 de abril, por el que se apruebe el Texto Refundido del Impuesto sobre Actividades Económicas.

En los tres territorios existe una **bonificación adicional** que es la siguiente:

- ❑ Una bonificación de hasta el 50 por 100 de la cuota correspondiente para los sujetos pasivos que tributen por cuota municipal y tengan, en el ejercicio anterior, **una renta o rendimiento neto de la actividad económica negativos o inferiores a la cantidad que determine la Ordenanza fiscal**, la cual podrá fijar diferentes porcentajes de bonificación y límites en función de cuál sea la división, agrupación o grupo de las tarifas del Impuesto en que se clasifique la actividad económica realizada.

En **Vizcaya** adicionalmente existe la siguiente bonificación

- ❑ **Bonificación de hasta el 50 por 100 de la cuota correspondiente para los sujetos pasivos que estén en posesión de certificados de sistemas de gestión medioambiental**, tratándose de empresas que se dedican a las actividades clasificadas a las que se refiere la Ley 3/1998, de 27 de febrero, General de Protección del Medio Ambiente del País Vasco, y siempre que cumplan las condiciones impuestas por la reglamentación europea EMAS.

e. Régimen Foral del País Vasco (II)

Las cuotas de actividad y los coeficientes de ponderación sobre la cifra de negocios son iguales al Estado en Guipúzcoa y Álava pero difieren en Vizcaya. Las cuotas de superficie son diferentes en cada territorio.

A continuación se señalan las cuotas de actividad y el coeficiente de ponderación de Vizcaya.:

<i>Epígrafe 721- Transporte de viajeros</i>			
<u>Epígrafe 721.1.- Transporte urbano colectivo</u>	Cuota mínima municipal	Cuota provincial	Cuota nacional
• Por cada vehículo	69,84 €	139,68 €	
<u>Epígrafe 721.3.- Transporte de viajeros por carretera.</u>			
• Vehículo con capacidad hasta 20 viajeros:		56,39 €	118,70 €
• Cuando excedan de 20 hasta 40 viajeros:		84,65 €	176,01 €
• Cuando excedan de 40 viajeros:		116,42	244,44€

<i>Epígrafe 721- Transporte de mercancías por carretera</i>		
	Cuota provincial	Cuota nacional
• Por cada vehículo con una capacidad de carga hasta una tonelada:	64,07 €	134,55€
• Cuando exceda de una tonelada hasta cuatro:	108,92€	228,74€
• Cuando exceda de cuatro toneladas hasta diez:	121,74€	255,65€
• Cuando exceda de diez toneladas por cada vehículo:	137,76 €	289,29€
- Hasta diez vehículos:	128,14 €	269,10€
- Los veinte vehículos siguientes:	118,54€	248,92€
- Los treinta vehículos siguientes:		
- Los restantes vehículos	96,11 €	201,83€

IMPORTE DEL COEFICIENTE DE PONDERACIÓN VIZCAYA	
Importe neto de la cifra de negocios (euros)	Coeficiente
Desde 2.000.000,00 hasta 6.000.000,00	1,20
Desde 6.000.000,01 hasta 10.000.000,00	1,22
Desde 10.000.000,01 hasta 50.000.000,00	1,24
Desde 50.000.000,01 hasta 100.000.000,00	1,27
Más de 100.000.000,00	1,30
Sin volumen de operaciones	1,25

Fuente: Decreto foral
normativo 2/1992
Elaboración propia

e. Régimen Foral de Navarra

El Impuesto sobre Actividades Económicas en Navarra se encuentra regulado en Ley Foral 2/1995, de 10 de marzo, de Haciendas Locales de Navarra, así como en la Ley Foral 7/1996, de 28 de mayo, aprobando las Tarifas del Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE) y las Normas para la gestión del Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE) (DF 614/1996, de 11 de noviembre).

El Impuesto sobre Actividades Económicas o Licencia Fiscal es un tributo directo de carácter real, cuyo hecho imponible está constituido por el mero ejercicio en territorio de la Comunidad Foral de Navarra, de actividades empresariales, profesionales o artísticas, se ejerzan o no en local determinado y se hallen o no especificadas en las Tarifas del impuesto.

Las bonificaciones de Navarra son:

- ❑ En el **inicio de actividad existen bonificaciones para empresas** (75% el primer año, 50% el segundo; 25% el tercero) y para profesionales (50% durante cinco años).
 - La cuota será proporcional al número de trimestres naturales del año en los que se esté de alta.
 - La cantidad resultante se cobra una vez al año o fraccionada en dos semestres.
 - Se recomienda su domiciliación, ya que el tratarse de un impuesto periódico no es necesaria la notificación personal del inicio del período de pago voluntario.
 - El pago del IAE se considera un pago a cuenta del IRPF del autónomo, salvo la parte correspondiente a los recargos municipales.

Se muestran en la siguiente página las cuotas de actividad, dichas cuotas de tarifa se actualizarán mediante la aplicación del coeficiente 1,035.

e. Régimen Foral de Navarra (II)

Las cuotas de actividad de Navarra son las siguientes:

<i>Epígrafe 721- Transporte de viajeros</i>			
<u>Epígrafe 721.1.- Transporte urbano colectivo</u>	Cuota mínima municipal	Cuota provincial	Cuota nacional
• Por cada vehículo	65,51€	131,02€	
<u>Epígrafe 721.3.- Transporte de viajeros por carretera.</u>			
• Vehículo con capacidad hasta 20 viajeros:		52,89 €	111,34 €
• Cuando excedan de 20 hasta 40 viajeros:		79,39 €	165,10€
• Cuando excedan de 40 viajeros:		109,20€	229,29€

Fuente: Ley Foral 7/1996
Elaboración propia

<i>Epígrafe 721- Transporte de mercancías por carretera</i>		
	Cuota provincial	Cuota nacional
• Por cada vehículo con una capacidad de carga hasta una tonelada:	42,07 €	88,35€
• Cuando exceda de una tonelada hasta cuatro:	84,14€	176,70€
• Cuando exceda de cuatro toneladas hasta diez:	96,16€	201,94€
• Cuando exceda de diez toneladas por cada vehículo:	114,19 €	239,80€
- Hasta diez vehículos:	96,16 €	201,94€
- Los veinte vehículos siguientes:	84,14€	176,70€
- Los treinta vehículos siguientes:	63,11 €	132,52€
- Los restantes vehículos		

Fuente: Ley Foral 7/1996
Elaboración propia

3. FISCALIDAD GENERAL EN EL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA

3.1 INTRODUCCIÓN

3.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

3.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

3.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES

3.5 IMPUESTO SOBRE PATRIMONIO

3.6 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

3.7 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES

3.8 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

3.9 IMPUESTO SOBRE DETERMINADOS TIPOS DE TRANSPORTE

3.10 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS

3.11 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS

3.12 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

3.13 AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE

3.14 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

3.15 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULO

3.16 REVISIÓN DEL TACÓGRAFO

a. Normativa del Impuesto sobre primas de seguros

- Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.
- Ordenanzas fiscales de los Ayuntamientos.

b. Antecedentes

Este tributo se comenzó a exigir en toda España a partir del 1 de enero de 1990 y su implantación conllevó la supresión de la Contribución Territorial Rústica y Pecuaria, la Contribución Territorial Urbana y el Impuesto Municipal sobre Solares. Este fue establecido por la Ley 39/1988 de 28 de diciembre Reguladora de las Haciendas Locales, de igual manera que el Impuesto sobre Actividades Económicas y el Impuesto sobre Vehículos de Tracción mecánica.

Tras la Ley 39/1988 de 28 de diciembre reguladora de las haciendas locales (LRHL) las modificaciones más importantes las introdujo la Ley 51/2002, de 27 de diciembre en la que se establecía que el gobierno debía elaborar en un plazo de un año desde la entrada en vigor de la misma el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (TRLRHL).

c. Descripción del Impuesto

El Impuesto sobre Bienes Inmuebles es un **tributo directo de carácter real que exigen los ayuntamientos y que grava el valor de los bienes inmuebles rústicos y urbanos y sobre los inmuebles de características especiales**

- De una concesión administrativa sobre los propios inmuebles o sobre los servicios públicos a que se hallen afectos.
- De un derecho real de superficie.
- De un derecho real de usufructo.
- Del derecho de propiedad.

c. Descripción del Impuesto (II)

El concepto de bien inmueble a los efectos del IBI se recoge en el artículo 6 de la Ley del Catastro Inmobiliario (LCI), en el que se indica que, a los exclusivos efectos catastrales, tiene la consideración de bien inmueble la parcela o porción de suelo de una misma naturaleza, enclavada en un término municipal y cerrada por una línea poligonal que delimita, a tales efectos, el ámbito especial del derecho de propiedad de un propietario o de varios pro indiviso y, en su caso, las construcciones emplazadas en dicho ámbito cualquiera que sea su dueño y con independencia de otros derechos que recaigan sobre el inmueble.

Están **exentos del mismo los bienes y terrenos públicos o los terrenos medioambientalmente protegidos o centros dedicados a la docencia/sanidad/interés cultural.**

Son sujetos pasivos, a título de contribuyentes, **las personas naturales y jurídicas y las entidades que ostenten la titularidad del inmueble.**

En los supuestos de cambio, por cualquier causa, en la titularidad de los derechos que constituyen el hecho imponible de este impuesto, los bienes inmuebles quedarán afectos al pago de la totalidad de la cuota tributaria, en régimen de responsabilidad subsidiaria.

c. Cuantificación del Impuesto

La base imponible estará constituida por el **valor catastral de los bienes inmuebles**

La determinación del valor catastral de los bienes inmuebles se realiza mediante la **aplicación de las correspondientes ponencias de valores**, en las que se recogerán los módulos de valoración, planeamiento urbanístico y demás elementos precisos para llevar a cabo dicha determinación y que se ajustarán a las directrices dictadas para la coordinación de valores.

En el IBI solo existe un **supuesto de reducción en la base imponible**. La finalidad de la reducción es la de facilitar que los nuevos valores catastrales que normalmente suponen un significativo incremento respecto a los anteriores se apliquen de forma progresiva y no generen un rechazo en los sectores de la población a los cuales les afecta. La reducción se aplicará durante un periodo de 9 años a contar desde la entrada en vigor de los nuevos valores catastrales.

c. Cuantificación del Impuesto (II)

La cuantía de la reducción será el resultado de aplicar un coeficiente reductor (tendrá el valor de 0,9 el primer año de su aplicación e irá disminuyendo en 0,1 anualmente hasta su desaparición) a un componente individual (la diferencia positiva entre el nuevo valor catastral que corresponda al bien inmueble en el primer ejercicio de su vigencia y su valor base).

La cantidad que se obtiene de aplicar **el tipo de gravamen a la base liquidable del impuesto se denomina cuota íntegra** Hay que significar que la base imponible del IBI es el valor catastral de los bienes inmuebles y el tipo de gravamen es el que determinen los ayuntamientos en la ordenanza fiscal del IBI.

Los ayuntamientos, en la ordenanza fiscal del IBI, podrán establecer el tipo de gravamen del impuesto que no podrá ser inferior al 0,4 %, ni superior al 1,1 %. Con relación al tipo de gravamen de los bienes inmuebles urbanos, el artículo 72.3 de la LRHL permite que los ayuntamientos incrementen el tipo de gravamen máximo del IBI, situado en el 1,1 %, con los puntos porcentuales que para cada caso se indiquen.

La cuota líquida del impuesto será el resultado de **aplicar sobre la cuota íntegra las bonificaciones** Las bonificaciones obligatorias citadas son para:

- ❑ **Entre el 50 y el 90 por ciento** en la cuota íntegra del impuesto para los inmuebles que constituyan el objeto de la actividad de las **empresas de urbanización, construcción y promoción inmobiliaria**.
- ❑ **50 por ciento en las viviendas de protección oficial** durante los tres periodos impositivos siguientes al del otorgamiento de la calificación definitiva.
- ❑ **95 por ciento de la cuota íntegra** a los bienes rústicos de las cooperativas agrarias y de explotación comunitaria de la tierra.

Luego además existen las **bonificaciones potestativas** a realizar mediante ordenanzas fiscales para bienes situados en zonas de población determinadas, por variaciones de valores catastrales y por familia numerosa.

El devengo se mantiene el primer día del periodo impositivo, que coincide con el año natural.

d. Régimen Foral País Vasco

El concierto económico vasco cita que el Impuesto sobre Bienes Inmuebles se regulará por las normas que dicten las instituciones competentes de los Territorios Históricos y gravará los bienes de naturaleza rústica y urbana sitos en su respectivo Territorio Histórico.

La normativa se recoge para Álava en Norma foral 42/1989, de 19 de julio, del Impuesto sobre bienes inmuebles, para Vizcaya en Norma foral 4/2016, de 18 de mayo, del Impuesto sobre Bienes Inmuebles, para Guipúzcoa en el Norma Foral 12/1989, de 5 de julio, del Impuesto sobre Bienes Inmuebles.

La diferencia respecto a la normativa estatal son los **tipos de gravamen y además ofrecen bonificaciones potestativas adicionales**

- ❑ **Álava:** El tipo de gravamen será del 0,3 por 100, para bienes de naturaleza urbana y rústica. Los Ayuntamientos podrán reducir el tipo de gravamen hasta el 0,15 por 100, siempre y cuando ello no suponga una disminución de la recaudación por este Impuesto respecto de la obtenida en el período impositivo anterior. No obstante, los Ayuntamientos podrán incrementar los tipos de gravamen hasta el límite del 1,5 por 100 para los bienes urbanos y del 1,1 por 100 para los bienes rústicos. El tipo de gravamen aplicable a los bienes inmuebles de características especiales que tendrá carácter supletorio, será del 0,6 por 100. Los Ayuntamientos podrán establecer para cada grupo de ellos existentes en el municipio un tipo diferenciado que, en ningún caso, será inferior al 0,4 por 100 ni superior al 1,3 por 100.
- ❑ **Vizcaya:** El tipo de gravamen mínimo será el 0,02 por 100 cuando se trate de bienes de naturaleza urbana y el 0,05 por 100 cuando se trate de bienes de naturaleza rústica, y el máximo será el 0,60 por 100 para los urbanos y el 0,50 por 100 para los rústicos. Los ayuntamientos podrán establecer tipos de gravamen diferenciados por usos urbanos dentro de los siguientes límites:
 - Hasta el 3,00 por 100 para usos de Industria.
 - Hasta el 2,00 por 100 para usos de Comercio.
 - Hasta el 1,00 por 100, con un único tipo, para el resto de usos, excepto Residencial y Otros usos.
- ❑ **Guipúzcoa:** El tipo de gravamen será del 0,4 por 1000 cuando se trate de bienes de naturaleza urbana y el 0,3 por 100 cuando se trate de bienes de naturaleza rústica. Los Ayuntamientos podrán incrementar los tipos de gravamen que en el mismo se señalan en los siguientes términos:

d. Régimen Foral País Vasco

- Bienes urbanos, podrán establecer dos tipos de gravamen incrementado: - Uno, de carácter general, hasta el límite del 4 por 1000. Otro, hasta el límite del 6 por 1000, para los bienes inmuebles situados en suelo industrial o terciario.
- En relación con los bienes inmuebles de naturaleza rústica podrán establecer un tipo de gravamen incrementado, hasta el límite del 1,1 por 100.

e. Régimen Navarra

La normativa se recoge en la Ley foral 2/1995, de 10 de marzo, de Haciendas Locales de Navarra. El impuesto en Navarra recibe el nombre de Impuesto de Contribución Territorial.

El tipo de gravamen deberá estar comprendido entre el 0,25 y el 0,50 por 100 según la Ley Foral 4/2019, de 4 de febrero, BON nº 25, de 6.02.19, con entrada en vigor cuando se apruebe la propuesta de financiación a que se refiere la Ley Foral 4/2019.

En tanto no se apruebe la mencionada propuesta de financiación seguirá vigente la redacción dada por la Ley Foral 20/2005, de 29 de diciembre que señala que el tipo de gravamen deberá estar comprendido entre el 0,10 y el 0,50 por 100.

3. FISCALIDAD GENERAL EN EL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA

3.1 INTRODUCCIÓN

3.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

3.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

3.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES

3.5 IMPUESTO SOBRE PATRIMONIO

3.6 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

3.7 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES

3.8 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

3.9 IMPUESTO SOBRE DETERMINADOS TIPOS DE TRANSPORTE

3.10 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS

3.11 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS

3.12 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

3.13 AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE

3.14 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

3.15 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULO

3.16 REVISIÓN DEL TACÓGRAFO

a. Normativa del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica

- Real decreto legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.
- Ley 36/2006, de 29 de noviembre, de Medidas para la Prevención del Fraude Fiscal.

b. Antecedentes de la legislación

La Ley 39/1988, de 28 de diciembre, reguladora de las Haciendas locales suprimió, el Impuesto Municipal sobre Circulación de Vehículos y aprobó, con efectos 1 de enero de 1990, el Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (en adelante, IVTM), cuyas reformas legales más relevantes se han realizado a través de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, la Ley 51/2002, de 27 de diciembre, de reforma de la Ley 39/1988, de 28 de diciembre, reguladora de las Haciendas locales, y la Ley 36/2006, de 26 de noviembre, de medidas para la prevención del fraude fiscal.

Actualmente, se regula en los arts. 92 a 99 del Real Decreto-Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley reguladora de las Haciendas locales (en adelante, TRLRHL).

c. Descripción del Impuesto

El Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica es un tributo directo que grava la titularidad de los vehículos de esta naturaleza, aptos para circular por las vías públicas, cualesquiera que sean su clase y categoría. Se considera vehículo apto para la circulación el que hubiera sido matriculado en los registros públicos correspondientes y mientras no haya causado baja en éstos.

No están sujetos a este impuesto los remolques y semirremolques arrastrados por vehículos de tracción mecánica cuya carga útil no sea superior a 750 kilogramos.

c. Descripción del Impuesto (II)

Estarán **exentos del impuesto** dentro del sector del transporte:

- ❑ **Los autobuses, microbuses y demás vehículos destinados o adscritos al servicio de transporte público urbano** siempre que tengan una **capacidad que exceda de nueve plazas**, incluida la del conductor.
- ❑ **Los tractores, remolques, semirremolques y maquinaria provistos de Cartilla de Inspección Agrícola**

Este impuesto es soportado por las personas físicas o jurídicas y entidades a cuyo nombre conste el vehículo en el permiso de circulación.

d. Cuantificación del Impuesto

Carece el IVTM de base imponible, base liquidable y de tipos impositivos. Las cuotas tributarias se recogen directamente en el cuadro de tarifas previsto en la Ley.

Las tarifas del impuesto **clasifican los vehículos en seis grandes grupos** turismos, autobuses, camiones, tractores; remolques y semirremolques arrastrados por vehículos de tracción mecánica y otros vehículos. Cada una de estas categorías está subordinada en función de la **potencia fiscal del vehículo** (vehículos y tractores), **del número de plazas del vehículo** (autobuses), de la capacidad de la **carga útil** (camiones, remolques y semirremolques) y de la **cilindrada del vehículo** (motocicletas).

A partir de esta clasificación de los vehículos, las tarifas proceden a asignar **cuotas en euros a cada una de las distintas clases de vehículos** en función de su “factor tributario”, esto es, potencia, número de plazas, capacidad de carga útil o cilindrada.

Estas cuotas especificadas en las tarifas son las **cuotas mínimas**, es decir, son las cuotas que en todo caso tienen que exigir los ayuntamientos y que pueden modificarse a través de las leyes de PGE.

Los **ayuntamientos podrán incrementar las cuotas mínimas fijadas en las tarifas del impuesto mediante la aplicación de un coeficiente**, el cual no podrá ser superior a 2. El coeficiente podrá fijarse para cada una de las clases de vehículos previstas en el cuadro de tarifas, el cual podrá ser a su vez diferente para cada uno de los tramos fijados en cada clase de vehículo, sin exceder en ningún caso del límite máximo.

d. Cuantificación del Impuesto (II)

Las tarifas para autobuses y camiones son las siguientes:

❑ Autobuses:

- De menos de 21 plazas: 83,30€.
- De 21 a 50 plazas: 118,64€.
- De más de 50 plazas: 148,30€.

❑ Camiones:

- De menos de 1.000 kilogramos de carga útil: 42,28€.
- De 1.000 a 2.999 kilogramos de carga útil: 83,30€.
- De más de 2.999 a 9.999 kilogramos de carga útil: 118,64€.
- De más de 9.999 kilogramos de carga útil: 148,30€.

❑ Remolques y semirremolques arrastrados por vehículos de tracción mecánica:

- De menos de 1.000 y más de 750 kilogramos de carga útil: 17,67€.
- De 1.000 a 2.999 kilogramos de carga útil: 27,77€.
- De más de 2.999 kilogramos de carga útil: 83,30€.

El TRLRHL regula **tres bonificaciones de carácter potestativo y una obligatoria** que se aplicarán a la cuota de la tarifa o a la cuota incrementada, según lo que disponga la correspondiente ordenanza fiscal. Se trata de las siguientes:

- ❑ Bonificación de hasta el **75% en función de la clase de carburante que consuma el vehículo** en razón a la incidencia de la combustión de dicho carburante en el medio ambiente.
- ❑ Bonificación de hasta el **75% en función de las características de los motores de los vehículos** y su incidencia en el medio ambiente.

d. Cuantificación del Impuesto (III)

- ❑ Bonificación de hasta el **100%** para los vehículos históricos o aquellos que tengan una antigüedad mínima de **25 años**.
- ❑ Las cuotas tributarias correspondientes a los **vehículos cuyos propietarios residan en Ceuta o Melilla serán objeto de una bonificación del 50%**. Esta bonificación, a diferencia de las tres anteriores, es obligatoria.

El periodo impositivo del IVTM coincide con el año natural, salvo en el supuesto de primera adquisición de los vehículos, en cuyo caso comenzará el día en que se produzca dicha adquisición y abarcará hasta la finalización del año natural. El TRLRHL permite el prorrateo de cuotas del IVTM en tres supuestos: alta o primera adquisición del vehículo, baja definitiva del vehículo y baja temporal por sustracción o robo del vehículo.

El impuesto se devenga el primer día del periodo impositivo, es decir, el 1 de enero de cada año, con carácter general, o bien el día de la adquisición, en el caso de que la misma tenga lugar a lo largo del periodo impositivo.

e. Régimen del País Vasco

El Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica se regulará por las normas que dicten las instituciones competentes de los Territorios Históricos, cuando el domicilio que conste en el permiso de circulación corresponda a un municipio de su territorio.

La normativa se recoge para Álava en Norma foral 44/1989, de 19 de julio, del Impuesto sobre vehículos de tracción mecánica, para Vizcaya en Norma foral 7/1989, de 30 de junio, del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica, para Guipúzcoa en el Norma foral 7/1989, de 30 de junio, del Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica.

Las diferencias existentes en la norma general sobre la del Estado son:

- ❑ **Guipúzcoa:** Las tarifas base son superiores al estado. El coeficiente para incrementar las tarifas por parte de los Ayuntamientos no podrá ser superior al 2,2 (2 en el Estado) admitiéndose, por otra parte, la proporcionalidad de las cuotas tributarias, en relación al tiempo del periodo impositivo.

e. Régimen del País Vasco (II)

- ❑ Álava: Las tarifas base son superiores al estado. El coeficiente para incrementar las tarifas por parte de los Ayuntamientos no podrá ser superior al 3 (2 en el Estado).
- ❑ Vizcaya: Tarifas iguales a la normativa Estatal. El coeficiente máximo para los Ayuntamientos asciende a 3.

f. Régimen de Navarra

La normativa se recoge para Navarra este impuesto es la Ley Foral de Hacienda Locales de Navarra (Ley 2/1995, de 10 de marzo; BOE 161, de 7/7/1995) y sus modificaciones.

Las tarifas son superiores a la norma general del Estado.

3. FISCALIDAD GENERAL EN EL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA

- 3.1 INTRODUCCIÓN
- 3.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO
- 3.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS
- 3.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES
- 3.5 IMPUESTO SOBRE PATRIMONIO
- 3.6 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS
- 3.7 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES
- 3.8 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA
- 3.9 IMPUESTO SOBRE DETERMINADOS TIPOS DE TRANSPORTE
- 3.10 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS
- 3.11 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS
- 3.12 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA
- 3.13 AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE
- 3.14 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA
- 3.15 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULO
- 3.16 REVISIÓN DEL TACÓGRAFO

a. Normativa del Impuesto sobre determinados medios de transporte

- Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.
- Ley 51/2007, de 26 de diciembre, de presupuestos Generales del Estado para el año 2008 (BOE núm. 310, de 27 de diciembre).

b. Antecedentes

La creación de este impuesto deriva de la propia armonización del Impuesto sobre el Valor Añadido que imponía la supresión de los tipos incrementados existentes. La sujeción de determinados vehículos y medios de transporte a dicho tipo incrementado, no respondía exclusivamente al gravamen de la capacidad contributiva puesta de manifiesto en su adquisición, sino a la consideración adicional de las implicaciones de su uso en la producción de costes sociales. Surge así el Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte, cuya característica esencial es la simplicidad de gestión, al estar ligada su **autoliquidación con la primera matriculación de los medios de transporte en España**, sean fabricados o importados, nuevos o usados y la determinación de su base imponible con las técnicas de valoración del Impuesto sobre el Valor Añadido y de los impuestos sobre transmisiones patrimoniales.

c. Descripción del Impuesto

El Impuesto Especial sobre Determinados Medios de Transporte (IEDMT) es un **tributo estatal**, de naturaleza indirecta que grava, en fase única, **la matriculación de determinados medios de transporte**. Se aplica en todo el territorio español sin perjuicio de las particularidades establecidas para este impuesto en País Vasco y Navarra.

Serán sujetos pasivos del impuesto las personas o entidades (empresa de transporte o transportista) a cuyo nombre se efectúe la primera matriculación definitiva del medio de transporte.

Se gravará la *primera matriculación de vehículos automóviles* **excepto** aquellos que no puedan destinarse a otra finalidad que el **transporte de mercancías** o alguna aplicación industrial o comercial, los vehículos aptos para el **transporte colectivo de viajeros con capacidad superior a 9 plazas**, los coches de minusválidos y vehículos especiales, los destinados a uso por la Administración Pública y ambulancias.

c. Descripción del Impuesto (II)

Por lo tanto se exigirá el impuesto **únicamente a los vehículos aptos para el transporte de mercancías o transporte colectivo de viajeros** (capacidad inferior a 9 plazas) **que no puedan destinarse a otra finalidad distinta**. Los vehículos comprendidos en las categorías N1 (Vehículos destinados al transporte de mercancías con una masa máxima no superior a 3,5 toneladas.) la afectación a una actividad económica se presumirá significativa cuando **el sujeto pasivo tuviera derecho a deducirse al menos el 50 por ciento de las cuotas del Impuesto sobre el Valor Añadido** soportadas o satisfechas con ocasión de la adquisición o importación del vehículo.

Este impuesto recae sobre:

- La primera matriculación de vehículos automóviles.
- La circulación o utilización en España de los anteriores vehículos dentro del plazo de los treinta días siguientes al inicio de su utilización, diferenciando la cuota aplicable a vehículos automóviles y ciclomotores, también exentos los anteriores.

Están exentos entre otros del impuesto los taxis, autotaxis. Estas exenciones serán concedidas por la Administración tributaria.

d. Cuantificación del Impuesto

La base imponible estará constituida:

- En los **medios de transporte nuevos**, por el importe que con ocasión de la adquisición del medio de transporte se haya determinado como **base imponible a efectos del Impuesto sobre el Valor Añadido** de un impuesto equivalente o, a falta de ambos, por el importe total de la contraprestación satisfecha por el adquirente.
- En los **medios de transporte usados**, por su **valor de mercado en la fecha de devengo del impuesto**

d. Cuantificación del Impuesto (II)

Para la determinación de los tipos impositivos aplicables se establecen los siguientes epígrafes y los siguientes tipos impositivos, si la Comunidad Autónoma no hubiese aprobado los mismos:

Epígrafe 1.º

- Vehículos cuyas emisiones oficiales de CO₂ no sean superiores a 120 g/km, con excepción de los vehículos tipo quad y de los vehículos de los epígrafes 6º, 7º, 8º y 9º.
- Vehículos provistos de un solo motor que no sea de combustión interna, con excepción de los vehículos tipo quad.

Epígrafe 2.º

- Vehículos cuyas emisiones oficiales de CO₂ sean superiores a 120 g/km y sean inferiores a 160 g/km, con excepción de los vehículos tipo «quad» y de los vehículos del epígrafe 9º.

Epígrafe 3.º

- Vehículos cuyas emisiones oficiales de CO₂ no sean inferiores a 160 g/km y sean inferiores a 200 g/km, con excepción de los vehículos tipo quad y de los vehículos del epígrafe 9º.

Epígrafe 4.º

- Vehículos cuyas emisiones oficiales de CO₂ sean iguales o superiores a 200 g/km, con excepción de los vehículos tipo quad y de los vehículos comprendidos en el epígrafe 9º.
- Vehículos respecto de los que sea exigible la medición de sus emisiones de CO₂, cuando estas no se acrediten.
- Vehículos comprendidos en las categorías N2 y N3 acondicionados como vivienda.
- Vehículos tipo quad.
- Motos náuticas.

Epígrafe 5º

- Vehículos no comprendidos en los demás epígrafes
- Embarcaciones y buques de recreo o deportes náuticos, con excepción de las motos náuticas.
- Aviones, avionetas y demás aeronaves.

Epígrafe 6º, 7º, 8º Y 9º

- Motocicletas

Tipos Impositivos

Epígrafes	Península e Illes Balears	Canarias	Ceuta y Melilla
1.º y 6.º	0,00 por 100	0,00 por 100	0,00 por 100
2.º y 7.º	4,75 por 100	3,75 por 100	0,00 por 100
3.º y 8.º	9,75 por 100	8,75 por 100	0,00 por 100
4.º y 9.º	14,75 por 100	13,75 por 100	0,00 por 100
5.º	12,00 por 100	11,00 por 100	0,00 por 100

Fuente: Leyes Impuestos Especiales
Elaboración propia

d. Cuantificación del Impuesto (III)

En Canarias, con carácter general, los tipos impositivos aplicables son un 1% inferior a los previstos para Península e Islas Baleares. Por ello, si el medio de transporte por el que se devengó el impuesto en Canarias es objeto de introducción, con carácter definitivo en Península e Islas Baleares, dentro del primer año siguiente a la realización del hecho imponible, el titular deberá autoliquidar e ingresar el impuesto por la diferencia entre el tipo impositivo aplicable en Canarias y el tipo que corresponda aplicar en la Comunidad Autónoma en que se introduzca (sobre el valor del medio de transporte en el momento de la introducción), salvo traslado de residencia habitual de su titular en cuyo caso estará exento.

En Ceuta y Melilla el tipo es del 0% para todos los epígrafes previstos en el artículo 70 de la Ley.

La base imponible del impuesto, será objeto de una reducción del 30 por ciento de su importe cuando los vehículos de tipología N1 y los vehículos mixtos adaptables cuya altura total desde la parte estructural del techo de la carrocería hasta el suelo sea superior a 1.800 milímetros sean utilizados como vivienda.

e. Régimen del País Vasco y Navarra

Este impuesto se exigirá en dichos territorios cuando los vehículos de los transportistas que estén sujetos al impuesto sean objeto de matriculación definitiva en estos territorios. Se mantienen los tipos de vehículos y los tipos impositivos.

3. FISCALIDAD GENERAL EN EL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA

- 3.1 INTRODUCCIÓN
- 3.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO
- 3.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS
- 3.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES
- 3.5 IMPUESTO SOBRE PATRIMONIO
- 3.6 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS
- 3.7 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES
- 3.8 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA
- 3.9 IMPUESTO SOBRE DETERMINADOS TIPOS DE TRANSPORTE
- 3.10 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS**
- 3.11 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS
- 3.12 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA
- 3.13 AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE
- 3.14 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA
- 3.15 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULO
- 3.16 REVISIÓN DEL TACÓGRAFO

a. Normativa del Impuesto sobre primas de seguros

- Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

b. Antecedentes

El Impuesto sobre las Primas de Seguros se exige desde el 1 de enero de 1997 y su regulación se encuentra en el artículo 12 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social.

Esta norma ha tenido escasas modificaciones desde su aprobación.

Tal y como cita la Exposición de Motivos de la Ley que lo regula señala que el IPS se crea «a fin de adecuar el sistema impositivo español con el de la Unión Europea». La normativa comunitaria se limita a contemplar la posibilidad de que este impuesto coexista con el IVA pero no impone ni impide a los Estados miembros su exacción.

c. Descripción del impuesto

El Impuesto sobre las Primas de Seguros es un **tributo de naturaleza indirecta que grava las operaciones de seguro y capitalización. Este impuesto se aplica en los supuestos en los que el riesgo esté localizado en España: por ejemplo, que estén localizados en España los bienes inmuebles, vehículos matriculados en España o si el tomador del seguro tiene su residencia habitual en España (en el caso de personas jurídicas, si su domicilio social está en nuestro país).**

Estarán **exentas del impuesto:**

- Las operaciones de seguro **relacionadas con el transporte internacional de mercancías o viajeros.**
- Las operaciones de **seguro de asistencia sanitaria y enfermedad.**
- Seguros sociales obligatorios y colectivos** que instrumenten sistemas alternativos a los planes y fondos de pensiones, las operaciones relativas a seguros sobre la vida, las operaciones de capitalización basadas en técnica actuarial, las operaciones de reaseguro, las operaciones de seguro de caución y las operaciones de seguro de crédito a la exportación y los seguros agrarios combinados.

c. Descripción del impuesto (II)

Se entenderán realizadas en territorio español las operaciones de seguro y capitalización en las que España sea el **Estado de localización del riesgo o del compromiso**.

El impuesto se devenga en el momento en que se satisfagan las primas relativas a las operaciones gravadas. En caso de fraccionamiento de las primas, el impuesto se devenga en el momento en que se realicen cada uno de los pagos fraccionados.

Son sujetos pasivos las entidades aseguradoras radicadas en España y sus sucursales o extranjeras que operen en régimen de libre prestación de servicios, que **repercutirán íntegramente el impuesto sobre las personas que contraten el seguro**.

d. Cuantificación del Impuesto

La base del impuesto está constituida por el **importe total de la prima o cuota satisfecha por el tomador o un tercero** es decir, el importe total de las cantidades satisfechas como contraprestación por las operaciones sujetas a este impuesto, cualquiera que sea la causa u origen que las motiva y el lugar y forma de cobro».

El tipo impositivo es del 6 por 100. El tipo impositivo aplicable a cada operación será el vigente en el momento del devengo del impuesto.

e. Régimen País Vasco/Navarra

En el País Vasco, el IPS es un tributo concertado que se registrará por las mismas normas sustantivas y formales que las establecidas en cada momento por el Estado. No obstante, las instituciones competentes podrán aprobar los modelos de declaración e ingreso que contendrán, al menos, los mismos datos que los de territorio común, y señalar plazos de ingreso para cada período de liquidación, que no diferirán sustancialmente de los establecidos por la Administración del Estado. La exacción del IPS corresponderá a las respectivas Diputaciones Forales o Comunidad Foral cuando la localización del riesgo o del compromiso, en las operaciones de seguro y capitalización, se produzca en territorio vasco/navarro.

3. FISCALIDAD GENERAL EN EL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA

3.1 INTRODUCCIÓN

3.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

3.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

3.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES

3.5 IMPUESTO SOBRE PATRIMONIO

3.6 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

3.7 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES

3.8 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

3.9 IMPUESTO SOBRE DETERMINADOS TIPOS DE TRANSPORTE

3.10 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS

3.11 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS

3.12 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

3.13 AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE

3.14 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

3.15 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULO

3.16 REVISIÓN DEL TACÓGRAFO

a. Normativa del Impuesto especial sobre Hidrocarburos

- Ley 38/1992, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales.
- Real Decreto 1165/1995, de 7 de julio, por el que se aprueba el Reglamento de los Impuestos Especiales.
- RD 1512/2018, de 28 de diciembre. Modifica diversos artículos relativos al Impuesto sobre Hidrocarburos, con efectos desde el 01/01/2019.
- Ley 6/2018, de 3 de julio, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2018.
- Orden HAC/135/2019, de 31 de enero.

b. Antecedentes

Mediante el Real Decreto 1165/1995 se efectúa la transposición de la Directiva 94/74/CE, del Consejo, de 22 de diciembre, por la que se modifican las Directivas 92/12/CEE relativa al régimen general, tenencia, circulación y controles de los productos objeto de impuestos especiales; 92/81/CEE relativa a la armonización de las estructuras del impuesto especial sobre los hidrocarburos, y 92/82/CEE relativa a la aproximación de los tipos del impuesto especial sobre los hidrocarburos («segunda Directiva de simplificación»), en aquellos de sus aspectos que no requieren norma con rango de Ley.

c. Descripción del Impuesto

El *Impuesto Especial sobre Hidrocarburos* es un **impuesto indirecto que recae sobre el consumo de hidrocarburos**, gravando, en fase única, la fabricación e importación de este producto.

Se trata de un impuesto de naturaleza extrafiscal. El consumo de hidrocarburos genera la emisión de dióxido de carbono a la atmósfera, responsable del efecto invernadero y del cambio climático. Gravando su fabricación e importación se pretende desincentivar su consumo, logrando la disminución de emisiones.

El Impuesto sobre hidrocarburos recae sobre aquellos productos que según la clasificación internacional de mercancías reciben esta nomenclatura. Pueden agruparse en las siguientes subgrupos: gasolina con plomo, gasolina sin plomo y los demás aceites ligeros; queroseno y los demás aceites medios; gasóleo, fuelóleo, gas licuado de petróleo, metano y los demás gases de petróleo; otros hidrocarburos sometidos a control.

c. Descripción del Impuesto (II)

No estarán sujetas al impuesto las operaciones de autoconsumo que impliquen:

- ❑ **La utilización de hidrocarburos que se encuentren en régimen suspensivo** en usos distintos de los de carburante o combustible.
- ❑ **La utilización de hidrocarburos como combustible en el proceso de fabricación** en régimen suspensivo, de hidrocarburos. Los hidrocarburos ya puestos a consumo en el ámbito territorial comunitario no interno contenidos en los depósitos normales de vehículos automóviles comerciales y destinados a ser utilizados como carburantes de dichos vehículos, así como los contenidos en contenedores especiales y destinados al funcionamiento de los sistemas que equipan dichos contenedores en el curso del transporte, no estarán sometidos al Impuesto sobre Hidrocarburos en el ámbito territorial interno.

d. Cuantificación del Impuesto

La base del impuesto estará constituida por **el volumen de productos objeto del impuesto** expresados en miles de litros a la temperatura de 15 Grad. C. Sin embargo, para aquellos productos cuyo tipo impositivo se establece por referencia a unidades de peso o de energía, la base estará constituida por el peso del producto expresado en toneladas métricas, o por su poder energético expresado en gigajulios (GJ).

La determinación del volumen en función de la temperatura se efectuará mediante las tablas de la Organización Internacional de Nomenclatura con la referencia ISO 91/1-1982.

Según establece el Art. 50, Ley 6/2018 de 3 de Jul (Presupuestos Generales del Estado para el año 2018), el tipo de gravamen aplicable se formará **mediante la suma del tipo general y del tipo especial** Para los epígrafes en los que no se determinen un tipo general y un tipo especial, el tipo de gravamen será el establecido en el epígrafe. Dichos tipos son los que se indican en las tarifas y epígrafes que figuran a continuación:

d. Cuantificación del Impuesto (II)

Tarifa Año 2019	
Epígrafe 1.1 Gasolinas con plomo	433,79 euros por 1.000 litros de tipo general 72 euros por 1.000 litros de tipo especial
Epígrafe 1.2.1 Gasolinas sin plomo de 98 I.O. o de octanaje superior	431,92 euros por 1.000 litros de tipo general 72 euros por 1.000 litros de tipo especial.
Epígrafe 1.2.2 Las demás gasolinas sin plomo	400,69 euros por 1.000 litros de tipo general 72 euros por 1.000 litros de tipo especial.
Epígrafe 1.3 Gasóleos para uso general	307 euros por 1.000 litros de tipo general 72 euros por 1.000 litros de tipo especial.
Epígrafe 1.4 Gasóleos utilizables como carburantes	78,71 euros por 1.000 litros de tipo general 18 euros por 1.000 litros de tipo especial.

Fuente: Leyes Impuestos Especiales
Elaboración propia

Devolución parcial por el gasóleo de uso profesional

Los titulares de los vehículos siguientes, tendrán derecho a una devolución parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos satisfecho o soportado respecto del gasóleo de uso general que haya sido utilizado como carburante en el motor de aquéllos:

- ❑ Los **vehículos de motor o conjuntos de vehículos acoplados destinados exclusivamente al transporte de mercancías por carretera**, por cuenta ajena o por cuenta propia, y con un peso máximo autorizado igual o superior a 7,5 toneladas.
- ❑ Los **vehículos de motor destinados al transporte de viajeros, regular u ocasional** incluidos en las categorías M2 (que tengan, además del asiento del conductor, MÁS de OCHO plazas y cuya MMA \leq 5 toneladas) o M3 (que tengan, además del asiento del conductor, MÁS de OCHO plazas y cuya MMA $>$ 5 toneladas) de las establecidas en la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los vehículos a motor y de sus remolques.
- ❑ **Los taxis**. A estos efectos se entiende por taxi el turismo destinado al servicio público de viajeros bajo licencia municipal y provisto de aparato taxímetro.

d. Cuantificación del Impuesto (III)

La **base de la devolución** estará constituida por el volumen de gasóleo que haya sido adquirido por el interesado y destinado a su utilización como carburante en los vehículos mencionados anteriormente. La base así determinada se expresará en miles de litros.

El **tipo estatal de la devolución**, expresado en euros por 1.000 litros, será el importe positivo resultante **de restar la cantidad de 306 euros del tipo general y la cantidad de 48 euros del tipo especial** vigentes en el momento de generarse el derecho a la devolución. El tipo estatal de la devolución podrá ser modificado por la Ley de Presupuestos Generales del Estado.

La **cuantía máxima de la devolución a percibir no excederá de la que correspondería a 50.000 litros por vehículo y año** salvo que se trate de taxis, en cuyo caso la cuantía máxima de la devolución no excederá de la que correspondería a 5.000 litros por taxi y año. Por el Ministro de Hacienda y Función Pública se podrá disponer el fraccionamiento de estos límites para su aplicación en relación con períodos de tiempo inferiores al año.

El procedimiento para la práctica de la devolución se establecerá por el Ministro de Economía y Hacienda y podrá comprender, entre otros, los siguientes aspectos:

- ❑ La obligación de que los interesados **se inscriban en un registro específico** y de que presenten declaraciones tributarias comprensivas de los datos de su actividad que sean relevantes para la gestión y comprobación de la devolución.
- ❑ La obligación de que los interesados **utilicen medios de pago específicos para la adquisición del gasóleo** respecto del cual soliciten la devolución. En los casos en que se establezca, la utilización obligatoria de medios de pago específicos para la adquisición del gasóleo respecto del cual se solicite la devolución tendrá la consideración de declaración tributaria por medio de la cual se solicita la devolución.
- ❑ La obligación, para las entidades emisoras de los referidos medios de pago específicos y para los vendedores de gasóleo que los acepten, de proporcionar a la Administración Tributaria **la información derivada de la utilización de éstos por los solicitantes de la devolución.**

e. Régimen País Vasco

Como ya se ha comentado, los Impuestos Especiales tienen el carácter de tributos concertados que se regirán por las mismas normas sustantivas y formales establecidas en cada momento por el Estado. Las Instituciones competentes de los Territorios Históricos podrán establecer los tipos de gravamen de estos impuestos dentro de los límites y en las condiciones vigentes en cada momento en territorio común.

e. Régimen Navarra

Corresponderá a la Comunidad Foral la exacción de los Impuestos Especiales de fabricación cuando el devengo de los mismos se produzca en territorio navarro. Las devoluciones de los Impuestos Especiales de fabricación serán efectuadas por la Administración en la que hubieran sido ingresadas las cuotas cuya devolución se solicita. No obstante, en los casos en que no sea posible determinar en qué Administración fueron ingresadas las cuotas, la devolución se efectuará por la correspondiente al territorio donde se genere el derecho a la devolución.

3. FISCALIDAD GENERAL EN EL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA

- 3.1 INTRODUCCIÓN
- 3.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO
- 3.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS
- 3.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES
- 3.5 IMPUESTO SOBRE PATRIMONIO
- 3.6 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS
- 3.7 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES
- 3.8 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA
- 3.9 IMPUESTO SOBRE DETERMINADOS TIPOS DE TRANSPORTE
- 3.10 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS
- 3.11 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS
- 3.12 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA**
- 3.13 AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE
- 3.14 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA
- 3.15 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULO
- 3.16 REVISIÓN DEL TACÓGRAFO

a. Normativa de la Seguridad Social

Real Decreto Legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

b. Antecedentes

Nació en 1900, año en que se creó el primer seguro social en España, a través de la Ley de Accidentes de Trabajo. Desde entonces ha sufrido variaciones distinguiendo tres épocas:

- ❑ **Etapa de definición prestacional e institucional.** Desde 1900 a 1962 de entre las que destaca el Seguro Obligatorio de Maternidad en 1923.
- ❑ **Después llegaría la etapa de configuración normativa.** Desde 1962 a 1968 en que se aprueban las bases de un sistema que trata de cubrir a toda la población y por todas las prestaciones.
- ❑ **Finalmente, la etapa de consolidación hacia el Estado de Bienestar.** Desde la Constitución de 1978 hasta hoy.

c. Descripción

El sistema de Seguridad Social en España está compuesto por dos regímenes: **el General y el Especial**. La normativa aplicable, así como sus tipos de gravamen son los mismos para todas las Comunidades Autónomas, incluidos los Regímenes Forales.

El régimen general está destinado a aquellos **trabajadores por cuenta ajena** a los que les es de aplicación el Estatuto de los Trabajadores y a los empresarios siempre que no estén incluidos por su actividad en un régimen especial de la Seguridad Social.

La obligación de cotizar nace desde el comienzo de la prestación del trabajo y no se interrumpe mientras dura la relación laboral entre el empresario y el trabajador. Incluso subsiste en las situaciones de incapacidad temporal, riesgo durante el embarazo, riesgo durante la lactancia natural, disfrute de los periodos de descanso por maternidad y paternidad, o periodos de prueba del trabajador.

c. Descripción (II)

Cuota del régimen general

Las cantidades a ingresar a la Seguridad Social, llamadas cuotas, se calculan aplicando a la base de cotización del trabajador el porcentaje o tipo de cotización que corresponde a cada contingencia protegida.

Base de cotización del régimen general

La base de cotización se calcula **añadiendo a las retribuciones mensuales** que tenga derecho a percibir el trabajador, o que realmente perciba, de ser éstas superiores, **la parte proporcional de las pagas extraordinarias y las demás percepciones de vencimiento superior al mensual o que no tengan carácter periódico y se satisfagan en el ejercicio**

Las bases y tipos de cotización se establecen anualmente en la Ley de Presupuestos del Estado, de modo que para el año 2019 **el tope máximo** de la base de cotización en cada uno de los Regímenes de la Seguridad Social queda fijado en **4.070,10 euros mensuales** y el tope mínimo de cotización para las contingencias de accidente de trabajo y enfermedad profesional será equivalente al salario mínimo interprofesional vigente, incrementado por el prorrateo de las percepciones de vencimiento superior al mensual que perciba el trabajador, sin que pueda ser inferior a **1.050,00 euros mensuales**.

Base de cotización, mínimas y máximas del régimen general

Anualmente se establecen bases de cotización (mensuales o diarias) mínimas y máximas para las distintas contingencias y categorías profesionales de los trabajadores (grupos de cotización).

Para el año 2019:

CONCEPTO	EMPRESA	TRABAJADOR	TOTAL
Contingencias Comunes	23,60%	4,70%	28,30%
Contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales	(*pag siguiente)		
Cotizaciones por desempleo	5,50%	1,55%	7,05%
Tiempo completo	6,70%	1,60%	8,30%
Tiempo Parcial	6,70%	1,60%	8,30%
Fondo Garantía Social	0,20%		0,20%
Formación Profesional	0,60%	0,10%	0,70%

Fuente: Seguridad Social
Elaboración propia

c. Descripción (III)

La tarifa de primas por accidente de trabajo y enfermedad profesional vigente, a disposición adicional cuarta de la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para 2007, que queda redactada como sigue:

La cotización a la Seguridad Social de los empresarios, por las contingencias de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales se llevará a cabo, a partir del 1 de enero de 2019, en función de la correspondiente actividad económica, ocupación o situación, mediante la aplicación de la siguiente tarifa:

- ❑ **Transporte terrestre (inc. Viajeros) y por tubería** (excepto transporte de mercancías): incapacidad temporal :1,80% y Cuotas por incapacidad permanente, Muerte y Supervivencia:1,50%
- ❑ **Transporte de mercancías por carretera y servicios de mudanza:**incapacidad temporal: 2% y Cuotas por incapacidad permanente, Muerte y Supervivencia:1,70%
- ❑ **Conductores de vehículo automóvil de transporte de mercancías que tenga una capacidad de carga útil superior a 3,5 Tm.:** incapacidad temporal : 3,35 % y Cuotas por incapacidad permanente, Muerte y Supervivencia: 3,35 %

Regímenes Especiales incluyen el de la minería del carbón, del mar y de los autónomos:

A los efectos del régimen de autónomos, se entenderá como trabajador por cuenta propia o autónomo, aquel que realiza de forma habitual, personal y directa una actividad económica a título lucrativo, sin sujeción por ella a contrato de trabajo y aunque utilice el servicio remunerado de otras personas, sea o no titular de empresa individual o familiar. Están incluidos obligatoriamente en este régimen los transportistas que disponen de vehículo propio.

Para el Régimen Especial de los Trabajadores por Cuenta Propia o Autónomos, el sujeto pasivo elige la cuota que tributa mensualmente dentro de unos límites. **La base máxima en 2019 será de 4.070,10 € mensuales y la base mínima 944,40 € mensuales.**

c. Descripción (IV)

Régimen Especial de los autónomos

<p>Bases de Cotización menores de 47 años ó con 47 años.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Trabajadores que a partir del 01/01/2019, este día inclusive, sean menores de 47 años podrán elegir entre los límites de las bases mínima y máxima. Igual elección podrán efectuar los trabajadores que en esa fecha tengan una edad de 47 años y su base de cotización en el mes de diciembre de 2018 haya sido igual o superior a 2.052,00 euros/mes o causen alta en este Régimen Especial con posterioridad a esta fecha. Trabajadores que a partir de 01/01/2019, este día inclusive, tengan 47 años de edad, si su base de cotización fuera inferior a 2.052,00 euros/mes no podrán elegir una base de cuantía superior a 2.052,00 euros/mes, salvo que hubieran ejercitado su opción en tal sentido antes del 30 de junio de 2019, produciendo efectos a partir del 1 de julio del mismo año. Trabajadores que tengan 47 años, si su base de cotización fuera menor de 2.052,00 euros/mes y no ejercitase opción alguna las bases de cotización estará comprendida entre las cuantías de 944,40 euros/mes y 2.077,80 euros/mes.
<p>Base de Cotización 48 ó más años de edad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Trabajadores que a partir de 01/01/2019, este día inclusive, tengan cumplida la edad de 48 o más años, la base de cotización estará comprendida entre las cuantías de 1.018,50 y 2.077,80 euros/mes. En el caso del cónyuge supérstite del titular del negocio que, como consecuencia del fallecimiento de éste, haya tenido que ponerse al frente del mismo y darse de alta en este régimen especial con 45 o más años de edad, la elección de bases estará comprendida entre las cuantías de 944,40 y 2.077,80 euros/mes. Si la última base de cotización acreditada hubiera sido superior a 2.052,00 euros/ mes, se habrá de cotizar por una base comprendida entre 944,40 euros/mes y el importe de aquella incrementado en un 7,00 por ciento, con el tope de la base máxima de cotización.
<p>Base de Cotización 48 ó 49 años de edad.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Trabajadores que a 01/01/2011, tenían 48 o 49 años de edad si la última base de cotización acreditada hubiera sido superior a 2.052,00 euros/mes podrán optar por una base de cotización comprendida entre 944,40 euros/mes y el importe de aquella incrementado en un 7 por ciento, con el tope de la base máxima de cotización.
<p>Base de Cotización 48 ó más años de edad con 5 ó más años cotizados antes de los 50 años.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Si la última base de cotización hubiera sido inferior o igual a 2.052,00 euros/mes, habrán de cotizar por una base comprendida entre 944,40 y 2.077,80 euros/mes. Si la última base de cotización acreditada hubiera sido superior a 2.052,00 euros/mes, se habrá de cotizar por una base comprendida entre 944,40 euros/mes, y el importe de aquella incrementado en un 7 por ciento, con el tope de la base máxima de cotización.
<p>Tipo Contingencias Comunes</p>	<p>28,30 por ciento</p>
<p>Tipo Contingencias Profesionales</p>	<p>0,90 por ciento</p>
<p>Tipo Cese de Actividad</p>	<p>0,70 por ciento</p>
<p>Tipo Formación Profesional</p>	<p>0,10 por ciento</p>

Fuente: Seguridad Social
Elaboración propia

3. FISCALIDAD GENERAL EN EL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA

- 3.1 INTRODUCCIÓN
- 3.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO
- 3.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS
- 3.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES
- 3.5 IMPUESTO SOBRE PATRIMONIO
- 3.6 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS
- 3.7 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES
- 3.8 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA
- 3.9 IMPUESTO SOBRE DETERMINADOS TIPOS DE TRANSPORTE
- 3.10 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS
- 3.11 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS
- 3.12 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA
- 3.13 AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE**
- 3.14 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA
- 3.15 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULO
- 3.16 REVISIÓN DEL TACÓGRAFO

a. Normativa

- Real Decreto 1211/1990 de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. (Modificado por RD 858/1994, 29-4, por RD 1136/97, 11-7, por RD 927/98, 14-5, por RD 1830/99, 3-12 y por RD 1225/2006, 27-10. Parcialmente derogado por L 13/96, 30-12.
- Ley 16/87 de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) (Modificada por: L 13/96, de 30-12; L 66/97, de 30-12; RDL 6-98, de 5-6; RDL 4/2000, 23-06; L 14/00, de 29-12; L 24/2001, de 27-12, L 29/2003, de 8-10 y por L 39/2003, de 17-11.).
- Orden de 24 de agosto de 1999 por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transportes de mercancías por carretera.
- Orden FOM/734/2007, de 20 de marzo, por la que se desarrolla el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en materia de autorizaciones de transporte de mercancías por carretera.
- Ley 25/2009, de 22 de diciembre, de modificación de diversas leyes para su adaptación a la Ley sobre el libre acceso a las actividades de servicios y su ejercicio.
- Real Decreto 70/2019. Mod.Regl.de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres (formación conductores de vehículos por carretera, documentos de control de transportes por carretera, transporte sanitario por carretera, transporte de mercancías peligrosas.
- Reglamento (CE) nº 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de octubre de 2009, aplicable a partir del 4 de diciembre de 2011, excepto los artículos 8 y 9, que se aplican desde el 14 de mayo de 2010. El citado Reglamento deroga los Reglamentos (CEE) no 881/92 y (CEE) no 3118/93 y la Directiva 2006/94/CE.
- Orden de 4 de abril de 2000 del Ministerio de Fomento, publicado en el Boletín Oficial del Estado de 13 de abril de 2000.

b. Transporte Interior

La realización de transporte público de viajeros y mercancías estará supeditada a la posesión de una autorización que habilite para ello, expedida por el órgano competente de la Administración General del Estado o, en su caso, por el de aquella Comunidad Autónoma en que se domicilie dicha autorización, cuando esta facultad le haya sido delegada por el Estado.

En la actualidad quien pretenda obtener una única (o primera) autorización de transporte público de viajeros en autobús nueva deberá acreditar que **dispone al menos de un vehículo que**, en el momento de solicitar la autorización, **no podrá superar la antigüedad de dos años**, contados desde su primera matriculación.

Asimismo quien pretenda obtener una única (o primera) autorización de transporte público de mercancías nueva deberá acreditar que dispone **al menos de un vehículo que**, en el momento de solicitar la autorización, **no podrá superar la antigüedad de cinco meses**, contados desde su primera matriculación. Es necesario disponer de autorización para realizar transporte de mercancías, tanto público como privado complementario, en vehículos de más de 2 Tm de P.M.A.

Los tipos de autorización son:

- MDL. Autorización de transporte público de mercancías de ligero MDL (antigua “tarjeta” para vehículos de hasta 3.500 Kg. de MMA) o **autorizaciones de transporte de mercancías exclusivamente en vehículos que no superen las 3,5 toneladas de masa máxima autorizada**.
- MDP. Autorización de transporte público de mercancías de pesado MDP (antigua “tarjeta” para vehículos de más de 3.500 Kg. de MMA) o **autorizaciones de transporte de mercancías en cualquier clase de vehículo**
- TD.- Tractor Discrecional.
- MDSL.- Mercancías Discrecional Superligeros. (para vehículos con un MMA de hasta 3.500 kg, con radio autonómico, y vehículos de antigüedad inferior a 6 años).
- MPC.- Mercancías Privado Complementario.
- VD.-Autorizaciones de transporte discrecional de autobuses.
- VPC.-Autorización de transporte privado complementario de viajeros en autobús.

b. Transporte Interior (II)

Requisitos para obtener la primera autorización de transporte pesado

MDP. Para obtener tu primera autorización de transporte de vehículos pesados (MDP) con MMA superior a 3.500 kg. se deben cumplir los siguientes requisitos:

- ❑ **Disponer de un solo vehículo** en propiedad, arrendamiento financiero (leasing) o arrendamiento ordinario (alquiler/renting).
- ❑ **Antigüedad del vehículo:** hasta 5 meses desde la primera fecha de matriculación.
- ❑ Estar (empresa / autónomo) **dada(o) de alta en Hacienda** en el epígrafe correspondiente al ejercicio profesional de la actividad de transporte que resulte pertinente en función de la clase de autorización que se trate e inscrita(o) en el régimen de la Seguridad Social que corresponda.
- ❑ Estar al **corriente de pago con Hacienda y Seguridad Social**
- ❑ **Disponer de dirección y firma electrónica**, así como del equipo informático necesario para documentar a distancia el contrato y otras formalidades mercantiles con sus clientes.
- ❑ **Tener un gestor que aporte el título de competencia profesional (capacitación para el transporte).** Con el cambio del ROTT, se abre de nuevo la puerta a las personas físicas a contratar una persona como gestor y que aporte el título de capacitación. Los autónomos que no tengan su propio título de capacitación podrán contratar a un gestor de transporte en las siguientes condiciones:
 - **Trabajador contratado por régimen general de la Seguridad Social a jornada completa o en caso de parentesco como autónomo colaborador, si corresponde.**
 - **En caso de personas jurídicas (empresas): el gestor puede ser un trabajador contratado por régimen general de la Seguridad Social a jornada completa o autónomo administrador con más del 15% de participaciones en la empresa.**

- ❑ **Disponer de capacidad financiera** por importe de 9.000 euros por el primer vehículo y 5.000 euros más por cada vehículo adicional.
- ❑ **Disponer de un establecimiento** que será el lugar en cual la empresa esté domiciliada y se encuentre sus documentos contables.
- ❑ Cumplir el **requisito de honorabilidad** tanto el propio titular de la autorización ya sea una persona física o jurídica, como el gestor de transporte de la empresa a título personal.

Requisitos para obtener la primera autorización de transporte ligero MDL

Para obtener la primera autorización de transporte de vehículos ligeros (MDL) con MMA de hasta 3.500 kg. se deben cumplir los siguientes requisitos:

- ❑ **Disponer de un solo vehículo** en propiedad, arrendamiento financiero (leasing) o arrendamiento ordinario (alquiler/renting). Importante: Con el cambio del ROTT, la disposición del primer vehículo puede ser en forma de alquiler ordinario, que hasta la fecha no existía.
- ❑ Antigüedad del vehículo: hasta 5 meses desde la primera fecha de matriculación.
- ❑ Estar (empresa / autónomo) **dada(o) de alta en Hacienda** en el epígrafe correspondiente al ejercicio profesional de la actividad de transporte que resulte pertinente en función de la clase de autorización que se trate e inscrita(o) en el régimen de la Seguridad Social que corresponda.
- ❑ Estar al **corriente de pago con Hacienda y Seguridad Social**
- ❑ **Disponer de dirección y firma electrónica**, así como del equipo informático necesario para documentar a distancia el contrato y otras formalidades mercantiles con sus clientes.

b. Transporte Interior (III)

Requisitos primera autorización de transporte discrecional de autobuses

- ❑ **Disponer de, al menos 1 autobús de menos de 2 años de antigüedad** en propiedad arrendamiento financiero o arrendamiento ordinario.
- ❑ **Persona física o jurídica española, dedicada al transporte público** de un estado miembro de la UE o, en otro caso, contar con las autorizaciones exigidas por la legislación reguladora del régimen general de extranjería.
- ❑ Disponer de **dirección y firma electrónica** así como de equipamiento informático.
- ❑ **Domicilio/establecimiento** en los que se conserve la documentación de gestión y funcionamiento.
- ❑ **Competencia Profesional** para la especialidad de viajeros:
 - Persona física, el gestor de transportes podrá ser el titular o estar contratado a tiempo completo.
 - Persona jurídica, el gestor deberá estar dado de alta en SS como directivo a tiempo completo o poseer el 15% del capital social y estar de alta en SS en el régimen que corresponda.
- ❑ Cumplir el **requisito de honorabilidad** (empresa y gestor)
- ❑ Cumplir **obligaciones carácter fiscal, laboral y social**
- ❑ Disponer de una **capacidad financiera** de al menos, 9000 € de Capital y reservas por el primer vehículo más 5000 € por cada vehículo adicional:
 - Persona física: siempre que ninguno de los vehículos adscritos rebase la antigüedad de 12 años contada desde su primera matriculación (en propiedad o arrendamiento financiero u ordinario, contratado por un plazo no inferior a 24 meses.
 - Persona jurídica: acreditará:
 - 1) Que dispone de una garantía prestada por una entidad financiera o de seguros
 - 2) Que una entidad financiera acredita que la empresa tienen acceso a crédito por esa cuantía .

b. Transporte Interior (IV)

Para las ampliaciones de flota como para la sustitución de los vehículos adscritos a una autorización se deberán cumplir una de las dos condiciones:

- ❑ La antigüedad media de la flota adscrita a la autorización después de la incorporación del nuevo vehículo o la sustitución de uno de los que se encontraban adscritos, no podrá superar la que dicha flota tenía antes de la nueva adscripción o sustitución.
- ❑ Los nuevos vehículos que se pretenden adscribir a la autorización sean todos los que hasta ese momento se hallaban adscritos a otra autorización de transporte público a la que su titular renuncie simultáneamente. (comprar un vehículo/s con tarjeta/s).

Las autorizaciones podrán ser transmitidas en todo momento sin penalización alguna y sin requisitos de antigüedad mínima. Sin más requisito que el pago de las sanciones pendientes en materia de transportes y que el comprador pase a disponer de todos los vehículos adscritos a la autorización transmita a través de cualquier modalidad: propiedad, leasing, alquiler.

Visados

La renovación de las autorizaciones de transporte MDL y MDP se realiza de oficio por la administración, que atenderá, en principio, a la información existente en los registros públicos; por lo tanto, no será necesario realizar periódicamente el visado, solamente en el caso que la Administración no puede conseguir algún dato, requerirá al interesado su aportación, de no aportarse en 10 días, la autorización pierde su validez.

Tasas

Para la obtención de las autorizaciones y su visado (si corresponde) se tiene que pagar una **tasa autonómica bianual**.

b. Transporte Interior (V)

Especialidades

ADR: certificado y carnet

La conducción de vehículos que transporten materias peligrosas queda sometida a la obtención de una autorización especial, el carnet ADR. Se necesita:

- Estar en posesión, con una antigüedad mínima de un año, del permiso de conducción de la clase B, al menos.
- Haber realizado con **aprovechamiento un curso de formación como conductor para el transporte de mercancías peligrosas** en un centro de formación autorizado por la Dirección General de Tráfico.
- Ser declarado **apto en las correspondiente pruebas de aptitud**.
- No estar privado por resolución judicial del derecho a conducir vehículos a motor, ni hallarse sometido a suspensión o intervención del que se posea.
- Reunir las aptitudes psicofísicas requeridas para los permisos de conducción del grupo 2 (C1, C, D1 o D).
- Tener la residencia normal en España.

Se requiere el pago de una tasa que asciende actualmente a 28,30 euros.

ATP

El certificado ATP es un certificado obligatorio que se renueva a los 6 años y a partir del sexto se realiza cada 3 años. Es obligatorio para vehículos que transportan mercancías perecederas.

Estas tasas se clasifican según el tipo de vehículo y el equipo de frío que tengan: isotérmicos o refrigerantes, frigoríficos con equipo de frío autónomos (motor a parte) y frigoríficos con equipo de frío no autónomos.

Adicionalmente el vehículo debe cumplir una serie de requisitos técnicos especificados en la pertinente normativa y la revisión técnica del vehículo (ITV) por el que se le otorga el certificado ADR o ATP del vehículo (tractor, semirremolque).

c. Transporte Internacional de mercancías

Los transportes internacionales se clasifican en liberalizados y sujetos a autorización.

- ❑ **Transportes internacionales liberalizados:** son aquellos que, en virtud de lo previsto en los convenios o tratados internacionales o en las normas propias de las organizaciones internacionales de las que España es miembro, pueden ser realizados por los transportistas españoles sin necesidad de proveerse previamente de una autorización específica que habilite para su realización, bastando, para ello la habilitación genérica que prevé la normativa vigente. Dicha habilitación genérica vendrá dada por la inscripción en la Subsección de Empresas de Transporte Internacional de Mercancías del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte o por la titularidad de la correspondiente autorización administrativa.
- ❑ **Transportes internacionales sujetos a autorización:** son aquellos que, en virtud de lo previsto en los convenios o tratados internacionales suscritos por España o en las normas propias de las organizaciones internacionales de las que España es miembro, sólo pueden ser realizados por los transportistas españoles que hayan obtenido previamente una autorización específica que habilite para su realización.

En función de su origen, las autorizaciones específicas de transporte internacional se clasifican en bilaterales y multilaterales.

A. Las Autorizaciones multilaterales: son autorizaciones de organizaciones internacionales de las que España es miembro cuya distribución u otorgamiento le viene encomendado a la Administración española, y habilitan para realizar transporte hacia y desde cualquiera de los Estados miembros de dicha organización, o en tránsito a través de los mismos.

España dispone de dos tipos: Licencia Comunitaria y Autorizaciones de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (CEMT).

c. Transporte Internacional de mercancías (II)

Licencia comunitaria

El régimen de licencia comunitaria se aplica a los transportes internacionales de mercancías por carretera por cuenta ajena para los trayectos efectuados en el territorio de los Estados miembros de la UE; de Islandia, Noruega y Liechtenstein en virtud del Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo (EEE) y de Suiza en virtud del Acuerdo entre la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre el transporte de mercancías y de viajeros por ferrocarril y por carretera.

La licencia comunitaria la expedirá cada Estado miembro a todo transportista habilitado para efectuar transportes internacionales de mercancías por carretera y esté establecido en dicho Estado miembro, de conformidad con la legislación comunitaria y la legislación nacional de dicho Estado miembro. Las licencias comunitarias se otorgan con un plazo de validez de cinco años.

Con carácter general, para acceder a la Licencia Comunitaria, la empresa solicitante debe:

- Ser titular de, al menos, una autorización de transporte interior público de ámbito nacional referida a vehículo de más de 3,5 toneladas de MMA inscrita en el Registro de Empresas y Actividades de Transporte.
- Que al menos una de las personas que lleve la dirección efectiva de la empresa, acredite la necesaria capacitación profesional para el transporte por carretera.

Autorizaciones del contingente multilateral C.E.M.T.

Las autorizaciones del contingente multilateral de la CEMT son autorizaciones multilaterales de transporte internacional de mercancías por carretera, es decir, habilitan a su titular a realizar transporte desde o hacia cualquiera de los 44 Estados miembros de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (a partir de mayo de 2006 Foro Internacional del Transporte), o en tránsito a través de los mismos.

Con carácter general, se otorgarán a las empresas que ya dispusieran de las mismas en el 1 de enero del año anterior, salvo que las hubieran utilizado de forma incorrecta. Se entenderá que la autorización CEMT ha sido utilizada de forma incorrecta cuando su titular no devuelva debidamente cumplimentados los "carnets de control" de viajes que acompañan a la autorización. Los incrementos anuales de cupos de autorizaciones que se produzcan se distribuirán atendiendo a criterios de dimensión empresarial y viajes realizados a países no pertenecientes a la UE.

c. Transporte Internacional de mercancías (III)

B. Autorizaciones bilaterales de transporte de mercancías para países no pertenecientes a la Unión Europea

España tiene suscritos 15 Convenios bilaterales sobre Transporte Internacional por Carretera con terceros países no miembros de la UE, que habilitan al transportista español a realizar transporte internacional desde o hacia tales países o en tránsito por el territorio de los mismos sobre la base de un régimen de contingente.

Se denominan autorizaciones bilaterales aquellas autorizaciones extranjeras cuya distribución u otorgamiento le ha sido encomendado a la Administración española a través del correspondiente convenio con el Estado extranjero de que se trate, y habilitan al transportista español a realizar transporte desde o hacia dicho Estado, o en tránsito a través del mismo.

Con carácter general, se exige que la empresa esté inscrita en la Subsección de Empresas de Transporte Internacional de Mercancías del Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte (en adelante, RETIM), como capacitada para el transporte interior e internacional de mercancías y sea titular de al menos una autorización de transporte interior público de mercancías de ámbito nacional referida a un vehículo pesado. Se exige la devolución de las autorizaciones bilaterales en el plazo máximo de un mes a partir de la fecha de terminación del transporte, o a partir de su fecha límite de validez cuando se trate de autorizaciones temporales (artículo 11 de la Orden de 4 de abril de 2000).

Todos estas autorizaciones conllevan el pago de una tasa.

d. Transporte Internacional de viajeros

Corresponde a la Dirección General de Transporte Terrestre, el otorgamiento de las licencias y autorizaciones y la expedición de los documentos de control para la realización de transporte internacional de viajeros por carretera. Al igual que en el transporte de mercancías existen servicios liberalizados que no precisan de autorización y otros servicios que precisan de la misma.

Autorización para la realización de servicios regulares internacionales de transporte de viajeros

La solicitud de autorización se formula ante la Dirección General de Transporte Terrestre para la realización de servicios internacionales de transportes de viajeros con itinerario parcial en el territorio Nacional (ya sea origen o tránsito) y que cubra territorios europeos y/o del norte de África.

Este procedimiento abarca tanto la solicitud de nuevas autorizaciones como las solicitudes de prórroga y el cambio de las condiciones de explotación de las autorizaciones vigentes.

Autorizaciones para servicios discrecionales internacionales

Cualquier empresa que desee dar un servicio discrecional en territorio internacional tiene que cursar una solicitud para la petición de la correspondiente autorización. En el ámbito de la Unión Europea todos los servicios discrecionales están liberalizados, es decir, no precisan autorización específica, pudiendo realizarse al amparo de un documento de control, la hoja de ruta.

Licencia comunitaria para transporte de viajeros

Autorización genérica para el transporte de viajeros, necesaria para salir del territorio español, con destino o en tránsito por territorio de la Unión Europea. Es necesario ser titular de esta autorización para poder solicitar las autorizaciones para servicios regulares internacionales y las autorizaciones para servicios discrecionales y de lanzadera internacionales con destino o en tránsito por territorio de la Unión Europea.

Todos estas autorizaciones conllevan el pago de una tasa

3. FISCALIDAD GENERAL EN EL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA

- 3.1 INTRODUCCIÓN
- 3.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO
- 3.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS
- 3.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES
- 3.5 IMPUESTO SOBRE PATRIMONIO
- 3.6 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS
- 3.7 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES
- 3.8 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA
- 3.9 IMPUESTO SOBRE DETERMINADOS TIPOS DE TRANSPORTE
- 3.10 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS
- 3.11 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS
- 3.12 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA
- 3.13 AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE
- 3.14 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA**
- 3.15 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULO
- 3.16 REVISIÓN DEL TACÓGRAFO

En 1999 el Parlamento Europeo aprobó una Directiva propuesta por la Comisión Europea en 1998 sobre la introducción de un nuevo impuesto sobre el transporte por carretera denominado Euroviñeta

Los primeros intentos relativos al establecimiento de una política de tarificación sobre el uso de infraestructuras de transporte por la UE datan de 1971, con el fin de conseguir que cada modo de transporte internalice los costes tanto económicos como sociales (externalidades) que genera en el desarrollo de su propia actividad. En España, la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) de 1987 recogía en su Disposición Adicional 3ª la posible aplicación de una tasa relacionada con las prestaciones de los servicios, como base de armonización de las condiciones de competencia entre los diferentes modos de transporte.

El principal tratado sobre tarificación tuvo lugar, en 1997 con la publicación de la Comunicación de la CE COM (1998) 466 final “Libro Blanco. Tarifas justas por el uso de infraestructuras: Estrategia gradual para un marco común de tarificación de infraestructuras de transporte en la UE” cuyo objetivo es el establecimiento de un sistema de tarificación unificado europeo mediante la aplicación de criterios homogéneos para todos los modos de transporte comercial mediante la imposición de una tarifa que grave el uso de las infraestructuras de acuerdo al principio “el que usa paga”.

La aprobación de la Directiva 1999/62/CE de 17 de junio, relativa a la aplicación de gravámenes a vehículos pesados de transporte de mercancías por el uso de determinadas infraestructuras, comúnmente denominada “Directiva Euroviñeta” aplicable a vehículos de transporte de mercancías con un peso máximo o superior a 12 toneladas, supuso el primer paso para la aplicación de los dos principios básicos sobre la tarificación, como son, “el que usa paga” y “el que contamina paga”. Aunque el texto ha sido modificado y ampliado en sucesivas ocasiones se mantienen sus preceptos fundamentales, por lo que continúa siendo el documento de referencia en materia de tarificación. Así, cabe destacar la publicación del Libro Blanco de Transportes de 2011, en el cual se establece como objetivo a largo plazo cobrar a toda clase de vehículos – también a vehículos ligeros– en la red de carreteras europea.

La Directiva Euroviñeta plantea un sistema de tarificación modulable de manera que el peaje se fija en función de la distancia recorrida –de hecho, debe quedar expresada de la forma euros/veh-km–. Por otra parte, el nivel del peaje deberá depender también de los niveles de emisión de los vehículos, caracterizados mediante las categorías EURO estandarizadas a nivel comunitario. Se trata de un impuesto que recae sobre los vehículos pesados que realizan transporte por carretera, afectando de este modo de forma directa a este sector.

Desde la aprobación de la Directiva en 1999, diversos países europeos han comenzado a aplicar este sistema de pago por uso a vehículos pesados. Esto ha dado lugar a que, en ocasiones, los sistemas de tarificación modulable hayan coexistido con los peajes de concesión tradicional presentes en algunas carreteras de los Estados Miembros.

La UE también regula el impuesto sobre vehículos y permite el establecimiento de peajes y tasas por el uso de infraestructura en los Estados Miembros

Adicionalmente en esta Directiva se recoge lo siguiente.

□ Impuestos sobre vehículos:

- A través de esta normativa comunitaria se establecen los tipos impositivos mínimos para toda la Unión Europea, aunque cada Estado miembro fijará sus propios importes, siempre que no sean inferiores, así como su recaudación.
- Se permite que cada Estado miembro, previo informe favorable de la Comisión Europea, establezca reducciones y exenciones específicas de acuerdo con políticas propias de ese Estado en materia socioeconómica o de infraestructuras, pero sólo afectarán a los vehículos matriculados allí y al tráfico que se desarrolle en el mismo.

□ Peajes y tasas:

- Los Estados miembros tienen potestad para introducir peajes y tasas en su propio territorio siempre que:
 - Se establezcan sobre autopistas (o las carreteras de rango más elevado), puentes, túneles, puertos de montaña y zonas fronterizas, procurando establecer los puntos de control donde menos obstaculicen el tráfico.
 - No haya doble imposición de peajes y otras tasas similares sobre el mismo tramo.
 - Cada Estado miembro puede fijar tasas sobre la totalidad de su red viaria para los vehículos matriculados en el mismo, atendiendo unos límites máximos, revisados periódicamente cada dos años, establecidos por la Directiva. Las tasas serán proporcionales a la duración de la utilización de la infraestructura.
 - La cuantía de los peajes variará en función del respeto medioambiental del combustible del vehículo. También variará si es de noche o de día.
 - Puede ser formado un sistema de tasas comunes entre dos o más Estados.

En 2018, se aprobó una modificación de la Directiva de Euroviñeta que propone que la Euroviñeta afecte también a turismos y autobuses además de a camiones

El 25 de octubre de 2018, el Parlamento aprobó una propuesta de **modificación de la Directiva** que actualmente regula la aplicación de la Euroviñeta. La iniciativa garantiza la igualdad del uso de las carreteras y ayuda a los Estados miembros a alcanzar los objetivos de reducción de emisiones de CO2 en el sector del transporte.

Según la normativa, todos los vehículos ligeros y pesados en la UE pagarán en función de su uso real en la carretera y según la contaminación que generen. A partir de 2023, los peajes basados en el tiempo para camiones y autobuses se sustituirán por peajes basados en la distancia. Las nuevas tasas se aplicarán en 2027 para furgonetas y minibuses.

La propuesta aprobada por el Parlamento Europeo establece que **la euroviñeta se aplicará a camiones pesados, autobuses y furgonetas a partir de 2020** y que el cobro de la misma se establecerá **en función de la distancia recorrida y de las emisiones de los vehículos** y no por una cuestión de tiempo como sucede en la actualidad. Uno de los objetivos de esta decisión es **que los vehículos menos contaminantes puedan disfrutar de una reducción del 50%** sobre la tarifa más baja.

Como parte del acuerdo se recoge que **en el caso de los turismos la euroviñeta se aplicará a partir de 2026** y que será **desde 2021 cuando se pueda cargar en su importe aquellos costes externos** como ruido, contaminación, tráfico, etc., actualmente **no se encuentran contemplados en el cálculo de su importe**

Finalmente, el Parlamento Europeo también ha considerado que **la recaudación que los estados obtengan** mediante la aplicación de la euroviñeta **deberá revertir en su totalidad en la mejora y modernización** de las actuales infraestructuras y en la construcción de **aparcamientos seguros para camiones**, al contrario de lo que sucede en la actualidad donde lo recaudado pasa a formar parte de los ingresos globales de los estados y **empleado en partidas presupuestarias que nada tienen que ver** con la construcción de carreteras o con el mantenimiento de las mismas.

Los cambios se aplicarán a los 136.706 kilómetros de carreteras y autopistas que conforman la red transeuropea de transporte y solo donde ya existan peajes. Sin embargo, los Estados miembros seguirán teniendo la decisión de cobrar o no dichas tarifas/tasas.

En España el peaje de los vehículos de transporte de mercancías por carretera está regulado en el Real Decreto 286/2014

La transposición al ordenamiento jurídico interno de la Directiva 2006/38/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006 (que modifica la Directiva 1999/62/CE), en el ámbito de las competencias estatales, tuvo lugar mediante la aprobación de **Real Decreto 713/2009**, de 24 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en **las autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado incluidas en la Red Transeuropea de Carreteras**.

Tras la aprobación de la Directiva 2011/76/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, se permitió la posibilidad de establecer peajes a los vehículos pesados de transporte de mercancías asociados a los costes de la infraestructura y/o a los costes externos. También se introdujeron cambios en el ámbito de aplicación y en los criterios para el cálculo de dichos peajes, incluidos aquéllos correspondientes a autopistas de peaje en régimen de concesión.

Mediante el Real Decreto 286/2014, de 25 de abril, por el que se establecen los criterios para la determinación de los peajes a aplicar a determinados vehículos de transporte de mercancías en autopistas en régimen de concesión de la Red de Carreteras del Estado, se procedió a la trasposición del contenido de la Directiva 2011/76/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de septiembre de 2011.

El ámbito de aplicación del citado Real Decreto 286/2014, de 25 de abril, se adapta, por tanto, a lo establecido por la citada Directiva 2011/76/UE, y se refiere a los peajes que se apliquen a los vehículos con una Masa Máxima Autorizada superior a 3,5 toneladas destinados al transporte de mercancías por carretera en sus recorridos por las autopistas de peaje de la Red de Carreteras del Estado. En consecuencia, define la **metodología para el cálculo de estos peajes y los criterios para su aplicación, imponiendo además nuevos requisitos para la aplicación de descuentos, reducciones y modulaciones y pago de los peajes**. También establece las situaciones en que pueden introducirse recargos y las características que éstos deben cumplir, y asimismo regula las comunicaciones que deberán efectuarse a la Comisión Europea cuando se implante un nuevo régimen de peajes o se modifique alguno existente.

3. FISCALIDAD GENERAL EN EL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA

- 3.1 INTRODUCCIÓN
- 3.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO
- 3.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS
- 3.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES
- 3.5 IMPUESTO SOBRE PATRIMONIO
- 3.6 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS
- 3.7 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES
- 3.8 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA
- 3.9 IMPUESTO SOBRE DETERMINADOS TIPOS DE TRANSPORTE
- 3.10 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS
- 3.11 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS
- 3.12 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA
- 3.13 AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE
- 3.14 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA
- 3.15 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULO
- 3.16 REVISIÓN DEL TACÓGRAFO

a. Normativa

- Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques.
- Real Decreto 920/2017, de 23 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

b. Antecedentes

La Comisión Europea, en su Comunicación titulada «Hacia un Espacio Europeo de Seguridad Vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020», propuso reducir a la mitad, con respecto al objetivo inicial establecido para 2010, el número de víctimas mortales en las carreteras de la Unión para 2020. Para alcanzar esa meta la Comisión estableció siete objetivos estratégicos y determinó qué acciones tomar para lograr vehículos más seguros, qué estrategia seguir para reducir el número de heridos y con qué medidas mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de la carretera, en particular, de los motociclistas.

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea aprobaron, el 3 de abril de 2014, la Directiva 2014/45/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE. Dicha Directiva incorpora y actualiza las normas previstas en la Recomendación 2010/378/UE.

Por su parte, en el ámbito nacional, la inspección técnica de vehículos estaba regulada por dos normas reglamentarias, que establecían por separado las características de la inspección y por otro el régimen aplicable y los requisitos que deben cumplir las estaciones encargadas de la ejecución material de la inspección. Dichas normas eran el Real Decreto 2042/1994, de 14 de octubre, por el que se regula la inspección técnica de vehículos y el Real Decreto 224/2008, de 15 de febrero, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos.

Con la finalidad de evitar la dispersión normativa derivada de este hecho, y evitar posibles duplicidades entre ambas normas, el Real Decreto 920/2017 deroga los dos anteriores y establece un marco único por el que se regula la inspección técnica de vehículos.

c. Descripción de la tasa

El objeto de la obligatoriedad de la Inspección Técnica de Vehículos es **mejorar la seguridad vial, manteniendo los vehículos automóviles en condiciones idóneas de uso** tales que permitan prevenir los accidentes por fallos mecánicos. Mediante esta revisión técnica se verifica el estado de conservación y funcionamiento de los elementos esenciales de seguridad, tanto activa como pasiva, a través de inspecciones técnicas periódicas.

La Inspección Técnica de Vehículos, más conocida por sus siglas ITV, es un control técnico al que deben someterse cada cierto tiempo los vehículos. La ITV es un tipo de mantenimiento legal o preventivo por el cual se somete periódicamente a los vehículos a una revisión de una serie de componentes que afectan a la seguridad del vehículo y a la contaminación atmosférica que puedan provocar mediante el control de las emisiones de los gases de escape.

El régimen tarifario de las inspecciones técnicas será establecido por la comunidad autónoma. El Ministerio de Economía, Industria y Competitividad, a partir de los datos obrantes en el registro de estaciones ITV, publicará periódicamente los precios comunicados por las estaciones de ITV, con la finalidad de facilitar la libre elección de estaciones ITV por los consumidores. La frecuencia de la inspección es la siguiente:

Categoría vehículo		Frecuencia de inspección en función de la antigüedad	
M.	M1: vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y de sus equipajes, con un máximo de ocho plazas, excluida la del conductor.	Hasta 4 años: Exento.	De más de 4 años: Bienal. De más de 10 años: Anual.
	M2, M3: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de personas y su equipaje con más de ocho plazas, excluida la del conductor.	Hasta 5 años: Anual.	De más de 5 años: Semestral.
N, O.	N1: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima no sea superior a 3,5 toneladas.	Hasta 2 años: Exento.	De 2 a 6 años: Bienal. De 6 a 10 años: Anual. De más de 10 años: Semestral.
	N2,N3: Vehículos de motor concebidos y fabricados principalmente para el transporte de mercancías y cuya masa máxima sea superior a 3,5 toneladas	Hasta 10 años: Anual.	De más de 10 años: Semestral.
	O3,O4: Remolques concebidos y fabricados para el transporte de mercancías o de personas, así como para alojar personas.		

Fuente: Real Decreto 920/2017
Elaboración propia

3. FISCALIDAD GENERAL EN EL SECTOR DE TRANSPORTE POR CARRETERA

- 3.1 INTRODUCCIÓN
- 3.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO
- 3.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS
- 3.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES
- 3.5 IMPUESTO SOBRE PATRIMONIO
- 3.6 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS
- 3.7 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES
- 3.8 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA
- 3.9 IMPUESTO SOBRE DETERMINADOS TIPOS DE TRANSPORTE
- 3.10 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS
- 3.11 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS
- 3.12 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA
- 3.13 AUTORIZACIONES DE TRANSPORTE
- 3.14 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA
- 3.15 INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHÍCULO
- 3.16 REVISIÓN DEL TACÓGRAFO

a. Normativa

- Reglamento CEE 3821/85 de Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.
- **Reglamento (CE) 561/2006** del parlamento europeo y del consejo de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.
- Reglamento (UE) nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera.
- Reglamento De ejecución (UE) 2016/799 de la comisión de 18 de marzo de 2016 por el que se ejecuta el Reglamento (UE) nº 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes.
- Reglamento de ejecución (UE) 2018/502 de la comisión de 28 de febrero de 2018 por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2016/799 que establece los requisitos para la construcción, ensayo, instalación, funcionamiento y reparación de los tacógrafos y de sus componentes.

b. Antecedentes

La entrada de España en la actual Unión Europea, el 1 de enero de 1986, supuso, entre otras muchas cosas, la **aplicación directa** de la reglamentación sobre tiempos de conducción y descanso que a tal efecto existía en estos países. Dicha normativa estaba compuesta por el **Reglamento CEE 3820/85** del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y el **Reglamento CEE 3821/85** de Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.

b. Antecedentes (II)

Posteriormente se consideró conveniente la introducción de nuevos equipos de control dotados de dispositivos de registro electrónico de la información pertinente y una tarjeta personal de conductor que permitieran establecer un registro fiable de las acciones realizadas por el conductor y, de la actividad del vehículo. Por ello, se modificó el **Reglamento CEE 3821/85** estableciendo, entre otras cuestiones, las condiciones de fabricación, ensayo, instalación y control del tacógrafo digital, que es obligatorio desde enero de 2006. Con fecha 11 de abril de 2006 se publicó el **Reglamento (CE) 561/2006** Del parlamento europeo y del consejo de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera por el que se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo.

El concepto de tacógrafo inteligente se introdujo por primera vez en la legislación europea en virtud del Reglamento (UE) nº 165/2014. Este tacógrafo digital de segunda generación permite la conexión a los sistemas globales de navegación por satélite (GNSS) y la detección precoz de equipos de comunicación a distancia con una interfaz opcional para sistemas de transporte inteligentes.

El Reglamento Europeo (Reglamento 799/2016) estableció requisitos técnicos para la construcción, prueba, instalación, funcionamiento y reparación de estos tacógrafos digitales inteligentes. El último reglamento europeo, aprobado el 28 de febrero de 2018, modifica varios artículos del Reg. 799/2016.

Algunos de los cambios al Reg. 799/2016 son puramente técnicos, pero uno de ellos se refiere a la fecha límite para su entrada en vigor, que se trasladó de marzo al 15 de junio de 2019. Este plazo sólo se aplica a los vehículos industriales matriculados después de esa fecha. **Las empresas tendrán un período de 15 años para instalar en sus camiones estos nuevos modelos.**

c. Descripción

El tacógrafo es un aparato de control que se instala a bordo de ciertos vehículos de carretera, para indicar y registrar de manera automática o semiautomática, los datos relativos a los kilómetros recorridos y a la velocidad de los vehículos, así como los tiempos de actividad y descanso de sus conductores.

De aplicación a todos los conductores que realicen algún tipo de transporte por carretera, ya sea público o privado, de mercancías o de viajeros, sean españoles o extranjeros, realicen el transporte por el interior de España o por el territorio de la Comunidad Europea, lleven el vehículo en carga o circulen en vacío, pero siempre y cuando el vehículo que conduzcan tenga un **PMA superior a 3.5 Tm** o en el caso de vehículos para viajeros, éstos tengan más de 9 plazas incluido el conductor.

No quedan sometidos al ámbito de aplicación de los Reglamentos de la C.E. 561/2006 y 3821/85 (es decir no están obligados a cumplir con los tiempos de descanso y conducción, ni a instalar el aparato de Control o tacógrafo) los transportes realizados mediante:

- vehículos destinados al transporte de viajeros en servicios regulares cuando el trayecto del servicio de que se trate no supere los 50 kilómetros;
- vehículos cuya velocidad máxima autorizada no supere los 40 kilómetros por hora;
- vehículos adquiridos o alquilados sin conductor por las fuerzas armadas, la defensa civil, los cuerpos de bomberos y las fuerzas responsables del mantenimiento del orden público, cuando el transporte se realice como consecuencia de la función propia encomendada a estos cuerpos y bajo su responsabilidad;
- vehículos, incluidos los vehículos utilizados para el transporte no comercial de ayuda humanitaria, utilizados en casos de urgencia o destinados a operaciones de salvamento;
- vehículos especiales utilizados con fines médicos;
- vehículos especializados en la reparación de averías cuyo radio de acción sea de 100 kilómetros alrededor de su centro de explotación;
- vehículos que se sometan a pruebas en carretera con fines de mejora técnica, reparación o conservación y vehículos nuevos o transformados que aún no se hayan puesto en circulación;

c. Descripción (II)

- vehículos o conjuntos de vehículos de una masa máxima autorizada no superior a 7,5 toneladas utilizados para el transporte no comercial de mercancías;
- vehículos comerciales que se consideren históricos con arreglo a la legislación del Estado miembro en el que circulan y que se utilicen para el transporte no comercial de viajeros o mercancía.

Además de estas excepciones el REAL DECRETO 640/2007 de 18 de mayo, establece excepciones adicionales.

La comprobación de los tacógrafos debe hacerse en los siguientes casos:

- En cada nueva instalación.
- En cada reparación.
- En cada modificación del número de vueltas de recorrido del vehículo.
- En cada modificación que se produzca en el perímetro de los neumáticos motivado por su cambio de tamaño.

Se llevarán a cabo controles periódicos de los aparatos al menos cada dos años.

Se pagan **tasas por expedir, renovar o sustituir las tarjetas de tacógrafo digital así como por las revisiones bianuales de los mismos** (revisión del tacógrafo: 73,32€ / año en 2018 según el observatorio de costes del Ministerio de Fomento).

4. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA UE

4.1 INTRODUCCIÓN

4.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

4.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

4.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES

4.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

4.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES

4.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

4.8 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS

4.9 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS

4.10 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

4.11 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

El análisis comparativo de los impuestos del transporte por carretera en España con los principales países europeos permitirá conocer la competitividad internacional del sector.

A continuación con el fin de poder analizar un análisis comparativo del marco tributario español con el del resto de la Unión Europea, se recoge en este apartado las tasas y características más importantes de los principales impuestos del sector del transporte por carretera de los siguientes países:

- ❑ Países de la UE-15, relevantes por su relación comercial y de transporte con España, así como por su importancia económica a nivel europeo: Alemania, Francia, Reino Unido, Italia y Portugal.
- ❑ Países de la ampliación de 2004 a la UE-25, como ejemplo de economías en crecimiento en el marco europeo: Polonia, República Checa y Hungría.
- ❑ Países incorporados en 2007 a la UE-27, como ejemplo de economías con amplio margen de crecimiento: Bulgaria y Rumanía.

Con el fin de analizar una análisis de la evolución producida en los últimos estudios de fiscalidad realizados por el Ministerio de Fomento se analizarán los siguientes impuestos para cada uno de los países señalados y su evolución a lo largo del tiempo para aquellos que puedan ser comparables entre los países.

- ❑ Impuesto de la Renta de las Personas Físicas.
- ❑ Impuesto del Valor Añadido.
- ❑ Impuesto de Sociedades.
- ❑ Impuestos sobre los vehículos.
- ❑ Impuesto sobre los bienes inmuebles.
- ❑ Licencias.
- ❑ Seguridad Social.
- ❑ Otros impuestos (Primas de seguros, combustible, peajes).

Debido a la complejidad de los sistemas tributarios en los distintos países, el desarrollo de este análisis será de menor profundidad que el realizado para España, ya que se pretende realizar una comparación general de los distintos impuestos sin llegar a particularidades que puedan distorsionar el estudio.

4. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA UE

4.1 INTRODUCCIÓN

4.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

4.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

4.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES

4.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

4.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES

4.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

4.8 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS

4.9 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS

4.10 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

4.11 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

El tipo del IVA de España en el año 2018 está dentro de la media de los países de la Unión Europea analizados, pero es la que ha mostrado un mayor crecimiento en los últimos años

En el año 2018, la media estándar o general del IVA de los países analizados de la UE -15 es de 20,8%. Portugal e Italia son los que poseen un mayor tipo, con un 23 y 22% y Alemania el tipo más bajo con un 19%.

En cuanto a los países de la ampliación del año 2004, Hungría es el que posee un mayor tipo con un 27% en el año 2018 seguido por Polonia con un 23%.

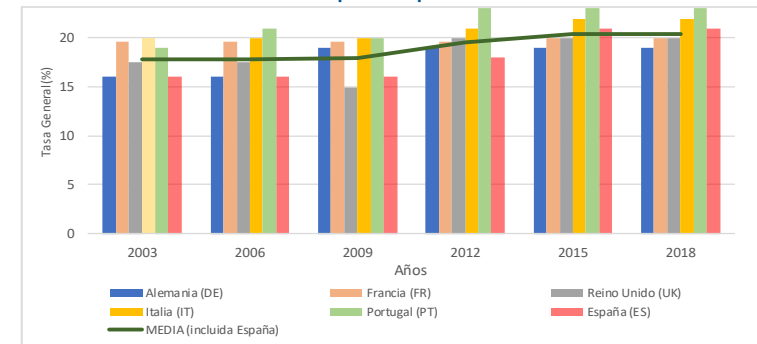
Rumanía y Bulgaria poseen un tipo inferior al español con un 19% y 20% en 2018 respectivamente.

En conjunto destaca el elevado tipo de Hungría y el tipo más bajo es el de Alemania y Rumanía con un 19%.

En cuanto a la evolución en general, se puede apreciar que los tipos se han mantenido bastante estables desde el año 2014, excepto en Rumanía que han ido descendiendo en los últimos años. El crecimiento medio anual de los tipos entre 2003 y 2018 ha sido de un 0,7% (considerando los tipos existentes en todos los países a pesar de que algunos no pertenecían aún a la Unión Europea).

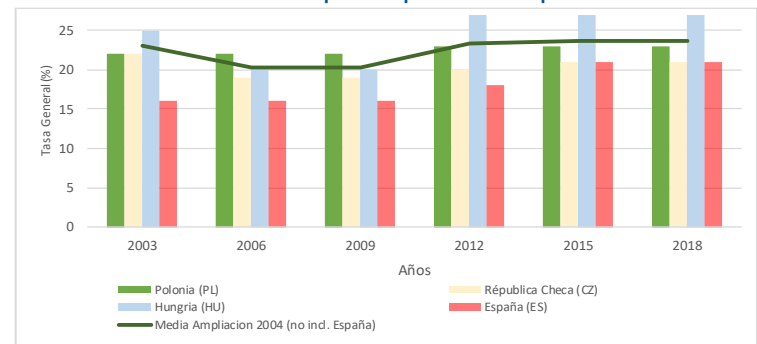
Hay que destacar que España es el que ha tenido un mayor crecimiento medio anual entre 2003-2018, con una tasa media de crecimiento anual de su tipo del IVA del 1,8% y de un 2,3% entre 2006-2018.

Evolución del IVA. Principales países de la UE- 15. 2003-2018



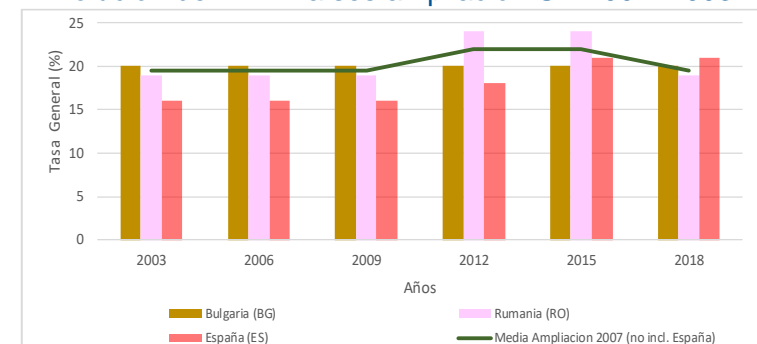
Fuente: Comisión Europea
Elaboración: Teirlog

Evolución del IVA. Principales países ampliación UE. 2003-2018



Fuente: Comisión Europea
Elaboración: Teirlog

Evolución del IVA. Países ampliación UE 2007. 2003-2018



Fuente: Comisión Europea
Elaboración: Teirlog

El IVA de mercancías suele aplicar el tipo estándar de este impuesto mientras que el de viajeros suele usar un tipo reducido o incluso de tipo 0%

En cuanto al IVA del transporte, hay que destacar que en general en todos los países como en España el servicio del transporte de mercancías por carretera se le aplica el tipo de IVA general, en cambio el transporte de viajeros suele tener un tipo reducido, incluso en algún país y ámbito de 0%.

Las reglas de aplicación del IVA en cada estado miembro según el lugar de realización se comentan en el capítulo 3.

A continuación se muestra una tabla de los distintos tipos que se aplican al transporte de viajeros y en la siguiente página se da una breve explicación de cada país:

País	Domestico			Intra UE	Extra UE
	Taxi	BUS Regular	BUS no regular		
ALEMANIA	7%	<ul style="list-style-type: none"> 19% Larga Distancia 7% (dentro de un municipio o la distancia <50 km) 	<ul style="list-style-type: none"> 19% Larga Distancia 7% (dentro de un municipio o la distancia <50 km) 	<ul style="list-style-type: none"> 19% Larga Distancia 7% (dentro de un municipio o la distancia <50 km) 	<ul style="list-style-type: none"> 19% Larga Distancia 7% (dentro de un municipio o la distancia <50 km)
FRANCIA	10%	10%	10%	10% (0% ciertos servicios internacionales)	10% (0% ciertos servicios internacionales)
REINO UNIDO	20%	0%	0%	0%	0%
ITALIA	ex	10%	10%	0%	0%
PORTUGAL	6%	6%	6%	0%	0%
POLONIA	8%	8%	8%	8%	8%
REPUBLICA CHECA	21%	15%	21%	0%	0%
HUNGRIA	27%	27%	27%	0%	0%
BULGARIA	20%	20%	20%	0%	0%
RUMANIA	24%	24%	24%	0%	0%

IVA EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN LA UE	
ALEMANIA	<ul style="list-style-type: none"> El transporte de viajeros en autobús está sujeto al IVA ; independientemente de que el transporte se lleve a cabo por una empresa nacional o extranjera, de que los viajeros sean nacionales o extranjeros. Estas premisas se aplicarán al transporte de viajeros en línea regular y al transporte de viajeros en servicios ocasionales . En la República Federal de Alemania sólo estará sujeto la parte que se realice en su territorio . Todos los servicios de transporte de viajeros en general están sujetos al tipo estándar del 19%, los transporte de larga distancia nacional e internacional (transporte interior > 50 km). La excepción, según la cual se aplica el tipo reducido del 7% en servicios regulares es si el transporte se realiza dentro de un municipio o la distancia no es más de 50 kilómetros
FRANCIA	<ul style="list-style-type: none"> La tarifa reducida vigente para el transporte de viajeros también se aplica a líneas de autobuses turísticos operadas regularmente. El transporte de viajeros está sujeto según la distancia recorrida en Francia. Cuando un servicio de transporte de viajeros tiene lugar parte en Francia y, parte, en el extranjero, el IVA francés se debe sobre el precio correspondiente a la sección francesa. A menos que este precio esté claramente identificado, la asignación se basa en la relación entre la Distancia recorrida en Francia y la distancia total. Generalmente está gravado al tipo reducido del 10% actual, independientemente de los medios de transporte utilizados, excepto el Transporte internacional por carretera de viajeros extranjeros hacia o desde destinos extranjeros y viajando en grupos de al menos 10 personas que estarán gravados al 0%.
REINO UNIDO	<ul style="list-style-type: none"> Se suministran servicios de transporte de viajeros, si "se proporciona un vehículo, junto con un conductor o tripulación, para el transporte de viajeros ". Los servicios de transporte de viajeros están ampliamente clasificados en el Reino Unido, como una excepción, y su tipo es de 0%, siempre que los servicios de transporte de viajeros suministrados en el Reino Unido sean para transportar al menos a 10 personas, incluidos el conductor y la tripulación. Es irrelevante a este respecto, si el transporte es parte de un servicio regular o no. Además, no importa, si en realidad hay 10 personas a bordo durante el transporte, lo que cuenta es solo la capacidad de carga física de los medios de transporte. El resto de casos aplicará el tipo general del 20% (excepto transporte para personas con discapacidad).
ITALIA	<ul style="list-style-type: none"> No existe una definición del término "pasajero servicio de transporte "en la ley del IVA italiana. Los tipos de IVA de transporte de viajeros en Italia son: <ul style="list-style-type: none"> exento con crédito (se puede deducir las partes realizadas en el extranjero): transporte internacional de viajeros por cualquier medio exento sin crédito (sin deducción de gastos): transporte público urbano de viajeros en taxis, Gravados al tipo reducido del 10%: todos los demás servicios de transporte de viajeros. exento el transporte de personas enfermas

IVA EN EL TRANSPORTE DE VIAJEROS EN LA UE (cont.)

PORTUGAL	<ul style="list-style-type: none"> No existe una definición de "servicios de transporte de viajeros" para efectos del IVA En resumen, Portugal aplica dos tipos diferentes a los servicios de transporte de viajeros: <ul style="list-style-type: none"> 0% (exento con crédito): transporte intracomunitario e internacional de viajeros, independientemente de los medios de transporte utilizados y para el transporte de viajeros de y hacia las Azores y Madeira; 6%: transporte nacional de viajeros, independientemente de los medios de transporte.
POLONIA	<ul style="list-style-type: none"> La Ley de IVA polaca se basa en la Clasificación polaca de bienes y servicios (PKWiU).. Polonia aplica la tarifa cero y la tarifa reducida a los servicios de transporte de viajeros: <ul style="list-style-type: none"> se clasifican en cero los servicios de transporte internacional de viajeros realizados por vía marítima y aérea y el transporte ferroviario, todos los demás servicios de transporte de viajeros están gravados al tipo reducido del 8% actual (transporte por carretera)
REPUBLICA CHECA	<ul style="list-style-type: none"> No existe una definición de "servicios de transporte de viajeros" para efectos del IVA. Se aplican tres tarifas diferentes a los servicios de transporte de viajeros en la República Checa: <ul style="list-style-type: none"> los servicios internacionales por cualquier medio de transporte están exentos con crédito, la tarifa reducida (15%) para los servicios domésticos programados la tarifa estándar (21%) para servicios domésticos ocasionales.
HUNGRIA	<p>El transporte internacional de viajeros está exento con crédito, independientemente de los medios de transporte utilizado.</p> <p>Otros transportes comerciales de viajeros están gravados al tipo estándar del 27%.</p>
BULGARIA	<p>No existe una definición de "servicios de transporte de viajeros" para efectos del IVA.</p> <p>Los servicios nacionales de transporte de viajeros están gravados a un tipo estándar del 20%, los servicios internacionales e intracomunitarios tienen un tipo del 0%</p>
RUMANIA	<p>Los servicios de transporte de pasajeros nacionales, están gravados a una tasas estándar del 24%. Los servicios internacionales están exentos de IVA con crédito (0%)</p>

4. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA UE

4.1 INTRODUCCIÓN

4.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

4.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

4.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES

4.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

4.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES

4.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

4.8 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS

4.9 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS

4.10 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

4.11 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

El tipo máximo del IRPF de España en el año 2018 está dentro de la media de los países de la Unión Europea analizados.

En el año 2018, el tipo medio del IRPF de los países analizados de la UE -15 es de 47,9%. Portugal y Francia son los que poseen un mayor tipo, con un 53 y 51% y España el tipo más bajo con un 43,5% (se considera la tasa autonómica de Madrid, tal y como hacen las estadísticas de la UE).

En cuanto a los países de la ampliación del año 2004, Polonia es el que posee un mayor tipo con un 32% en el año 2018. Los países de la ampliación del 2007 tienen un tipo muy inferior del 10% en 2018.

En conjunto destaca el elevado tipo de los países de la UE-15 sobre los países de la ampliación.

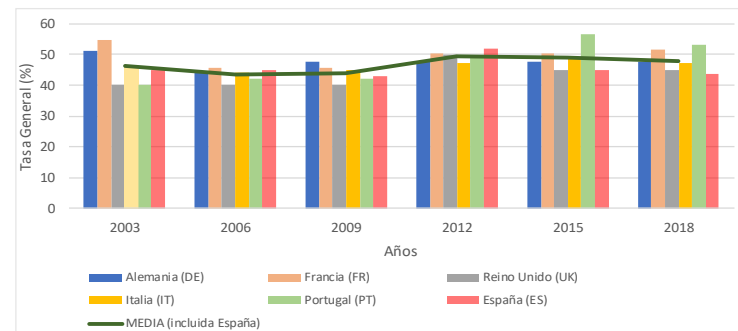
En cuanto a la evolución en general, parecen que los tipos se han mantenido bastante estables, excepto en Bulgaria, Rumanía e Hungría que han ido descendiendo más de la media. El decrecimiento medio anual de los tipos entre 2003 y 2018 ha sido de 1,4% (considerando los tipos existentes en todos los países a pesar de que algunos no pertenecían aún a la Unión Europea).

España ha tenido un decrecimiento medio anual entre 2003-2018, de un 0,2% pasando del 45% al 43,5%, pero entre los años 2009-2012-2014, llegó alcanzar el 52%.

Nota Metodológica:

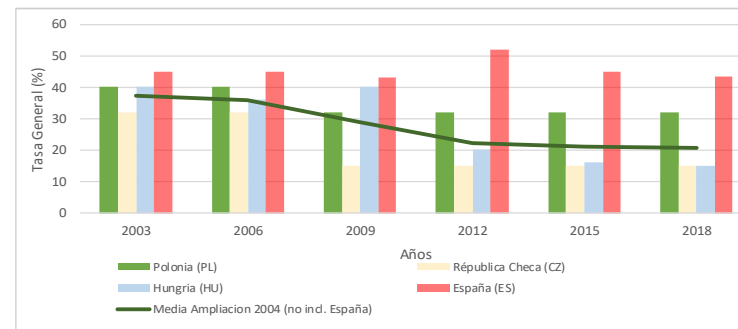
1. Los tipos del IRPF son los tipos máximos
2. El indicador no diferencia por fuente de ingresos y, por lo tanto, tampoco se tienen en cuenta los recargos y las deducciones específicas a la fuente de ingresos.

Evolución del IRPF. Principales países de la UE-15. 2003-2018



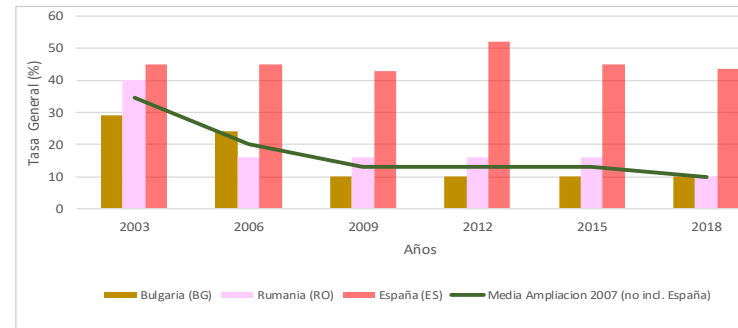
Fuente: Comisión Europea
Elaboración: Teirlog

Evolución del IRPF. Países ampliación UE 2004. 2003-2018



Fuente: Comisión Europea
Elaboración: Teirlog

Evolución del IRPF. Países ampliación UE 2007. 2003-2018



Fuente: Comisión Europea
Elaboración: Teirlog

Nota Países:

1. **Alemania:** Se incluye un recargo solidario del 5,5% sujeto a un límite de exención
2. **Francia:** Se agregan varias contribuciones al IRPF Incluye el tipo máximo (45%), la contribución general de bienestar social (CSG, tipo aplicable: 9.2% de la cual es deducible el 6.8%) y el tipo de reembolso de deuda de asistencia social (CRDS, tipo: 0.5%). El 0,4% de las cotizaciones sociales son deducibles de la base de cálculo.
3. **Reino Unido:** Se introduce un tipo adicional más alto del 50% para los ingresos que superan los GBP 150,000 del año fiscal 2010-2011, reducido a 45% a partir de 2013.
4. **Italia:** incluido el recargo regional y municipal (valores dados para Roma) y, de 2011 a 2016, contribución de solidaridad del 3% (deducible de la base imponible); los aumentos del 0,5% en 2014 y del 1% en 2015 corresponden a aumentos en el recargo regional de Lacio.
4. **Portugal:** incluye un recargo aplicado a todas las categorías agregadas de ingresos, y un recargo de solidaridad adicional [no incluido: la tarifa especial del 60% aplicado a "aumentos injustificados" de la riqueza personal)
5. **Rep. Checa:** además de la tasa impositiva fija (15%), desde 2013 se aplica un recargo solidario (7%) sobre los ingresos de empleo, negocios y profesionales por encima de cuatro veces el salario promedio.
6. **Hungría:** Incluido el impuesto de solidaridad (2007-2009).
7. **Bulgaria:** No se incluye el ingreso neto de los propietarios únicos ya que se grava por separado
8. **España:** se incluye la tasa autonómica de la Comunidad de Madrid

ALEMANIA

Los residentes alemanes han de tributar sobre todos sus ingresos dentro y fuera del país. Los no residentes tributan únicamente sobre los ingresos con origen en Alemania. El tipo general es:

Impuesto sobre la renta de las personas.	Tipo progresivo del 14 al 45%.
De 0 hasta 8.820 EUR	0%
De 8.652 EUR hasta 54.058 EUR	Tipo progresivo de 14% a 42%
De 54.058 hasta a 256.304 EUR	42%
Más de 256.304 EUR	45%
Contribución de solidaridad que se añade como recargo obligatorio.	5,5% del monto del impuesto sobre la renta.
Impuesto eclesiástico (que se aplica a miembros residentes de ciertas iglesias alemanas oficialmente reconocidas).	8 o 9% de la carga tributaria sobre la renta anual. Varía según el distrito de residencia.

Deducciones y créditos de impuestos:

- ❑ Son deducibles las contribuciones para la jubilación, algunas cotizaciones de seguros privados, los gastos educativos y formativos, las pensiones alimenticias, las donaciones y el impuesto eclesiástico.
- ❑ Además, los contribuyentes residentes reciben subsidios individuales de 8.354 EUR, o de 16.708 EUR para las parejas casadas que presentan una declaración común. Los contribuyentes reciben además un subsidio mensual de 190 EUR por cada uno de sus dos primeros hijos, 196 EUR por el tercero y 221 por cada uno de los hijos siguientes.
- ❑ En el caso de gastos relacionados con el empleo, existe una deducción única de tarifa plana de 1000 EUR.

FRANCIA

El sistema fiscal francés es territorial. Tanto los residentes como no residentes son gravados sobre sus ingresos originados en Francia, y sobre sus ganancias derivadas de un negocio en Francia; en cambio, los ingresos originados fuera de Francia en general no pagan impuesto.

Cada categoría de ingresos se combina y, después de la deducción de las asignaciones, se grava a tipos progresivos. El ingreso total se divide de acuerdo con el estado familiar (es decir, "cuanto más hijos tenga, menos impuestos paga").

Los tipos son progresivos del 0% al 45%, más un recargo del 3% sobre la porción de ingresos que excede de 250.000€ para una persona soltera y de 500.000 € para una pareja casada y del 4% para ingresos que excede de 500.000€ para una persona soltera y 1 millón de euros para una pareja casada.

El tipo estándar es la siguiente para 2018 y los recargos sociales son aplicables a varios tipos de ingresos:

IRPF	Tipo progresivo
Hasta 9.710 EUR	0%
De 9.710 hasta 26.818 EUR	14%
De 26.818 hasta 71.898 EUR	30%
De 71.898 EUR hasta 152.260 EUR	41%
Por encima de 152.260 EUR	45%

Ingreso	Recargo Social(%)		
	Contribución Social General (CS G)	Tasa de Reembolsos de la deuda de bienestar (CRDS)	Otros
Empleo	9.2	0.5	-
Alquileres	9.9	0.5	6.8
Dividendos	9.9	0.5	6.8
Intereses	9.9	0.5	6.8
Capitales	9.9	0.5	6.8

REINO UNIDO

Cuando un particular es residente y tiene su domicilio en el Reino Unido, está sujeto al impuesto sobre la renta del Reino Unido y al impuesto sobre la plusvalía sobre sus ingresos y ganancias a nivel global. Cuando un individuo es residente pero no tiene su domicilio en el Reino Unido, está igualmente sujeto al impuesto sobre la renta del Reino Unido sobre sus ingresos a nivel global, pero puede optar por la tributación sobre sus ingresos extranjeros y sus ganancias de capital sujeto a un suplemento. Los no residentes tributan sobre sus ingresos y ganancias de capital por la venta de una propiedad residencial en el Reino Unido.

El impuesto se cobra sobre el ingreso total (de todas las fuentes de inversión y devengadas) menos ciertas deducciones y subsidios. El subsidio principal es el subsidio personal que es de £ 11,850 en 2018/19, ascendiendo a GBP 12,500 en 2019/20. La mayoría de las personas pueden reclamar un subsidio personal, a menos que reclamen la base de remesas o su ingreso sea superior a GBP 100.000. La cantidad neta después de las asignaciones generalmente se conoce como el ingreso imponible de un individuo. Los tipos del impuesto a la renta varían ligeramente dependiendo de si el ingreso proviene de ganancias o inversiones.

Impuesto sobre la renta 2019	Tipo progresivo hasta el 45%
0 - 5.000 GBP (con posibilidad de un subsidio personal estándar)	0%
5.001 - 37.500 GBP	20%
37.501 - 150.000 GBP	40%
Más de 150.000 GBP	45%
Contribuyentes escoceses	Los contribuyentes escoceses pagan el 10% de sus ingresos al Gobierno de Escocia.

ITALIA

Los no residentes tributan únicamente por los ingresos y ganancias obtenidos en Italia, mientras que los residentes lo hacen por sus ingresos y ganancias a nivel global.

De 0 a 15.000 EUR	23%
De 15.001 a 28.000 EUR	27%
De 28.001 a 55.000 EUR	38%
De 55.001 a 75.000 EUR	41%
A partir de 75.001 EUR	43%
Impuesto municipal	0 a 0,8%
Impuesto regional	1,23% a 3,33%
Trabajadores autónomos residentes	20%
Trabajadores autónomos no residentes	30%
Comisiones para agentes y representantes comerciales	Retención del 23% sobre el 50% de los ingresos

Deducciones y créditos de impuestos:

- Las cotizaciones obligatorias a la seguridad social por parte del trabajador son enteramente deducibles.
- Las cotizaciones a la seguridad social para los empleados domésticos son deducibles hasta 1.549,37 EUR.
- Los gastos médicos para personas discapacitadas son enteramente deducibles.
- Las aportaciones a fondos de pensiones complementarios son deducibles hasta 5.164,57 EUR.
- Las cotizaciones voluntarias a la seguridad social pagadas al sistema de pensiones obligatorio.
- Otras deducciones incluyen pensiones alimenticias, gastos universitarios, gastos médicos, cuidado de personas mayores o discapacitadas, etc.

PORTUGAL

Los residentes tributan sobre sus ingresos a nivel global, mientras que los no residentes lo hacen únicamente sobre los ingresos generados en Portugal. Los no residentes pagan impuestos a un tipo fijo del 25% sobre su remuneración sujeta a impuestos en 2018.

Impuesto sobre la renta (IRS)	Tipo progresivo del 14,5% al 48%
Hasta 7.091 UR	14,5%
7.091 - 20.261 EUR	28,5%
20.261 - 40.522 EUR	37%
40.522 - 80.640 EUR	45%
Más de 80.640 EUR	48%

A los efectos de la aplicación de la tasa impositiva, los ingresos imponibles se dividen en dos si los contribuyentes están casados y no están separados judicialmente, así como en el caso de matrimonios de hecho, independientemente de las circunstancias, en caso de que opten por la tributación conjunta. Se aplican tarifas especiales a las ganancias de capital y los ingresos por inversiones. **En 2018, se aplica una tasa de solidaridad adicional, que varía entre el 2,5% y el 5%, a los contribuyentes con un ingreso sujeto a impuestos superior a EUR 80.000**

Deducciones y créditos de impuestos:

- ❑ Las deducciones personales están permitidas a un 72% de 12 veces el salario nominal (4.104 EUR).
- ❑ Los gastos de empresa son deducibles a tipos distintos, incluidos los gastos de representación y las dietas.
- ❑ Pueden solicitarse créditos fiscales según la composición de la familia, los hijos, algunos gastos generales, los gastos médicos, los intereses de algunos préstamos y alquileres, los gastos de educación y asilo, el IVA soportado en algunos sectores específicos, los fondos de pensiones, las donaciones, las pensiones alimenticias y otros.

POLONIA

Los residentes tributan por sus ingresos a nivel global, mientras que los no residentes solo lo hacen por los ingresos generados en Polonia. Se considera residente a una persona cuyo centro de interés económico o personal se encuentra en Polonia a aquella persona que pase en Polonia más de 183 días del año fiscal.

Impuesto sobre la Renta	Tasa progresiva del 18 al 32%
Base imponible inferior a 85.528 PLN	18%, menos una cantidad que varía de 1.180 PLN a 0,01 PLN y que ha de calcularse de manera individual basándose en los ingresos imponibles
Base imponible superior a 85.528 PLN	15.395,04 PLN + 32% del excedente sobre 85.528 PLN
Particulares que desempeñan actividades comerciales	Tipo fijo del 19% sobre los ingresos (sujeto a ciertas condiciones)

Las deducciones se aplican a las donaciones, las cotizaciones a la seguridad social, los gastos relacionados con personas discapacitadas y algunos gastos en conocimientos técnicos o contribuciones a un seguro individual de pensiones.

También son deducibles los intereses devengados.

REPUBLICA CHECA

Un residente se define como la persona que permanece en la República Checa durante 183 días o más en un período de 12 meses. Los residentes están sujetos al pago de impuestos sobre sus ingresos globales; los no residentes tributan únicamente por los ingresos obtenidos en la República Checa.

Impuesto personal sobre la renta	15%
"Recargo de solidaridad" (para ingresos brutos superiores a 1.355.136 CZK en el caso de trabajadores autónomos o salarios superiores a 1/12 del umbral anual como un pago adelantado)	22%

Deducciones y créditos de impuestos

- ❑ Las cotizaciones de los empleados a un plan de jubilación, una exención anual para el contribuyente, exenciones para las esposas desempleadas, prestación por invalidez, estudiantes de secundaria o universitarios, etc. Pueden deducirse los intereses hipotecarios, los seguros de vida, los planes de pensiones complementarios y los donativos.
- ❑ Para determinadas categorías de ingresos se puede solicitar la deducción de un porcentaje fijo de los ingresos brutos (deducciones del 80% para los ingresos agrícolas o actividades artesanales, 60% para un número limitado de actividades comerciales y empresariales, 40% para actividades conformes a la provisión reglamentaria especial, 30% para los alquileres inmobiliarios). Sin embargo, las deducciones de los gastos globales solo pueden aplicarse a la cantidad máxima del porcentaje respectivo de 2 millones CZK (p. ej. un máximo de 1.600.000 CZK, 1.200.000 CZK, 800.000 CZK o 600.000 CZK respectivamente).

HUNGRÍA

Los residentes están sujetos a un impuesto sobre sus ingresos a nivel global. Los particulares no residentes son gravados únicamente sobre sus ingresos en Hungría (incluyendo los ingresos de empleo, actividades de empresas o transacciones de bienes inmuebles en Hungría).

Tipo general del impuesto a la renta (ingreso por empleo y pasivo, incluyendo intereses, dividendos, ingresos por arriendo, etc.)	15%
Impuesto de salud sobre ciertas fuentes de ingreso pasivo	14/22%

Deducciones y créditos de impuestos

- ❑ Se permiten deducciones de impuestos para gastos de negocios, tarifas escolares, interés pagado anualmente por la compra de una casa y sumas pagadas para ventas de caridad. Una venta calificada de bienes inmuebles también es deducible. Adicionalmente, se puede descontar un subsidio familiar.
- ❑ La pensión es deducible de la base tributaria del contribuyente. El 15% del monto no utilizado del subsidio fiscal infantil se deduce de la contribución al seguro de salud y la pensión.
- ❑ Las parejas casadas después del 31 de diciembre de 2014 pueden reducir sus bases impositivas por un monto mensual total de 33.335 HUF en determinadas circunstancias. Un requisito para esta asignación de base impositiva es que al menos un miembro de la pareja esté en su primer matrimonio. La asignación está disponible por un período máximo de 24 meses. No hay límite de edad en la elegibilidad para el beneficio fiscal del primer matrimonio.

BULGARIA

Los individuos pagan impuestos en Bulgaria según su estatus de residencia fiscal. Los residentes fiscales búlgaros pagan impuestos sobre sus ingresos globales. Los no residentes pagan impuestos en Bulgaria solo sobre sus ingresos de origen búlgaro, que tiene una definición legal muy amplia. En general, se trata de todos los ingresos derivados de actividades económicas realizadas en el territorio de Bulgaria o como resultado de la disposición de bienes en Bulgaria. Cualquier ingreso derivado del empleo o de la prestación de servicios en el territorio de Bulgaria se considera un ingreso de origen búlgaro, independientemente de dónde o por quién sea pagado.

Tipo	10%
------	-----

Deducciones y créditos de impuestos

- Se pueden deducir hasta el 5%;
- Los trabajadores autónomos, contratistas civiles, notarios, médicos, dentistas u otros profesionales privados pueden deducir el 25% de sus ingresos brutos;
- las regalías están sujetas a un 40% de deducciones legales;
- los ingresos por alquiler están sujetos a un 10% de deducciones legales;
- Las contribuciones obligatorias a la seguridad social a cargo de individuos son deducibles de impuestos en su totalidad;
- Las pensiones voluntarias y las cotizaciones por desempleo, así como las cotizaciones al seguro de salud y al seguro de vida también son deducibles hasta ciertos límites; las donaciones a ciertas organizaciones también son deducibles hasta límites definidos;
- Las parejas jóvenes casadas pueden deducir los intereses de los préstamos hipotecarios por el primer préstamo de 100.000 BGN bajo ciertas condiciones.

RUMANIA

Los ciudadanos rumanos domiciliados en Rumania se consideran residentes fiscales rumanos y están gravados con sus ingresos globales (excepto los ingresos salariales recibidos del extranjero por trabajos realizados en el extranjero, que están exentos de impuestos). Los ciudadanos rumanos domiciliados en Rumania que prueban el estado de residencia fiscal en un estado que no tiene vigente un tratado de doble impuesto (DTT) con Rumania continúan sujetos a impuestos en Rumania sobre sus ingresos globales para el año calendario en el que se produce el cambio de residencia , así como para los próximos tres años calendario.

Por lo general, **se aplica una tipo plano del 10%**. Sin embargo, hay ciertas excepciones a esta regla (por ejemplo, la tasa impositiva para los dividendos, la tasa impositiva para los ingresos provenientes de la transferencia de bienes inmuebles, la tasa impositiva para los ingresos provenientes de actividades de juegos de azar depende del nivel de ingresos).

Deducciones y créditos de impuestos del trabajo principal

- Contribuciones sociales obligatorias individuales.
- Deducciones personales calculadas de acuerdo con la legislación pertinente.
- Contribuciones a fondos de pensiones voluntarios hasta el equivalente de RON de EUR 400 / año / empleado.
- Primas de seguro de salud voluntarias y suscripciones a instalaciones sanitarias privadas, de acuerdo con la legislación pertinente, a cargo de los empleados, hasta el equivalente de RON de EUR 400 anuales - cuotas de afiliación sindical.

4. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA UE

4.1 INTRODUCCIÓN

4.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

4.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

4.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES

4.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

4.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES

4.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

4.8 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS

4.9 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS

4.10 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

4.11 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

El tipo del Impuesto de Sociedades de España (25%) en el año 2018 es más alta que la media de los países analizados (22%).

En el año 2018, el tipo medio del impuesto de sociedades de los países analizados de la UE -15 es de 27,9%. Francia y Portugal son los que poseen un mayor tipo, con un 34,4 y 31,5% siendo Reino Unido y España los que poseen el tipo más bajo con un 19% y un 25% respectivamente.

En cuanto a los países de la ampliación del año 2004, el tipo medio es de un 16% en Polonia, la República Checa con un 19%, y Hungría con un 10,82% en el año 2018. Los países de la ampliación del 2007 tienen un tipo medio del 13%.

En conjunto destaca el elevado tipo del IS de los países de la UE-15 sobre los países de la ampliación.

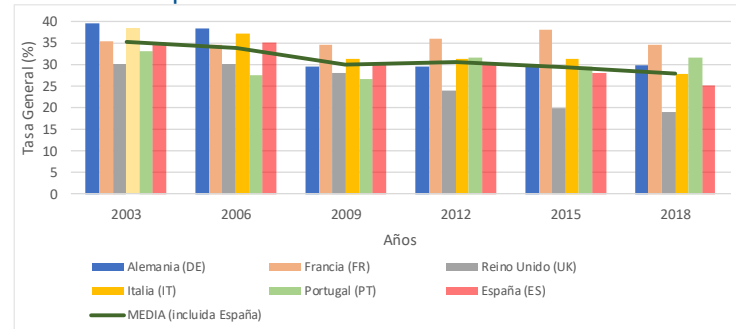
En cuanto a la evolución en general, se observa que los tipos han ido decreciendo durante los últimos años. El decrecimiento medio anual de los tipos en los países analizados entre 2003 y 2018 ha sido de 2,2% (considerando los tipos existentes en todos los países a pesar de que algunos no pertenecían aún a la Unión Europea).

España ha tenido un decrecimiento medio anual entre 2003-2018, igual a la media de un 2,2%. Destaca la bajada de Hungría en el año 2017 que pasa de un tipo del 20,6% al 10,8%.

Nota Metodológica:

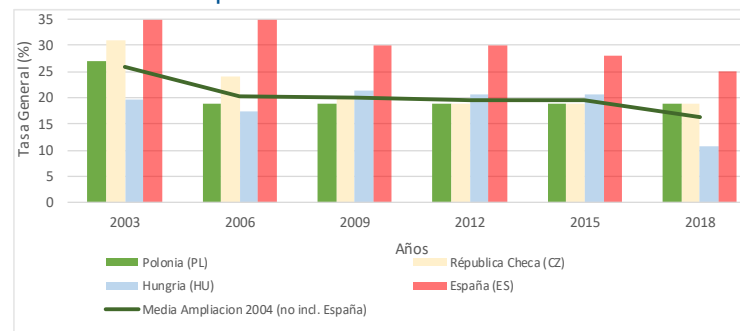
1. Se presenta el tipo máximo "básico"; algunos países aplican tipos a las ganancias pequeñas o tipos especiales que pueden ser sustancialmente más bajos que el tipo máximo efectivo.
2. Los recargos existentes y los impuestos locales están incluidos cuando están dirigidos a grandes empresas, cuando su nivel varía, se utiliza el tipo máximo. Estas tasas locales pueden considerarse en ciertos casos como impuestos sobre actividades económicas, pero se incluyen al igual que la UE lo incluye en sus estudios.

Evolución del impuesto de sociedades en los principales países de la UE-15 . 2003-2018



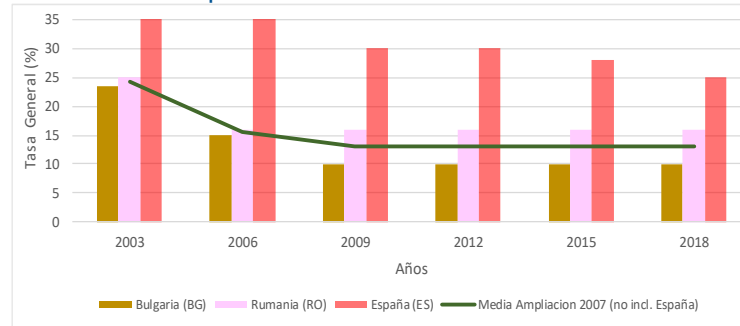
Fuente: Comisión Europea
Elaboración: Teirlog

Evolución del impuesto de sociedades en los países de la ampliación UE 2004. 2003-2018



Fuente: Comisión Europea
Elaboración: Teirlog

Evolución del impuesto de sociedades en los países de la ampliación UE 2007. 2003-2018



Fuente: Comisión Europea
Elaboración: Teirlog

Nota Países:

1. **Alemania:** El tipo incluye el recargo de solidaridad del 5,5% y el impuesto al comercio regional (Gewerbesteuer) en promedio ponderado. Las tarifas para Alemania se refieren solo a las utilidades retenidas.
2. **Francia:** 34.43% incluye 3.3% de recargo social adicional para grandes empresas; 2011-2012 y 2013-2015 incluye el recargo temporal (contribución excepcional) para empresas muy grandes (facturación superior a 250 millones de euros). En 2017, se produjeron dos recargos únicos para empresas muy grandes que representaron el 15% del IS y el 30% del IS adeudado para las empresas con un volumen de negocios superior al 3 mil millones €. En 2019, el tipo máximo de IS fue de 32.0%, incluido el recargo social adicional de 3.3% para las grandes empresas.
3. **Italia:** Se incluye el IRAP (tipo 3.90%), un impuesto local. A partir de 2012, el 10% del IRAP es deducible de la base tributaria de IS. El tipo de IRAP puede variar hasta 0.92 puntos porcentuales dependiendo de la ubicación. A partir de 2012, una Dedución del interés nacional (ACE) sobre el capital social está en vigor, lo que reduce el tipo impositivo efectivo
4. **Portugal:** A partir de 2007, la tarifa incluye la tarifa máxima del 1,5% de un recargo municipal. A partir del 1.1.2014, el impuesto estatal es del 3% sobre los beneficios imponibles entre 1,5 y 7,5 millones de euros, el 5% sobre los beneficios sujetos a impuestos entre 7,5 y 35 millones de euros y el 7% sobre los beneficios superiores a 35 millones de euros.
5. **Hungría:** incluido el impuesto a las empresas locales de un máximo del 2% que se aplica a la ganancia operativa bruta.

ALEMANIA

Alemania grava a sus residentes corporativos sobre sus ingresos globales. Las ganancias de las empresas alemanas están sujetas a dos impuestos, el impuesto de sociedades y el impuesto comercial.

Impuesto de sociedades (Körperschaftsteuer): El impuesto de sociedades se aplica a un tipo uniforme del 15% y luego está sujeto a un recargo del 5,5% (recargo por solidaridad). Esto se traduce en un tipo total del 15,825%.

Impuesto al comercio (Gewerbesteuer): El tipo impositivo comercial es una combinación de un tipo impositivo uniforme de 3,5% (tasa base) y un tipo impositivo municipal (Hebesatz) según la ubicación del establecimiento permanente del negocio. Actualmente, los municipios con al menos 80.000 habitantes actualmente cobran impuestos comerciales a una tasa de entre 12,6% (Hebesatz de 360%) y 20,3% (Hebesatz de 580%). El ingreso gravable de la compañía se multiplica por el tipo que resulta en el llamado monto de base impositiva. El monto de la base imponible se multiplica por el multiplicador municipal correspondiente; lo que resulta en la suma total del impuesto al comercio que se adeuda.

Los gastos realizados en el contexto de las actividades comerciales de las empresas en general son deducibles. Alemania ofrece reducciones fiscales unilaterales, lo que permite a las empresas trasladar los impuestos pagados en el extranjero. El pago de intereses es deducible hasta el 30% de la EBITDA (Beneficio antes de intereses, impuestos, depreciaciones y amortizaciones).

FRANCIA

Francia grava los ingresos de las empresas a una tipo estándar de 33,33%. De conformidad con el plan de acción publicado por el Primer Ministro francés en septiembre de 2017, los recortes de tipo del IS francés se aplicarán durante un período de cinco años como sigue (empresas con ingresos superiores a 7,3 millones de euros):

En el caso de las «pequeñas empresas» en virtud de la legislación de la UE, cuyos ejercicios fiscales comienzan el 1 de enero de 2017.	28% sobre la renta imponible hasta EUR 75,000 y 33,33% sobre la renta imponible que exceda EUR 75,000
Para todas las empresas cuyos impuestos comienzan el 1 de enero de 2018	28% sobre la base imponible de hasta 500 000 EUR y 33,33% sobre la base imponible de más de 500 000 EUR
Para las empresas con ingresos inferiores o iguales a 1.000 millones de euros cuyos ejercicios fiscales comienzan el 1 de enero de 2019	28% y 31% sobre la base imponible de más de 500.000 EUR
Para los años tributarios que comiencen a partir del 1 de enero de 2020,	28% para todas las empresas
Para los años tributarios que comiencen a partir del 1 de enero de 2021	26,5% para todas las empresas
Para los años tributarios que comiencen a partir del 1 de enero de 2022	25% para todas las empresas
Para empresas grandes	Se impone un impuesto de contribución social del 3,3% sobre el importe de CIT del cual se retira una indemnización de 763 00€

Deducciones y créditos de impuestos

- ❑ Depreciación o amortización, provisiones, arriendos de locales y equipos, sueldos, intereses y regalías, costos de mantenimiento y reparación, etc.
- ❑ Las pérdidas ordinarias en general pueden ser remitidas indefinidamente o compensadas por los beneficios futuros imposables para un año dado, hasta 1 millón de EUR más 50% de todo monto sobre 1 millón de EUR.
- ❑ Gastos de I+D y software, se puede deducir inmediatamente los costos incurridos en I+D de software o amortizar su costo de forma lineal durante un período máximo de cinco años.
- ❑ Las donaciones de caridad son deducibles hasta en un 60% de su monto (limitado a 5 % de la facturación antes de impuestos).
- ❑ Se aplican normas anti-híbridas a deducciones de intereses.

REINO UNIDO

Una empresa es considerada como contribuyente si está constituida en el Reino Unido o si su sede central de administración y gestión se encuentra en el Reino Unido. Una compañía residente en el Reino Unido está sujeta al impuesto sobre sociedades por sus ganancias a nivel global, con créditos para la mayoría de los impuestos extranjeros. Una compañía que no reside en el Reino Unido tributa únicamente por sus ingresos británicos y por las ganancias imponibles de su establecimiento permanente (PE) en el Reino Unido, así como cualquier actividad inversora realizada con ingresos generados en el país.

El tipo normal del impuesto de sociedades es del 19% para el año que comienza el 1 de abril de 2018. Se propone que este tipo caerá al 17% para el año que comienza el 1 de abril de 2020. En general, todas las compañías en todos los sectores están sujetas a los mismos tipos y normas de impuestos corporativos (excepto con cuatro excepciones que no incluye el transporte por carretera). Sin embargo, ciertos tratamientos y alivios varían según el tamaño, incluidos los precios de transferencia, los créditos de investigación y desarrollo (I + D) y algunas reglas específicas de prevención de la evitación. Para las grandes empresas, hay algunos requisitos adicionales de cumplimiento y presentación de informes.

En general, todos los gastos con fines comerciales son deducibles (salvo los gastos de capital). La mayoría de los impuestos son deducibles, salvo los impuestos directos del Reino Unido. Los intereses son deducibles hasta el tope de deudas aplicado a las empresas que son miembros de grandes grupos. Son también deducibles la mayoría de las donaciones empresariales a obras benéficas.

Existe un crédito fiscal del 130% de los gastos en I+D para las grandes empresas, y del 230% para las pymes (según lo establecido por la UE).

Desde el 1 de abril de 2017 los empresarios están obligados a pagar el 0,5% de la masa salarial superior a 3 millones GBP para crear un fondo de ayuda a la formación.

ITALIA

Las entidades corporativas italianas están sujetas a un impuesto a las ganancias corporativas, conocido como *imposta sul reddito sulle società* o IRES, y a un impuesto de producción regional, conocido como *imposta regionale sulle attività produttive* o IRAP. Las tarifas estándar son las siguientes:

- ❑ 24% para IRES. Hasta el año fiscal 2016, el tipo de IRES fue de 27,5%. Se aplican normas específicas para entidades bancarias y financieras.
- ❑ 3,9% para el IRAP. Se aplican diferentes tipos de IRAP para ciertas entidades (es decir, bancos y entidades financieras, corporaciones de seguros, entidades con un determinado derecho gubernamental exclusivo para proporcionar servicios).

IRES: La base imponible de IRES se determina de acuerdo con el principio de tributación global, que establece que, independientemente de la ubicación / jurisdicción donde se produzcan los ingresos, en la medida en que los ingresos sean legalmente imputables a una entidad residente italiana, los ingresos se gravan en Italia. . IRES se cobra sobre el ingreso neto total informado en los estados financieros de la compañía según se ajusta a las reglas fiscales específicas. Las empresas no residentes solo pagan impuestos sobre los ingresos de origen italiano.

IRAP: Existen diferentes métodos de cálculo para la base imponible IRAP, dependiendo de la naturaleza del negocio realizado por el contribuyente. Las provisiones para pasivos y riesgos, así como las partidas extraordinarias, no se pueden tener en cuenta al determinar la base imponible del IRAP. El IRAP se aplica sobre una base regional, y las regiones pueden aumentar o disminuir el tipo estándar de IRAP hasta el 0,92%. Las empresas con instalaciones en diferentes regiones deben asignar su base imponible general a las diferentes regiones sobre la base de los costos de empleo del personal ubicado en los distintos sitios.

Deducciones

- Los balances fiscales negativos pueden compensarse con las pérdidas de ejercicios anteriores, salvo el 20% de los ingresos imponibles de cualquier año, que está sujeto al impuesto sobre sociedades.
- Los incentivos fiscales están sujetos a la normativa de la UE. En general, los inversionistas pueden beneficiarse de hasta 200.000 EUR durante tres años antes de notificarlo a la Comisión Europea.
- Los gastos comerciales directamente relacionados con la producción de ingresos son generalmente deducibles, por ejemplo, los costes de creación de una empresa, las comisiones, la depreciación y la amortización, las bonificaciones y retribuciones del personal, los royalties, los intereses (hasta el 30% del EBITDA), los gastos en publicidad y representación (limitados). En general, también se puede deducir el 10% del impuesto anual IRAP y el IRAP pagado por gastos para el empleo no deducibles.
- La ACE (Ayuda al Crecimiento Económico) es una deducción que corresponde al incremento neto del patrimonio de la empresa, multiplicada por una tasa que fija anualmente el Ministerio de Economía y Finanzas.

PORTUGAL

Los residentes tributan sobre sus ingresos a nivel global, mientras que los no residentes lo hacen únicamente sobre los ingresos generados en Portugal. Los no residentes pagan impuestos a un tipo fijo del 25% sobre su remuneración sujeta a impuestos en 2018.

Se aplica **una tipo fijo del 21% sobre el monto global del ingreso** imponible realizado por las empresas residentes con fines fiscales en Portugal continental. El tipo estándar es de 20% en la Región Autónoma de Madeira y 16.8% en la Región Autónoma de las Azores.

Se aplica un tipo **reducido del 17%** (13% en la Región Autónoma de Madeira) **a las PYME en los primeros 15.000 EUR de ingresos imponibles** (el tipo estándar se aplicará sobre el exceso). Además, las PYME ubicadas en regiones del interior de Portugal se benefician de un **tipo del 12,5% sobre los primeros 15.000 EUR del importe imponible** que también están sujetas al tipo estándar sobre el exceso. En ambos casos, se hace referencia al concepto de micro, pequeñas y medianas empresas según lo previsto en la Recomendación 2003/361 de la Comisión de la UE, sobre la definición de micro, pequeñas y medianas empresas. Las entidades que no realizan una actividad comercial, industrial o agrícola como su actividad principal están sujetas a un tipo del 21% sobre el monto global de su renta imponible.

En algunos municipios se aplica **un recargo local** (Derrama) de hasta el **1.5% del ingreso sujeto a impuestos**, antes de la deducción de cualquier pérdida tributaria por arrastre disponible. El impuesto local se calcula y se paga al presentar la declaración de impuestos.

Se aplica un recargo estatal (Derrama Estadual) (antes de la deducción de cualquier pérdida tributaria prorrogable disponible) a las siguientes tipos:

- 3% aplicable al beneficio imponible superior a 1,5 millones de euros y hasta 7,5 millones de euros.
- 5% aplicable al beneficio imponible superior a 7,5 millones de euros y hasta 35 millones de euros.
- 9% aplicable al beneficio imponible superior a 35 millones de euros.

Deducciones: Los gastos ocasionados en la producción de beneficios (incluidas las pérdidas de inventario y las deudas incobrables) pueden deducirse de la base impositiva para el Impuesto de Sociedades. Son también deducibles, con ciertas limitaciones, las pérdidas por depreciación cuando se ha solicitado un procedimiento de insolvencia o cuando se reclaman los créditos ante los tribunales. Las pérdidas fiscales pueden compensarse durante 12 años con un máximo deducible del 70% cada año. Se ofrecen otros incentivos fiscales para los nuevos proyectos de inversión, investigación y desarrollo, inversiones en activos fijos y creación de empleo. Las pequeñas empresas se benefician además de regímenes fiscales especiales. Algunos gastos deducibles están sujetos a impuestos, como los gastos por representación y los coches privados (gravados al 10%, 25% o 35% dependiendo del precio del vehículo), las dietas y los costes de viaje de los empleados (gravados al 5%). Los gastos no justificados no son deducibles y se gravan al 50%.

POLONIA

Los residentes fiscales polacos están sujetos a impuestos sobre sus ingresos globales. Los no residentes solo pagan impuestos sobre sus ingresos de origen polaco. El IS es el único impuesto que grava los ingresos corporativos. El tipo estándar es del 19%.

A partir del 1 de enero de 2019, se ha introducido un tipo más bajo del 9% para los "pequeños contribuyentes". Las empresas, que están sujetas al IS, con ingresos de hasta 1.200.000 EUR en el año fiscal en cuestión y las empresas que inician actividades comerciales a partir de 2019 podrán, bajo algunas condiciones, utilizar el 9%. El umbral de ingresos por ventas brutas ha sido de EUR 1.200.000, mientras que desde el 1 de enero de 2020 ascenderá a EUR 2.000.000.

A partir del 1 de enero de 2019, se ha introducido el impuesto de salida (impuesto de las ganancias de capital no realizadas en el caso de transferencia de activos, cambio de residencia fiscal o establecimiento permanente del contribuyente fuera del territorio de Polonia). El tipo de impuesto de salida se ha establecido en 19%.

Deducciones y créditos de impuestos Los intereses devengados sobre préstamos y créditos pagados o capitalizados son deducibles a efectos del impuesto sobre sociedades. Por regla general las deudas prescritas como incobrables no son deducibles, aunque la ley fiscal polaca permite algunas excepciones. Las empresas tienen derecho a deducirse las donaciones con fines públicos y a organizaciones de voluntariado hasta un máximo del 10% del ingreso. Pueden deducirse las regalías, los servicios de gestión y el pago de intereses a filiales extranjeras.

REPUBLICA CHECA

El impuesto de sociedades se aplica a las ganancias generadas por todas las empresas, incluidas las sucursales de empresas extranjeras. Las empresas checas residentes deben pagar IS sobre los ingresos derivados de fuentes globales. Las empresas no residentes están obligadas a pagar IS sobre los ingresos procedentes de la República Checa.

El tipo es del 19% se aplica a todas las ganancias comerciales, incluidas las ganancias de capital de la venta de acciones (si no está exenta bajo el régimen de exención de participación). Existe un tipo impositivo especial del 15% sobre los ingresos por dividendos de las entidades residentes checas de las entidades no residentes. Un tipo del 5% se aplica a los ingresos de inversiones definidas, y un tipo del 0% se aplica a los fondos de pensiones.

Deducciones y créditos de impuestos: amortizaciones sobre activos, materiales y servicios adquiridos, salarios, cotizaciones a la seguridad social y seguros médicos. Son deducibles las donaciones benéficas, los gastos en investigación y desarrollo, las pérdidas fiscales acumuladas del año precedente y las desgravaciones fiscales. No son deducibles los gastos por la compra de valores y los gastos de representación.

Existen incentivos fiscales para las inversiones que reúnan los requisitos, e incluyen una exención fiscal de 10 años, subvenciones para la creación de empleo y para la retención de empleados, oferta de terrenos a precio reducido y subvenciones para la adquisición de activos fijos.

HUNGRIA

Los contribuyentes residentes están sujetos a la responsabilidad total o ilimitada del IS. Los no residentes están sujetos en sus ingresos de las actividades comerciales de su sucursal húngara.

El tipo es del 9% de una base positiva Si la base de una empresa o la ganancia antes de impuestos, lo que sea mayor, es inferior al 2% de sus ingresos totales reducidos por los ingresos de sus establecimientos permanentes extranjeros (PE) (es decir, la "base imponible mínima"), la empresa puede elegir presentar una declaración y pagar el IS según las disposiciones generales o pagarlo sobre su base imponible mínima.

Los municipios locales pueden imponer un Impuesto Local a Empresas (LBT) de hasta el 2% sobre los ingresos por ventas netas. El gobierno recauda una contribución de innovación del 0,3% para generar más fondos a la I+D corporativa (Exc. para PYMES).

Deducciones y créditos de impuestos Todos los gastos incurridos en la derivación de ingresos comerciales sujetos a impuestos generalmente se pueden deducir. Las donaciones hechas o los activos que se transfieren sin contraprestación, así como los pasivos asumidos o los servicios prestados sin cargo, califican como gastos comerciales si el contribuyente tiene una declaración del receptor que establezca que las ganancias del receptor no serán negativas sin el ingreso recibido. Las subvenciones siempre se consideran como gastos no comerciales si se proporcionan a una persona extranjera o empresa residente en el extranjero. Los beneficios a los empleados y el impuesto adicional pagadero sobre ellos son deducibles de impuestos.

BULGARIA

Los residentes fiscales búlgaros pagan impuestos sobre sus ingresos globales. Los no residentes pagan impuestos sobre sus ingresos solo de fuentes búlgaras, a través de un establecimiento permanente y / o mediante retención de impuestos.

En general, los ingresos corporativos están sujetos a **un tipo fijo del 10%**.

Deducciones y créditos de impuestos

- ❑ Principales deducciones y créditos de activos tangibles e intangibles es deducible de impuestos a tipos que oscilan entre el 4% y el 50%.
- ❑ El crédito mercantil no puede amortizarse a efectos fiscales.
- ❑ Los costos iniciales se pueden deducir en el primer año de actividad comercial. Los costos por intereses y las deudas incobrables también son deducibles. Las donaciones a organizaciones benéficas son deducibles hasta el 10% de las ganancias de la compañía.
- ❑ Las multas no se pueden deducir de los impuestos, a diferencia de los impuestos (excepto el impuesto de sociedades).
- ❑ Las pérdidas fiscales pueden llevarse hasta cinco años. Las pérdidas fiscales de origen extranjero solo pueden compensarse con ingresos de la misma fuente (excepto las pérdidas de origen europeo que pueden compensarse con cualquier tipo de ingreso). La devolución de pérdidas solo está permitida en ciertos casos.

RUMANIA

El tipo impositivo estándar sobre los beneficios es del 16% para las compañías rumanas y extranjeras que operan a través de un establecimiento permanente (PE) en Rumania. Las empresas residentes pagan impuestos sobre sus ingresos globales, a menos que un tratado de doble imposición estipule lo contrario. Las empresas no residentes pagan impuestos sobre todos los ingresos derivados de los contribuyentes rumanos, independientemente de si los servicios se prestan en Rumania o en el extranjero.

Régimen fiscal de las microempresas.

Las microempresas están sujetas a un tipo impositivo obligatorio en lugar del impuesto a las ganancias estándar. La condición para que una empresa sea considerada una microempresa es tener un ingreso máximo al final del año anterior de 1 millón de euros (EUR).

Los tipos de impuestos para las microempresas son:

- ❑ 1% para microempresas con uno o más empleados.
- ❑ 3% para microempresas sin empleados.

Las empresas recién establecidas deben seguir el régimen fiscal de las microempresas a partir del primer año fiscal. Las microempresas pueden optar una vez por aplicar el impuesto a las ganancias si cumplen las dos condiciones siguientes:

- ❑ Tener un capital social suscrito de al menos 45.000 leu rumanos (RON).
- ❑ Tener al menos dos empleados.

El cálculo y el pago del impuesto para las microempresas se realizará trimestralmente, a más tardar el día 25 (inclusive) del mes siguiente al trimestre para el cual se calcula el impuesto.

Deducciones y créditos de impuestos del trabajo principal

- ❑ Como regla general, los gastos son deducibles solo si se incurren con fines comerciales.
- ❑ Gastos de marketing y publicidad.
- ❑ Gastos de I + D que no se reconocen como activos intangibles a efectos contables.
- ❑ Gastos incurridos por protección ambiental y conservación de recursos.
- ❑ Pérdidas incurridas al cancelar los créditos del cliente (bajo ciertas condiciones).
- ❑ Gastos de viaje y alojamiento relacionados con negocios; Esto también incluye el transporte de personal hacia y desde el lugar de trabajo.
- ❑ Gastos incurridos por la formación profesional y el desarrollo de los empleados.
- ❑ Gastos relacionados con los beneficios otorgados a los empleados como instrumentos de patrimonio liquidados con efectivo (si los beneficios están sujetos al impuesto a la renta personal)
- ❑ Multas, intereses, multas y otros incrementos en los pagos debidos en virtud de contratos comerciales.
- ❑ De acuerdo con las reglas contables, los gastos iniciales pueden ser capitalizados y depreciados en un período máximo de cinco años. Sin embargo, de acuerdo con las normas fiscales, los gastos de inicio no deben depreciarse a efectos fiscales.
- ❑ Las empresas pueden transferir las pérdidas fiscales declaradas en las declaraciones anuales de impuestos sobre las ganancias por un período de hasta cinco años (por pérdidas incurridas antes de 2009) o siete años (por pérdidas incurridas después de 2009), según el método FIFO. No se permite ningún ajuste relacionado con la inflación. La devolución de las pérdidas no está disponible en Rumania.

4. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA UE

4.1 INTRODUCCIÓN

4.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

4.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

4.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES

4.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

4.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES

4.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

4.8 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS

4.9 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS

4.10 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

4.11 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

El impuesto de actividades económicas es muy dispar en los países analizados, siendo principalmente un impuesto local al igual que en España.

A continuación se muestran los impuestos semejantes al impuesto de actividades económicas de España. Algunos de estos impuestos, se incluyen en el estudio del impuesto de sociedades, siguiendo la metodología de análisis de la Unión Europea, en su estudio “Taxation Trends in the European Union” (2018).

IMPUESTOS SOBRE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS

IMPUESTOS SOBRE LAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS	
ALEMANIA	<ul style="list-style-type: none"> • Impuesto al comercio (Gewerbesteuer): ver Impuesto de Sociedades
FRANCIA	<ul style="list-style-type: none"> • La contribución económica territorial (Contribution Economique Territoriale o CET) se compone de dos impuestos diferentes: la contribución de la propiedad de las empresas (Cotisation Foncière des Entreprises o CFE) y la contribución de valor agregado de las empresas (Cotisation sur la valeur ajoutée des Entreprises o CVAE). Aunque tienen un alcance similar, los impuestos están sujetos a reglas muy diferentes. • El impuesto CFE se basa en el valor del alquiler anual de bienes inmuebles (cotisation foncière des entreprises - CFE) que están sujetos al impuesto sobre bienes inmuebles, excluyendo bienes muebles y equipos. Hay un valor de alquiler específico para cada ciudad y se establece un índice de actualización a nivel nacional cada año. • El CVAE se basa en el valor agregado de una empresa (cotización sur la valeur ajoutée des Entreprises - CVAE). Solo los contribuyentes que no están exentos de la CFE y cuyo volumen de negocios es superior a EUR 152,500 están sujetos a CVAE. Sin embargo, se proporciona una desgravación fiscal igual al monto del impuesto para las compañías cuyo volumen de negocios sea inferior a 500,000 EUR. El valor fiscal agregado, se limita a un máximo de: 80% de la facturación (para empresas cuya facturación es inferior a M€ 7,6) o 85% de la facturación (para empresas cuya facturación es superior M€ 7,6). • El tipo impositivo para las empresas cuyo volumen de negocios oscila entre los 500.000 y los 50 millones de euros se evalúa de acuerdo con una escala progresiva, que oscila entre el 0% y el 1,5%. • El impuesto general (CET) no puede exceder el 3% del valor agregado del negocio.
REINO UNIDO	<ul style="list-style-type: none"> • “Business rates“ : ver impuesto sobre bienes inmuebles
ITALIA	<ul style="list-style-type: none"> • IRAP: Impuesto regional sobre actividades productivas: ver impuesto de sociedades
PORTUGAL	<ul style="list-style-type: none"> • NO APLICA
POLONIA	<ul style="list-style-type: none"> • NO APLICA
REPUBLICA CHECA	<ul style="list-style-type: none"> • NO APLICA
HUNGRIA	<ul style="list-style-type: none"> • Local business tax (LBT): ver Impuesto de Sociedades
BULGARIA	<ul style="list-style-type: none"> • NO APLICA
RUMANIA	<ul style="list-style-type: none"> • NO APLICA

4. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA UE

4.1 INTRODUCCIÓN

4.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

4.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

4.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES

4.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

4.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES

4.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

4.8 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS

4.9 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS

4.10 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

4.11 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

El impuesto de bienes inmuebles suele ser un impuesto municipal, con diversidad de metodologías de cálculo en los distintos países.

IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES			
PAIS	IMPUESTO	DESCRIPCION	EXCEPCIONES
ALEMANIA	<ul style="list-style-type: none"> Impuesto sobre bienes inmuebles (Grundsteuer) 	<p>Es un impuesto municipal, que grava la propiedad de bienes inmuebles.</p> <p>El cálculo del impuesto se basa en el valor tasado o el valor económico ajustado. La oficina de impuestos determina a partir del valor de la propiedad el impuesto básico, esta información se transmite al municipio en cuestión. Los tipos básicos que se aplican al valor tasado o al valor económico ajustado para obtener el impuesto básico son los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> De 2,6 a 3,5 por mil para bienes inmuebles en el área federal, según el tipo; de 5 a 10 por mil para bienes inmuebles en los nuevos Länder (teniendo en cuenta los valores evaluados de 1935 apreciablemente más bajos), según el tipo y la categoría del municipio; 6 por mil para todas las empresas agrícolas y forestales. <p>Los municipios pueden determinar los tipos a las que se aplica el impuesto sobre bienes inmuebles. Por lo tanto, el municipio aplica al impuesto básico un multiplicador y determina el impuesto mediante la emisión de un aviso fiscal.</p> <p>En los nuevos Länder, el impuesto a la propiedad real en ocasiones se calcula con un procedimiento simplificado a una tarifa fija de acuerdo con la base de evaluación sustitutiva del área residencial o utilizable y se cobra por medio de declaraciones provisionales. Dado que los municipios tienen la libertad de arreglar el multiplicador según lo consideren adecuado, la carga fiscal puede diferir en mayor o menor grado de un municipio a otro.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Bienes inmuebles propiedad de las autoridades públicas, la Iglesia y las instituciones de salud
FRANCIA	<ul style="list-style-type: none"> Impuesto sobre los edificios (Taxe foncière sur les propriétés bâties) Impuesto sobre el suelo (Taxe foncière sur les propriétés non bâties) 	<p>Impuesto municipal sobre los edificios</p> <ul style="list-style-type: none"> Como propietario, usufructuario o administrador de un edificio, es necesario pagar el impuesto sobre la propiedad. Este impuesto se establece para el año de acuerdo con la situación del 1 de enero del año fiscal. Los bienes sujetos a impuestos incluyen construcciones permanentes perpetuamente unidas al terreno, tales como locales destinados a alojar personas (propiedades residenciales) o activos comerciales, ciertas estructuras de ingeniería civil y rutas de transporte, terrenos inmediatamente necesarios para tales construcciones, etc. El monto del impuesto se calcula multiplicando el ingreso catastral de cada propiedad por los tipos municipales. <p>Impuesto municipal sobre el suelo</p> <ul style="list-style-type: none"> El impuesto sobre el suelo se aplica anualmente a los propietarios de cualquier suelo no desarrollado de cualquier naturaleza situada en Francia, excepto cuando existe un derecho a la exención permanente o temporal. Se basa en el valor catastral de los terrenos sin edificios. La base imponible es el valor catastral al 1 de enero de 1980, con una provisión del 20%. El monto del impuesto se calcula multiplicando el ingreso catastral de cada propiedad por los tipos municipales. 	<ul style="list-style-type: none"> Edificios públicos y edificios agrícolas. Exención de dos años para construcciones de viviendas nuevas, a menos que las autoridades locales receptoras decidan lo contrario Se otorga exención a personas mayores o discapacitadas con medios modestos Exención de cinco años para algunos grupos de trabajadores, como incentivo para el desarrollo. Exención de cinco años, para viviendas de eficiencia energética, nuevos negocios u oficinas convertidas en viviendas. Exención mínima de quince años para construcciones de viviendas nuevas que son financiadas hasta el 50% o más por la autoridad central. Exención de siete años para empresas jóvenes e innovadoras. Exención de cinco años para los edificios situados en zonas de libre comercio y asignados a una actividad que esté incluida en la base de tasación del impuesto a las empresas. Exención de quince años, para edificios de beneficio social, como viviendas de bajos ingresos en ciertas áreas. Otras excepciones pueden ser decididas por las autoridades locales

IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES (cont.)

PAIS	IMPUESTO	DESCRIPCION	EXCEPCIONES
REINO UNIDO	Impuesto sobre Real Estate (Business Rates)	<p>Estos impuestos (conocidos como "Business rates") son administrados por las autoridades regionales del gobierno local en lugar del gobierno central. Los montos pagados son deducibles a los fines del impuesto de sociedades, siempre que cumplan con todos los requisitos habituales de deducibilidad. Deben pagar dicho impuesto los ocupantes de terrenos y edificios utilizados para fines no domésticos y los propietarios / arrendatarios de propiedades vacías, no domésticas.</p> <p>La base imponible es:</p> <ul style="list-style-type: none"> Inglaterra: Terrenos y edificios ocupados o no ocupados no domésticos. La base imponible (valor) de la propiedad y el multiplicador nacional de tarifas no domésticas establecido por el gobierno central para Inglaterra. Escocia: la tasa de cambio en Escocia se establece anualmente, independientemente de Inglaterra, por los ministros escoceses. Irlanda del Norte: tiene una tasa regional y una tasa de distrito. El gobierno regional establece una tasa regional para los sectores nacionales y no nacionales, que es un ingreso adicional por encima de su participación en la financiación global del Reino Unido. Cada consejo de distrito establece una tasa de distrito para cubrir su propio gasto neto en los servicios que proporciona cada uno. Las tasas regionales y distritales se suman para producir la tasa en libras. Esto se multiplica por la base imponible <p>Se utiliza una tasa uniforme o multiplicadora para calcular el monto del impuesto que debe pagar.</p> <p>Inglaterra</p> <p>Para 2017/18 los multiplicadores para empresas estándar y pequeñas son 47,9 y 46,6, respectivamente. El valor de la propiedad se deriva de su valor de alquiler anual.</p> <p>Para 2018/19, los multiplicadores para empresas estándar y pequeñas son 49,3 peniques y 48,0 peniques, respectivamente. En la ciudad de Londres, son 49,8 peniques para estándar y 48.5 peniques para pequeñas empresas.</p> <p>Gales</p> <p>Para 2018/19, el multiplicador es de 51,0 peniques por cada GBP que vale la propiedad. El Índice de Precios al Consumidor (IPC) se utiliza como medida para actualizar el multiplicador. El valor de la propiedad se deriva de su valor de alquiler anual.</p> <p>Escocia</p> <p>La tasa de libras para 2018-19 es de 48 peniques. Las empresas con un valor superior a GBP 51.000 están obligadas a pagar un suplemento en libras de 2,6 peniques por libra para contribuir a los costos del Plan de Bonos para Pequeñas Empresas.</p> <p>La tasa de libras para 2019-20 se propone a 49 peniques.</p>	<p>Inglaterra:</p> <ul style="list-style-type: none"> Las pequeñas empresas calificadas en un 100%. Este exención se hace permanente para las empresas con una base imponible de menos de £ 12,000 a partir del 1 de abril. Para las empresas con un valor de entre £ 12,000 y £ 15,000, se aplicará una exención gradual. <p>Gales</p> <ul style="list-style-type: none"> Propiedades con valor de bajo valor, organizaciones benéficas y otras organizaciones sin fines de lucro y ciertas propiedades vacías. Las Autoridades locales pueden aplicar una exención de tasas adicional en sus áreas, según los criterios que establezcan, y para los cuales financian completamente el costo. <p>Escocia</p> <ul style="list-style-type: none"> El gobierno escocés ofrece una serie de diferentes exenciones. Las exenciones incluyen propiedades agrícolas, iglesias, instalaciones de petróleo y gas en alta mar. Se incluyen bonificaciones para propiedades de bajo base imponible, propiedades religiosas y otras organizaciones sin fines de lucro, propiedades para el cuidado o alojamiento de personas discapacitadas, ciertas propiedades vacías.

IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES (cont.)

PAIS	IMPUESTO	DESCRIPCION	EXCEPCIONES
ITALIA	<ul style="list-style-type: none"> Impuesto municipal unificado (Imposta Unica Comunale o IUC) 	<p>Impuesto municipal unificado (Imposta Unica Comunale o IUC) compuesto por los siguientes impuestos :</p> <ul style="list-style-type: none"> Imposta Municipale Unica (IMU): impuesto sobre la propiedad de bienes inmuebles (edificios, terrenos rurales, tierras de cultivo), excepto los bienes inmuebles privadas de establecimiento principal. El tipo impositivo estándar es del 0,76%. Según el municipio y el estado del contribuyente, el tipo impositivo puede aumentarse o disminuirse. La base imponible generalmente se determina sobre la base del llamado "valor catastral" . Tributo per i Servizi Indivisibili (TASI): un impuesto a los servicios que deben pagar los propietarios de los bienes y los inquilinos, a excepción de los inmuebles que se consideran propiedades privadas (diferentes de los inmuebles que pertenecen a la categoría catastral A / 1, A / 8 y A / 9). El monto adeudado por el inquilino puede variar de acuerdo con el Reglamento establecido por el municipio. Tassa sui rifiuti (TARI): un impuesto a los residuos que se cobra al propietario o al usuario de bienes inmuebles 	<ul style="list-style-type: none"> Existen deducciones según el valor catastral
PORTUGAL	<ul style="list-style-type: none"> Impuesto Municipal a la propiedad (IMI - Imposto municipal sobre imóveis) 	<p>IMI es un impuesto municipal a la propiedad calculado sobre el valor de registro de impuestos (TRV) de propiedades urbanas y rurales ubicadas en territorio portugués. Para las propiedades urbanas, el TRV se determina mediante una valoración, basada en el tipo de propiedad, calculada por referencia a una fórmula basada en criterios objetivos, como el costo de construcción por metro cuadrado, área, antigüedad, calidad de la construcción y índices de confort. El IMI es debida por el propietario de los bienes, el usufructuario o el titular del derecho de superficie de una unidad con referencia al 31 de diciembre del año que concierne.</p> <p>Los tipos a aplicar son, además del impuesto corporativo o individual que se calcula sobre los ingresos reales generados por los bienes inmuebles:</p> <ul style="list-style-type: none"> Inmuebles urbanos: 0,3% to 0,45% Inmuebles rurales: 0,8% Inmuebles para propietarios incluidos en determinadas jurisdicciones: 7.5% Existe una Tarifa adicional (AIMI) que aplica en lo siguientes casos: <ul style="list-style-type: none"> Corporativo: 0,4% para bienes inmuebles con un valor total superior a€ 600,000; Personal o Individuos: <ul style="list-style-type: none"> 0,7% para bienes inmuebles con un valor entre€ 600,000 y € 1,000,000, 1% para valores entre € 1,000,000 y € 2,000,000 y 1.5% para el valor total sujeto a impuestos superior a€ 2,000,000. 	<ul style="list-style-type: none"> Bienes inmuebles urbanos sujetos a rehabilitación urbana. Bienes históricos Los bienes que forman parte de un complejo turístico otorgado con la utilidad de turismo se benefician de la exención IMI por un período de siete años. Bienes inmuebles urbanos destinados a la producción de energía a partir de fuentes renovables. Por resolución de la asamblea municipal, los municipios pueden determinar una reducción de hasta el 25% de la tasa IMI, aplicable a bienes raíces urbanos con eficiencia energética. Incentivos fiscales para la actividad forestal. Régimen fiscal para la promoción de inversiones (RFAI): Las empresas con inversiones que califican para la RFAI pueden beneficiarse de una exención o reducción del IMI por un período de hasta diez años en relación con los bienes raíces adquiridos y considerados como una inversión elegible.

IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES (cont.)

PAIS	IMPUESTO	DESCRIPCION	EXCEPCIONES
POLONIA	Impuesto Bienes Inmuebles	<p>Impuesto Municipal a cargo de personas naturales, jurídicas o entidades organizativas, incluidas las empresas que no tienen personalidad jurídica, que son propietarios, usufructuarios perpetuos del suelo, poseedores autónomos y en algunos casos poseedores de bienes inmuebles o estructuras.</p> <p>La base imponible es el suelo, los edificios (o partes de), estructuras (o partes de)</p> <p>Las bases de valoración:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El área - por suelo, • El área utilizable - para edificios, • El valor (que constituye la base para el cálculo de la depreciación o el valor de mercado) - para construcciones. <p>Las tarifas son determinadas por el gobierno local, pero en 2019, no pueden ser más altas que:</p> <ul style="list-style-type: none"> • PLN 0,93 por 1 m2 del área - para terrenos relacionados con una actividad económica, (PLN 0,91 en 2018) • PLN 3,09 por 1 m2 del área - para terrenos revitalizados, • PLN 0,49 por m2 del área - por otro terreno, • PLN 23,47 por 1 m2 del área utilizable - para edificios relacionados con la actividad económica, (PLN 23,10 en 2018) • 2% de valor - para construcción. <p>Los tipos de impuestos máximos se actualizan anualmente de acuerdo con la tasa de inflación.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Exenciones objetivas relacionadas con carreteras, estructuras ferroviarias, instalaciones portuarias, construcción que garantice el acceso a puertos y puertos marítimos, infraestructura aeroportuaria, edificios agrícolas, entre otras áreas de uso público o educacionales
REPUBLICA CHECA	Impuesto Bienes Inmuebles	<p>El impuesto a la propiedad se paga cada año con los bienes inmuebles que son propiedad del contribuyente al 1 de enero del año respectivo. Deben pagar los propietario de terrenos y estructuras imponibles o unidades imponibles (unidades de vivienda, no unidades de vivienda).</p> <p>Las tasas sobre los suelos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La tasa impositiva en áreas edificadas y patios, y otras tierras es de 0,2 CZK por metro cuadrado. • La tasa impositiva sobre los terrenos desarrollados para estructuras, es decir, en la parcela de terrenos para los que se ha emitido el permiso de construcción es de 2 CZK por metro cuadrado. Esta tasa impositiva se multiplica por el coeficiente que varía de 1.0 a 5.0 según el tamaño del municipio, el gobierno local tiene un poder discrecional limitado para establecer este coeficiente. <p>Desde el 1.1.2009 se ha permitido a los gobiernos locales aumentar el impuesto. El impuesto puede ser multiplicado por un coeficiente de 2 a 5.</p> <p>Impuesto sobre estructuras y unidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> • utilizado para producción industrial, construcción civil, transporte, ingeniería eléctrica u otra producción agrícola: 10 CZK por metro cuadrado del área edificada • utilizado para otras actividades comerciales: 10 CZK por metro cuadrado del área edificada o área de piso ajustada. <p>Estas tasas se multiplican por un coeficiente que varía de 1.0 a 5.0 según el tamaño del municipio, el gobierno local tiene poder discrecional limitado para establecer este coeficiente. Desde el 1.1.2009 se ha permitido a los gobiernos locales aumentar el impuesto. El impuesto puede ser multiplicado por un coeficiente de 2 a 5.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • En general son exenciones a tierras y estructuras públicas o de uso público,...

IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES (cont.)

PAIS	IMPUESTO	DESCRIPCION	EXCEPCIONES
HUNGRIA	<ul style="list-style-type: none"> Impuesto sobre bienes inmuebles 	<p>Los municipios húngaros tienen el derecho de imponer impuestos a la propiedad y e impuestos sobre el suelo a su propia discreción hasta que se alcancen los límites que se indican a continuación.</p> <p>Impuesto a los edificios.</p> <ul style="list-style-type: none"> El propietario de un edificio está sujeto a la obligación del impuesto a la propiedad anualmente el primer día del año calendario. El gobierno local puede determinar la base imponible de una de las siguientes maneras: <ul style="list-style-type: none"> La superficie neta del edificio expresada en metros cuadrados, con una tasa impositiva máxima de 1.100 HUF por metro cuadrado. El valor de mercado ajustado del edificio, con un tipo impositivo máximo del 3,6% del valor de mercado ajustado. <p>Impuesto sobre el suelo</p> <ul style="list-style-type: none"> El propietario de la tierra está sujeto a la obligación del impuesto sobre la tierra anualmente el primer día del año calendario. Las parcelas de tierra no desarrolladas situadas dentro del área de jurisdicción de un gobierno local, incluidas las periferias, están sujetas a este impuesto. El gobierno local puede determinar la base imponible de una de las siguientes maneras: <ul style="list-style-type: none"> El área real de la parcela expresada en metros cuadrados, con una tasa impositiva máxima de HUF 200 por metro cuadrado. El valor de mercado ajustado de la parcela, con un tipo impositivo máximo del 3% del valor de mercado ajustado. 	<ul style="list-style-type: none"> Existen excepciones a inmuebles de uso para centros de salud, ganadería entre otros.
BULGARIA	<ul style="list-style-type: none"> Impuesto sobre bienes inmuebles 	<ul style="list-style-type: none"> El tipo anual del impuesto a la propiedad está determinada por cada municipio y varía entre el 0,01% y el 0,45% del valor fiscal de la propiedad. Las personas físicas y jurídicas que son propietarias de bienes inmuebles (es decir, terrenos y edificios) son responsables del impuesto a la propiedad. <ul style="list-style-type: none"> Para individuos y propiedades residenciales de empresas, la base imponible es el valor tributario determinado por las autoridades municipales en base a ciertos criterios legales. La base imponible para las propiedades de las empresas es el mayor entre el valor en libros bruto de la propiedad y su valor fiscal determinado por las autoridades municipales respectivas. 	<ul style="list-style-type: none"> Cualquier propiedad inmueble de valor tasado de hasta BGN 1680 está exenta de impuestos. Están exentos inmuebles públicos, o de uso público en general
RUMANIA	<ul style="list-style-type: none"> Impuestos de propiedad de edificios Impuesto sobre la propiedad de suelos 	<p>Impuesto sobre edificios:</p> <ul style="list-style-type: none"> El método de cálculo de impuesto de construcción diferencia entre edificios dependiendo de su uso de destino, en el caso de Edificios no residenciales el tipo impositivo está entre el 0,2% y el 1,3%.. <p>Impuesto al suelo:</p> <ul style="list-style-type: none"> Los propietarios de terrenos están sujetos al impuesto establecido en una cantidad fija por metro cuadrado, según el rango del área donde se ubica el terreno y el área o categoría de uso del suelo, de acuerdo con la clasificación realizada por el Consejo Local. Se paga anualmente, en dos cuotas iguales, antes del 31 de marzo y 30 de septiembre. Se concede una reducción del 10% para el pago anticipado total de este impuesto antes del 31 de marzo. Los tipos los pone los gobiernos locales 	<ul style="list-style-type: none"> Están exentos inmuebles públicos, o de uso público en general y otros

4. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA UE

- 4.1 INTRODUCCIÓN
- 4.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO
- 4.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS
- 4.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES
- 4.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS
- 4.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES
- 4.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA**
- 4.8 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS
- 4.9 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS
- 4.10 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA
- 4.11 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

Los impuestos de circulación o de propiedad de los vehículos son muy dispares en los países analizados

A continuación se muestran los impuestos sobre la propiedad o sobre la circulación de vehículos (no se incluyen los de primera matriculación):

IMPUESTO SOBRE LOS VEHÍCULOS			
PAIS	IMPUESTO	DESCRIPCION	EXCEPCIONES
ALEMANIA	<p>Impuesto sobre vehículos de motor (Kfz-Steuer)</p> <ul style="list-style-type: none"> Desde el 1 de julio de 2009, todos los vehículos en Alemania están sujetos a pagar un impuesto a los vehículos de motor. 	<p>Camiones, autocares y autobuses: se paga según el peso total en kilogramos, grupo de emisiones de escape y ruido.</p> <p>Precios 2018:</p> <ul style="list-style-type: none"> Con un peso total admisible hasta 3.500kg. <ul style="list-style-type: none"> ≤ : 11,25 € 2.000-3.000 Kg :12,02 € 3.000-3.500 Kg :12,78 € Con un peso total admisible superior a 3.500kg: los precios varían según la categoría (cada 200kg) <ul style="list-style-type: none"> Categorías de polución S2, S3, S4, S5 y vehículos ecológicos :varía entre 6,4€-14,32 € según el peso. Hasta un máximo de 556 € (> 12.200 kg) Categoría de polución S1: entre 6,4€-36,23 € según el peso. Hasta un máximo de 914€ (> 15.400kg) Categoría de ruido G1:entre 9,64€-54,35 € según el peso. Hasta un máximo de 1.425€ (> 15,600kg) Otros vehículos: entre 11,25€-63,40 € según el peso. Hasta un máximo de 1.681 (> 15,800kg) <p>Remolques y Semirremolques (trailers): Peso total en kilogramos.</p> <ul style="list-style-type: none"> Por cada 200kg o fracción de los mismos. 7,4€ Hasta un máximo de 373,24 € (10,000kg) 	<ul style="list-style-type: none"> Los remolques y semirremolques pueden estar exentos de este impuesto. a petición del propietario. Luego se debe pagar un recargo por la unidad de tracción (aunque esta última está exenta si se utiliza exclusivamente para la entrega o recogida de mercancías para la transporte integrado ferrocarril-carretera). El recargo por remolque por un período de un año es de 300 €.
FRANCIA	<ul style="list-style-type: none"> Impuesto sobre el eje (o impuesto especial sobre ciertos vehículos de carretera – (Taxe à l'essieu (ou taxe spéciale sur certains véhicules routiers -TSVR)): 	<ul style="list-style-type: none"> Se utiliza para financiar el mantenimiento de carreteras, se aplica a los camiones pesados de gran tonelaje. El responsable del impuesto es el propietario del vehículo Están sujetos a impuestos: <ul style="list-style-type: none"> vehículos con al menos 2 ejes y un peso de vehículo bruto (GVW-gross vehicle weight) de 12 toneladas o más; vehículos compuestos por un tractor y un semirremolque, cuyo peso bruto total admisible sea superior o igual a 12 toneladas; remolques con un peso bruto vehicular de 16 toneladas o más; Vehículos matriculados en Francia o fuera de la Unión Europea en vías públicas en Francia. La tasa impositiva por eje se fija por año calendario y varía según la categoría del vehículo.: <ul style="list-style-type: none"> Camiones entre 62€-270€ Vehículos articulados con unidad de tracción y semirremolque: entre 6€-466€ Remolques : 60 euros Este impuesto se reduce en un 75% para los sistemas intermodales carretera ferrocarril 	<p>Quedan exentos:</p> <ul style="list-style-type: none"> transporte de personas (autocares o autobuses); destinados a fines agrícolas o forestales; exclusivamente para el transporte interno en astilleros o empresas; militar, cumplimiento de la ley o socorro; para la venta o prueba; obras públicas no registradas; obras públicas especializadas y trabajos industriales utilizados exclusivamente para el transporte de equipos instalados permanentemente.
	<ul style="list-style-type: none"> Impuesto Corporativo de Vehículos (TVS-Taxe sur les véhicules des sociétés) 	<ul style="list-style-type: none"> Las personas jurídicas deben pagar cada año el impuesto a los vehículos para automóviles de viajeros o vehículos de uso múltiple (principalmente para el transporte de viajeros) que poseen o usan en Francia. El importe del impuesto varía según el tipo de vehículo. Impuesto anual. El monto del impuesto para cada vehículo es igual a la suma de 2 componentes: <ul style="list-style-type: none"> un primer componente basado en una tarifa que depende de la tasa de emisión de CO₂ o de la potencia fiscal (si el CO₂ no está disponible); Un segundo basado en las emisiones contaminantes del aire, determinada según el tipo de combustible. 	<ul style="list-style-type: none"> Los vehículos que están diseñados técnicamente para uso comercial o industrial no están sujetos a TVS. Desde el 1 de enero de 2018, los vehículos que usan conjuntamente gasolina y gas natural o gas licuado de petróleo están exentos permanentemente o temporalmente

IMPUESTO SOBRE LOS VEHÍCULOS (cont.)			
PAÍS	IMPUESTO	DESCRIPCION	EXCEPCIONES
FRANCIA (CONT.)	<ul style="list-style-type: none"> Impuesto Corporativo de Vehículos (TVS-Taxe sur les véhicules des sociétés) (CONT.) 	<p>Primer componente:</p> <ul style="list-style-type: none"> Para los vehículos cubiertos por la aprobación del mercado europeo, comprados por empresas a partir de 1 de enero de 2006 y registrado por primera vez después de junio de 2004, el impuesto se basa en las emisiones de CO₂: la tarifa va de 0€ a 29€ Para otros vehículos la tarifa es según la potencia fiscal. La tarifa va entre 450-7.50€ <p>Segundo componente:</p> <ul style="list-style-type: none"> Involucra un componente basado en emisiones de contaminantes atmosféricos, tiene en cuenta las diferencias en los niveles de contaminación emitidos por los vehículos según su tipo de motor y según el año de puesta en servicio, en particular para los vehículos diésel. La tarifa va de los 20€ a 600 € Coefficiente de ponderación: Para los vehículos que son propiedad o rentados por empleados o gerentes que se benefician del reembolso de número de Kilómetros, se aplica un coeficiente de ponderación a la tarifa normal de acuerdo con el número de kilómetros reembolsados por la empresa a cada empleado o gerente (el coeficiente va de 0% a 100% según el número de Kilómetros). Se aplica un subsidio de 15.00€ a la cantidad total de impuestos adeudados en todos los vehículos que sean propiedad o estén alquilados por empleados o gerentes. 	<ul style="list-style-type: none"> A partir del 1 de enero de 2018, los vehículos híbridos de gasolina que emiten menos de 60 g / km no están sujetos a TVS.
REINO UNIDO	Impuesto del vehículo (vehicle excise duty -VED).	<ul style="list-style-type: none"> Autobuses: Se les impone un impuesto de circulación de acuerdo con el número de asientos. Los vehículos con Certificados de Reducción de la Contaminación tienen la tasa más baja. Camiones: Hay siete bandas o tasa especial de vehículos (VED). Estos se aplican a vehículos rígidos y articulados según su peso y eje (dos, tres, cuatro o más). A partir del 1 de abril de 2014, las tarifas para vehículos pesados (HGV) se revisaron junto con el impuesto a los usuarios de carreteras por vehículos pesados. Este nuevo esquema cobra a los vehículos de transporte extranjeros y del Reino Unido por el uso de la carretera; los transportistas del Reino Unido pagan la tasa junto con el impuesto especial VED, que fueron recortados al inicio del esquema. Si el vehículo de tracción es un camión rígido que supera los 12.000 kg y arrastra remolques cargados de más de 4.000 kg, deber pagar una tasa adicional. Hay dos tarifas para un remolque cargado: 4.00-12.000kg y más de 12.000kg. Las tarifas varían según el tipo de camión, el tipo de remolque, el Certificado de reducción de la contaminación (CPP), concesión y suspensión en carretera. Se aplican tasas especiales para especialidades de camiones concretas No se recogen aquí las tarifas debido a la diversidad existente 	
ITALIA	Impuesto sobre los vehículos (Bollo auto)	<ul style="list-style-type: none"> Se aplica un impuesto a la propiedad del vehículo (anteriormente conocido como impuesto de circulación) sobre todos los vehículos registrados. Las regiones individuales pueden modificar la tarifa base. El monto del impuesto se calcula sobre : <ul style="list-style-type: none"> Autobuses: Clasificación del motor calculada en kW. Vehículos comerciales con GVW <12t Peso global Vehículos comerciales con GVW ≥ 12t Peso total, número de ejes y el sistema neumático 	<ul style="list-style-type: none"> Los vehículos eléctricos están exentos del pago de impuestos durante el primer año. Desde el final de ese período, deberán abonar una tasa proporcional a ¼ de la tasa de los vehículos de gasolina. En muchas regiones, los vehículos propulsados por GLP. y CNG están exentos del 75% del crédito fiscal. Se permite una reducción para automóviles de más de 30 años.
PORTUGAL	Impuesto de circulación (Imposto Único de Circulação -IUC)	<p>El impuesto de circulación (Imposto Único de Circulação (IUC). Se aplica sobre el peso bruto, año de matriculación y tipo de suspensión. Las tarifas se diferencian según sean:</p> <ul style="list-style-type: none"> Vehículos para el transporte de mercancías con un peso admisible superior a 2.5t y los remolques, excepto flotas de compañías de transporte, están gravados sobre el peso bruto Vehículos para el transporte de mercancías con un peso admisible inferior a 2.5t Vehículos para el transporte de mercancías con un peso admisible superior a 2.5t (flotas de empresas). Vehículos para el transporte de mercancías con un peso admisible inferior a 2.5t (transporte público de mercancías o por cuenta de otros). 	

IMPUESTO SOBRE LOS VEHÍCULOS (cont.)

PAÍS	IMPUESTO	DESCRIPCION	EXCEPCIONES
POLONIA	Impuesto sobre los medios de transporte. (Podatek od środków transportowych)	<p>Existe un impuesto local para propietarios de vehículos de peso superior a 3,5 toneladas: Los sujetos de tributación del impuesto sobre los medios de transporte son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • camiones con un peso máximo permitido superior a 3,5 toneladas y inferior a 12 toneladas, • camiones con una masa máxima admisible igual o superior a 12 toneladas, • tractores adaptados para ser utilizados junto con un semirremolque o un remolque con un peso total máximo de una combinación de vehículos de 3,5 toneladas y menos de 12 toneladas, • tractores y camiones de lastre adaptados para ser utilizados junto con un semirremolque o un remolque con un peso total máximo de una combinación de vehículos igual o superior a 12 toneladas, • remolques y semirremolques que, junto con un vehículo motorizado, tengan un peso total permitido de 7 toneladas y menos de 12 toneladas, excepto aquellos relacionados únicamente con la actividad agrícola del impuesto agrícola mantenido por el contribuyente, • remolques y semirremolques que, junto con un vehículo motorizado, tengan un peso total admisible igual o superior a 12 toneladas, excepto aquellos relacionados exclusivamente con la actividad agrícola del impuesto agrícola mantenido por el contribuyente, <p>El importe del impuesto depende del peso y del número de ejes: la tarifa ronda entre PLN 37,29 y el más alto es PLN 3.130,90.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • a condición de reciprocidad: medios de transporte que poseen las misiones diplomáticas, oficinas consulares y otras misiones extranjeras que disfrutan de privilegios e inmunidades basados en estatutos, acuerdos o costumbres internacionales, y sus funcionarios, así como otras personas equiparadas con ellos, si no son Ciudadanos polacos y no tienen residencia permanente en el territorio de la República de Polonia, • vehículos especiales y los vehículos utilizados para fines especiales en el sentido de las normas de circulación vial, • Vehículos históricos
REPUBLICA CHECA	Impuesto de circulación (Daň silniční)	<p>El impuesto anual de circulación se paga en los vehículos matriculados en la República Checa que se utilizan con fines comerciales. Desde 2009, el impuesto vial también se paga por todos los vehículos con un peso bruto de más de 3.5t usado para el transporte de mercancías. El impuesto de circulación se calcula de acuerdo con:</p> <ul style="list-style-type: none"> • tamaño del motor para turismos; • peso y tamaño del eje para vehículos comerciales, incluidos los acoplados. <p>Incentivos fiscales</p> <ul style="list-style-type: none"> • Reducción de un 48% durante un período de 36 meses después de la primera fecha de registro y luego en un 40% para el próximo período de 36 meses y en un 25% para el próximo período de 36 meses (a partir del año fiscal 2008). • Reducción en un 48% para vehículos comerciales con un peso bruto de más de 12t que no se utiliza para negocios • Reducción de un 25% a los propietarios de vehículos comerciales utilizados en la producción agrícola • Reducción del 25-100% si utilizan más de un medio de transporte, la reducción depende del número modos de transporte que se utilicen <p>Las tasas anuales van:</p> <ul style="list-style-type: none"> • desde CZK 1.200 para vehículos con motores de hasta 800cc, • a CZK 50.400 for vehículos pesados de más de 36t con tres ejes <p>Las tasas de impuestos aumentan en un 25% para los vehículos que se registraron por primera vez (ya sea en la República Checa o en el extranjero) antes del 31 de diciembre de 1989.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Vehículos con menos de cuatro ruedas (categoría L). • Vehículos diplomáticos. • Vehículos de transporte público de viajeros, siempre que el 80% de su kilometraje sea para el transporte público de viajeros. • Vehículos especiales (ejército, policía, bomberos, rescate, etc.) • Vehículos para el mantenimiento de carreteras. • Vehículos propulsados por electricidad, gas natural comprimido (GNC), gas licuado de petróleo (GLP), E85 (combustible flexible), o vehículos híbridos, • Vehículos comerciales (camiones, tractores de carretera, remolques) con un GVW de 3,5 a 12 toneladas que no se utilizan para fines comerciales.

IMPUESTO SOBRE LOS VEHÍCULOS (cont.)

PAÍS	IMPUESTO	DESCRIPCION	EXCEPCIONES
HUNGRÍA	Impuesto de circulación	<p>El impuesto a los vehículos para autobuses y camiones varía según el peso.</p> <ul style="list-style-type: none"> para autobuses, el impuesto se calcula sobre la base del peso en vacío, para los semirremolques, el doble del peso en vacío más una parte específica de la masa máxima remolcable y para los vehículos de mercancías, el peso en vacío más el 50 por ciento de la carga útil por cada unidad de 100 kilogramos o parte de la misma Se cobra a una tasa de HUF 850 o HUF 1 380, según el tipo de sistema de suspensión. 10.000 HUF para un vehículo de viajeros equipado con una placa temporal con la letra "E", y 46.000 HUF para un camión. Si emite una matrícula temporal con la letra "P", debe pagar un impuesto de \$ 23.000 <p>Además existen las siguientes deducciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> 20% de descuento se aplica al autobús y al camión, excepto el camión tractor para el cual se otorga un 30% de descuento, con un motor Euro 2 30% se aplica al autobús, camión, excepto la unidad tractora para la que se aplica un descuento de 50% con motor Euro 3. Si el sujeto pasivo realiza transporte combinado de mercancías por su camión, en el que el viaje por ferrocarril o por vías navegables en Hungría duró más de 100 km por vuelo, tendrá derecho a la exención fiscal 	<ul style="list-style-type: none"> No se aplican impuestos a los llamados automóviles ecológicos (por ejemplo, automóviles eléctricos, híbridos enchufables, etc.). autobuses donde al menos el 75% de la facturación neta se derivó de la continuación del transporte público local e interurbano por carretera. Otros no aplicables al sector del transporte por carretera
BULGARIA	Impuesto sobre los vehículos de transporte	<p>El impuesto sobre los vehículos de transporte se aplica a los vehículos de transporte registrados para operar en la red de carreteras de la República de Bulgaria. Los sujetos pasivos son los propietarios de los vehículos de transporte (personas físicas o jurídicas).</p> <p>El Consejo Municipal determina el monto del impuesto para cada tipo de vehículo de transporte:</p> <ul style="list-style-type: none"> autobuses , por vehículo dependiendo del número de asientos; camiones de carga de hasta 12 toneladas, por tonelada de capacidad de carga o fracción; tractores de camiones y tractores de remolque - dependiendo del peso máximo permitido de la combinación de vehículos de transporte, del número de ejes y el tipo de suspensión del tractor; vehículos de construcción para fines especiales, camiones grúa, remolques para fines especiales para el transporte de cargas pesadas o de gran tamaño y otros automóviles para fines especiales, excluidos los trolebuses, por vehículo; camiones grúa con capacidad de carga superior a 40 toneladas, remolques especiales de capacidad de carga superior a 40 toneladas para el transporte de cargas pesadas o de gran tamaño, por vehículo; tractores - por vehículo, dependiendo de la potencia del motor; otros vehículos autopropulsados - por vehículo; <p>Para remolques la tasa es de BGN 15</p> <p>Para autobuses:</p> <ul style="list-style-type: none"> < 22 asientos incluido el conductor BGN 150 ≥ 22 asientos incluido el conductor – BGN 300 <p>Para vehículos comerciales con un peso hasta 12t, se le añade BGN 10 por cada tonelada de exceso</p> <p>Para vehículos comerciales con un peso superior a 12t, se calcula según el peso máximo permisible, el número de ejes y el tipo de suspensión: ronda entre BGN 90 -3150.</p> <p>Según el tipo de motor se les aplica una serie de reducciones, que van entre el 40% al 100%</p>	<ul style="list-style-type: none"> cualquier vehículo de transporte propiedad de organismos estatales y municipales y organizaciones financiadas con fondos públicos, que disfrutan de privilegios especiales de tráfico, así como ambulancias y camiones de bomberos propiedad de otras personas; cualquier vehículo de transporte propiedad de misiones diplomáticas y consulados, sobre una base de reciprocidad; coches eléctricos; cualquier automóvil de viajeros que sea propiedad de personas que hayan perdido entre el 50 y el 100 por ciento de su capacidad de trabajo, con una capacidad del motor que no exceda los 2,000 ccm y una potencia del motor que no exceda de 117.64 kW; cualquier vehículo de transporte ya no registrado cualquier vehículo de transporte al final de su vida útil que esté sujeto a la entrega obligatoria para el desmantelamiento

IMPUESTO SOBRE LOS VEHÍCULOS (cont.)

PAÍS	IMPUESTO	DESCRIPCION	EXCEPCIONES
RUMANIA	Impuestos sobre los vehículos de tracción (Impozitul pe mijloacele de transport)	<ul style="list-style-type: none"> El impuesto sobre los medios de transporte se calculará de acuerdo con el tipo de medio de transporte Los siguientes vehículos, el impuesto sobre los medios de transporte se calculará sobre la base de su capacidad cilíndrica multiplicando cada grupo de 200 cc o una fracción del mismo por la tarifa correspondiente: <ul style="list-style-type: none"> Para los autobuses, la tarifa es de 24 RON / 200cc. Para vehículos comerciales ≤ 12t el peso bruto del vehículo es de 30 RON / 200cc. En el caso de vehículos de transporte híbridos, el impuesto se reducirá en al menos un 50%, según la decisión del consejo local. Para los vehículos de transporte de camiones, el impuesto se establece teniendo en cuenta la masa del vehículo y el número de ejes de los remolques, de acuerdo con la Directiva de la UE 1999/62 <ul style="list-style-type: none"> Para vehículos comerciales > 12t de peso bruto del vehículo, el impuesto varía de 133 RON / 200cc a un máximo de alrededor de 2291 RON / 200cc. En el caso de una combinación de vehículos de motor, un vehículo articulado o un tren de mercancías por carretera que tenga una masa total autorizada máxima de 12 toneladas o más, el medio de transporte la tarifa ronda entre 0 RON / 200cc a un Máximo de alrededor de 3012 RON / 200cc. 	<p>Excepciones que pueden afectar al sector:</p> <ul style="list-style-type: none"> medios de transporte de las instituciones públicas; medios de transporte de personas jurídicas que se utilizan para servicios públicos de transporte de viajeros en un régimen urbano o suburbano, incluido el transporte de viajeros fuera de una localidad, si la tarifa de transporte se establece en condiciones de transporte público; medios de transporte de unidades o instituciones que operan bajo la coordinación del Ministerio de Educación e Investigación Científica y el Ministerio de Juventud y Deportes; I los medios de transporte de las organizaciones cuya actividad exclusiva es la de otorgar servicios sociales de forma gratuita a través de unidades especializadas que aseguran alojamiento, asistencia médica y social, asistencia, protección, actividades de recuperación, rehabilitación y reinserción social para niños, familias, discapacitados. personas, así como para otras personas en peligro, conforme a la ley; vehículos eléctricos; los vehículos usados que están registrados como existencias de mercancías solamente y no se utilizan para los fines propios de los operadores económicos, comerciantes de automóviles o empresas de arrendamiento; medios de transporte propiedad de las organizaciones de minorías nacionales. Las autoridades locales pueden establecer incentivos fiscales adicionales para otros tipos de vehículos, según lo establece el código fiscal.

4. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA UE

4.1 INTRODUCCIÓN

4.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

4.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

4.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES

4.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

4.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES

4.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

4.8 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS

4.9 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS

4.10 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

4.11 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

La tasa de la gasolina sin plomo está regulada por la UE, se observa como permanece, de media, estable en los distintos países

La media estándar o general de los impuestos sobre la gasolina sin plomo de los países analizados de la UE -15 en 2018 es de 628 euros. Italia y Reino Unido son los que poseen una mayor tasa, y España con la tasa más baja con un 424,6€.

En cuanto a los países de la ampliación del año 2004, la media en 2018 es de 418€. La República Checa es el que posee una mayor tasa con un 507,8€.

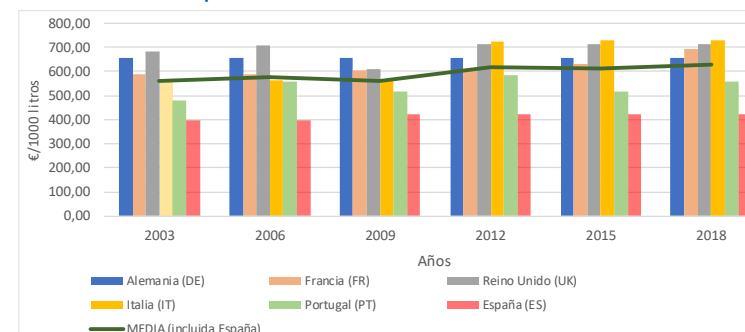
Bulgaria y Rumania poseen una tasa inferior a la española con un 330,01€ y 394,94€ en 2018 respectivamente.

En conjunto destaca que las tasas más elevadas se encuentran en los países de la UE-15.

En cuanto a la evolución en general, parecen que las tasas se han mantenido bastante estables excepto en Rumanía que han ido aumentando en los últimos años. El crecimiento medio anual de las tasas en la UE-15 entre 2003 y 2018 ha sido de 0,8%, 0,8% entre 2004-2018 en los países que entraron en la UE en el 2004 y 2,7% en los países que entraron en el año 2007.

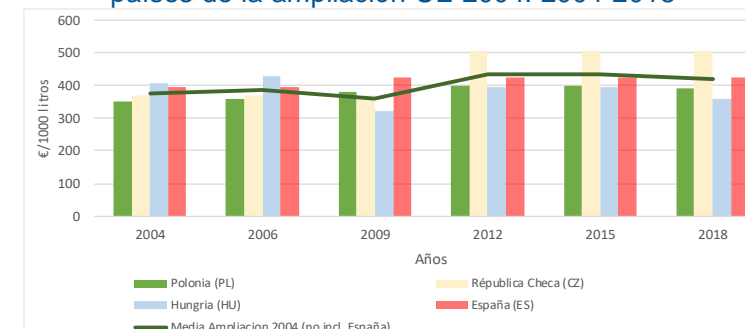
El crecimiento medio anual entre 2003-2018 de España es de un 0,5%.

Evolución de los impuestos a la gasolina sin plomo en los países de la UE-15. 2003-2018



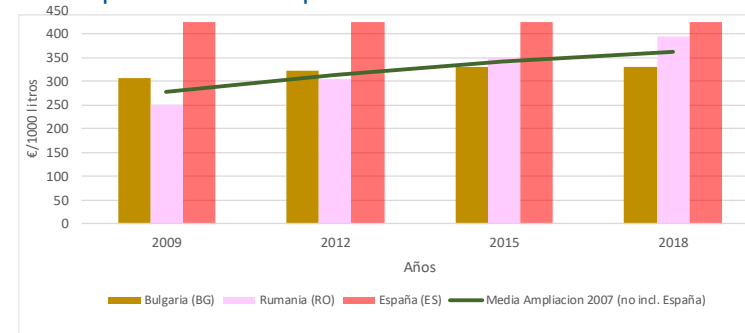
Fuente: Comisión Europea
Elaboración: Teirlog

Evolución de los impuestos a la gasolina sin plomo en los países de la ampliación UE 2004. 2004-2018



Fuente: Comisión Europea
Elaboración: Teirlog

Evolución de los impuestos a la gasolina sin plomo en los países de la ampliación UE 2007. 2009-2018



Fuente: Comisión Europea
Elaboración: Teirlog

La tasa del diésel de automoción también está regulada por la UE, se observa como tiene tasas de crecimiento superiores que las tasas de la gasolina sin plomo.

La media estándar del diésel de los países analizados de la UE -15 en 2018 es de 514,35 euros. Reino Unido es el que posee una mayor tasa, y España y Portugal las tasas más bajas con 331 y 343,15€ respectivamente.

En cuanto a los países de la ampliación del año 2004, la media en 2018 es de 388,24€. La República Checa es el que posee una mayor tasa con un 433,08€.

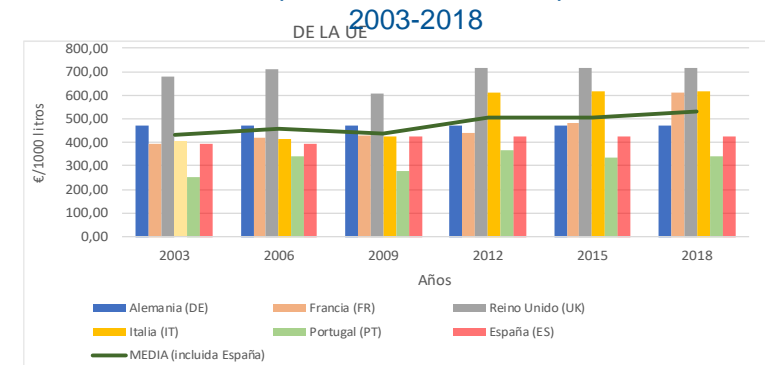
Bulgaria y Rumania poseen una tasa superior a la española con un 363,02€ y 424,66€ en 2018 respectivamente.

El crecimiento medio anual de las tasas en la UE-15 entre 2003 y 2018 ha sido de 1,4%, 2% entre 2004-2018 en los países que entraron en la UE en el 2004 y 2% en los países que entraron en el año 2007.

Destaca el crecimiento de Francia entre 2003-2018 con un 3% medio anual y el de Rumania con 3,6% entre 2008- 2018.

El crecimiento medio anual entre 2003-2018 de España es de un 0,9%.

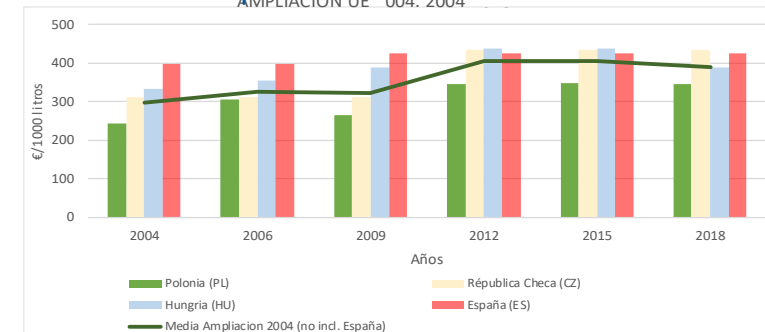
Evolución de los impuestos Diesel en los países de la UE-15.



Fuente: Comisión Europea

Elaboración: Teirlog

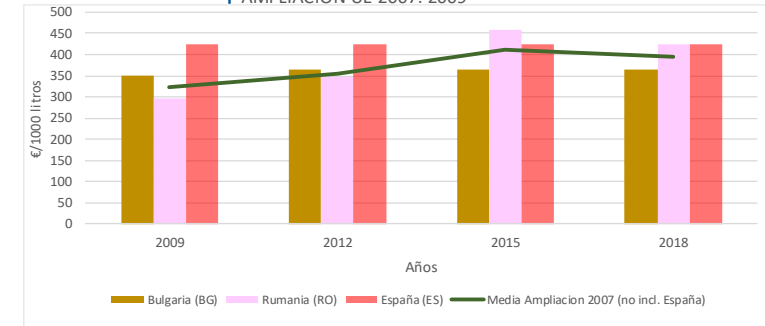
Evolución de los impuestos del Diesel en los países de la ampliación UE 2004, 2004-2018



Fuente: Comisión Europea

Elaboración: Teirlog

Evolución de los impuestos del Diesel en los países de la ampliación UE 2007, 2009-2018



Fuente: Comisión Europea

Elaboración: Teirlog

Las tasas sobre hidrocarburos son bastante superiores en los países de la UE-15 que en el resto de los países

La tributación de los productos energéticos en la Unión Europea se rige por las disposiciones de la Directiva 2003/96 / CE del Consejo que reestructura el marco de la UE para la tributación de los productos energéticos y la electricidad.

Para los combustibles, la estructura de los impuestos especiales está armonizada en toda la UE. La Directiva sobre impuestos a la energía establece los tipos mínimos de impuestos especiales que los Estados miembros deben aplicar a los productos energéticos para combustible y transporte, y a la electricidad. Las tarifas en sí siguen siendo diferentes de un Estado miembro a otro. La Comisión está examinando actualmente una posible revisión de la Directiva con vistas a adaptarla a los objetivos de energía y cambio climático de la Estrategia Europa 2020.

A continuación se recogen las tasas de cada país:

IMPUESTO SOBRE LOS HIDROCARBUROS (€/ 1000 litro). Enero 2019		
PAIS	Gasolina sin Plomo	Diesel
ALEMANIA	<ul style="list-style-type: none"> 654,5 € -con un contenido de sulfuro no superior a 10 mg/kg 669,8€ -con un contenido de sulfuro superior a 10 mg/kg 	<ul style="list-style-type: none"> 470,4 € -con un contenido de sulfuro no superior a 10 mg/kg 485,7€ -con un contenido de sulfuro superior a 10 mg/kg
FRANCIA	682,9 €	594 €
REINO UNIDO	650,5€	650,5€
ITALIA	728,4€	617,4€
PORTUGAL	642,58€	485,68€

Nota: Algunos países al igual que **España** aplican una devolución parcial por el uso del gasóleo profesional, esta devolución al igual que en el caso español no ha sido aplicada pero se recoge aquí las cantidades a descontar en los distintos países: **Francia** (01/01/2019 - 30/06/2019): 0,1771 eur/L (camiones) y 0,2171€ (autobuses) ; **Italia** (1/01/2019 - 30/06/2019):0,2142 eur/L ; **Hungria** (01/01/2019 - 30/04/2019): 0,0107 eur/L ; **Portugal** (01/01/2018 - 30/06/2018) : 0,022 eur/L; **Rumania** (01/01/2018 - 31/12/2018) : 0,0394 eur/L

IMPUESTO SOBRE LOS HIDROCARBUROS (€/ 1000 litro). Enero 2019		
PAIS	Gasolina sin Plomo	Diesel
POLONIA	<ul style="list-style-type: none"> 390,9€ (CN27101145 CN27101149) 453,5€ (CN27101131 CN27101141 	343,16€
REPUBLICA CHECA	498,3€	424,9€
HUNGRIA	<ul style="list-style-type: none"> 379,74 €(Si el precio de crudo del mercado mundial es superior a 50 USD / barril (120.000 HUF de impuestos especiales + 2.674 HUF reservas estratégicas) 395,2€ (si el precio de crudo del mercado mundial es igual o menor a 50 USD / barril (120,000 HUF de impuestos especiales + 2,674 HUF reservas estratégicas 	<ul style="list-style-type: none"> 349,3€ (Si el precio de crudo del mercado mundial es superior a 50 USD / barril (120.000 HUF de impuestos especiales + 2.674 HUF reservas estratégicas) 380,3 €(si el precio de crudo del mercado mundial es igual o menor a 50 USD / barril (120,000 HUF de impuestos especiales + 2,674 HUF reservas estratégicas
BULGARIA	363,0 €	330,2 €
RUMANIA	437,4 €	406,8 €

4. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA UE

4.1 INTRODUCCIÓN

4.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

4.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

4.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES

4.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

4.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES

4.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

4.8 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS

4.9 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS

4.10 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

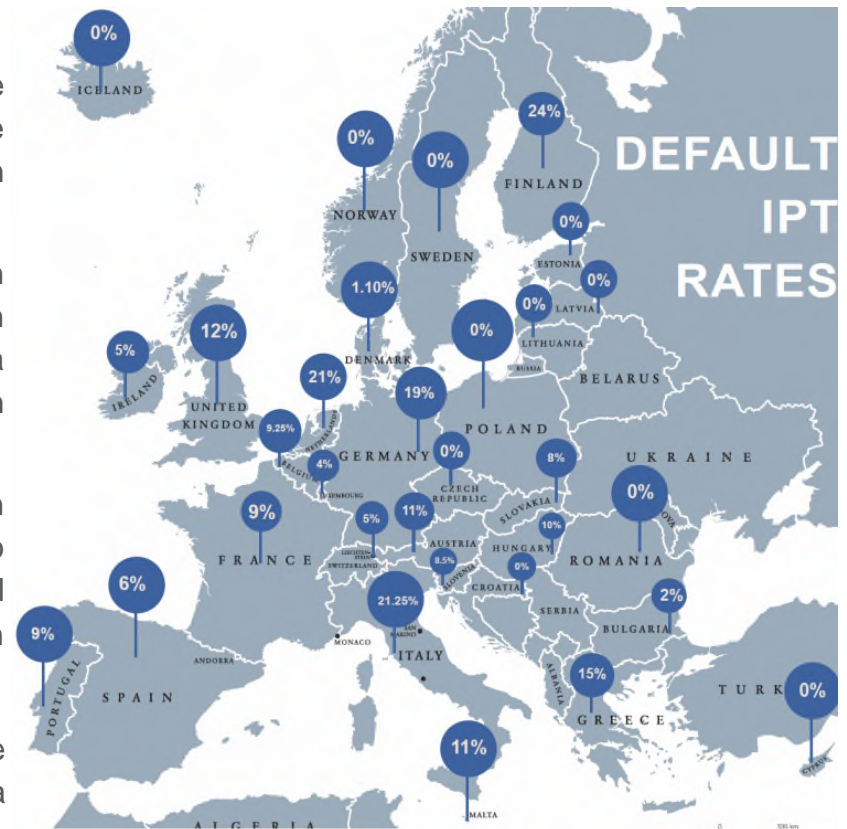
4.11 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

Si bien los tipos impositivos no están sujetas a ninguna armonización algunos aspectos de estos regímenes son comunes, como la recaudación del impuesto centralizado a nivel nacional o el costo económico que se asienta firmemente con el asegurado

Dentro de los países de la UE, 22 actualmente cobran un Impuesto de prima de seguro (IPT) o Impuesto de timbre (SD) sobre seguros escritos bajo el régimen de libertad de servicios (FoS). Vale la pena señalar que dos territorios, Croacia y Suecia, solo incluyen impuestos a empresas específicas. Se observan tres tendencias:

- ❑ Alta imposición de las primas de seguros: la primera tendencia incluye territorios como Finlandia (24%), Países Bajos (21%) o Alemania (19%), que han optado por tasas de IPT cercanas o iguales a la tasa de IVA vigente en sus territorios.
- ❑ Baja tributación de las primas de seguro: la segunda tendencia consiste en territorios como Bulgaria (2%), Irlanda (3%) o Luxemburgo (4%), que han implementado tasas bajas de impuestos a las primas. Sin embargo, para riesgos específicos, se pueden agregar cargos parafiscales que aumentan ligeramente el monto del impuesto adeudado.
- ❑ Impuestos mixtos de las primas de seguros: la última tendencia consiste en territorios que han optado por impuestos en función de los tipos de riesgo cubiertos. Esto se aplica a Francia, donde las tasas de IPT oscilan entre el 7% y el 30%, e Italia, donde los tipos de IPT comienzan desde tan solo un 2,5% hasta un máximo de 21,25%.

Entre los nueve territorios de la UE / EEE que actualmente no cobran IPT, varios de ellos aún requieren la presentación de declaraciones de impuestos a través de la aplicación de cargos parafiscales en la actividad de seguros de FoS (Chipre, Islandia y Polonia). Rumania y la República Checa tienen un enfoque diferente, ya que actualmente no imponen impuestos a la actividad de seguros, sino solo al mercado interno.



FUENTE: AIRMIC

A continuación se muestran los impuestos sobre las primas de seguro de los países analizados:

IMPUESTO SOBRE LAS PRIMAS DE SEGUROS			
PAIS	IMPUESTO	DESCRIPCION	EXCEPCIONES
ALEMANIA	<ul style="list-style-type: none"> Impuesto sobre la prima de seguros (Versicherungsteuer) 	<p>El impuesto a los seguros, que pertenece a la categoría de impuestos a las transacciones, se impone al pago de las primas de seguros. El impuesto de seguro generalmente se calcula a partir de la prima pagada.</p> <p>El impuesto se paga independientemente de si la compra del seguro fue voluntaria (es decir, por contrato) u obligatoria (por ejemplo, prescrita por la ley).</p> <p>En general, el tipo impositivo es del 19% de la prima</p>	<ul style="list-style-type: none"> El impuesto no se aplica a varios tipos de seguros, por ejemplo, seguros de vida legales y voluntarios, y seguros de desempleo.
FRANCIA	<ul style="list-style-type: none"> Impuestos sobre las primas de seguros (Taxe sur les conventions d assurances) 	<p>Este impuesto se aplica anualmente sobre el monto de las sumas estipuladas para el beneficio del asegurador</p> <p>Las tasas rondan del 7 al 30% según los riesgos (las diferentes tasas son del 7%, 9%, 11,6%, 18%, 19%, 24% y 30%).</p> <p>La tasa para seguros contra riesgos de cualquier tipo relacionados con vehículos terrestres motorizados es de un 18%</p> <p>Los principales tipos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> Responsabilidad general: 9%; Motor : 18%; Fuego: 30% <p>Además del impuesto de seguros francés, también hay una amplia gama de cargos parafiscales de seguros, que incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Impuesto sobre el seguro de salud (TSA) Seguro del automóvil; Fondo Nacional de Garantía (Motor / Caza); Fondo Nacional de Catástrofes Agrícolas; Fondo Común para Víctimas del Terrorismo en seguros de propiedad; Fondo de Seguridad Social; y Impuesto a la catástrofe natural (Cat Nat). 	<ul style="list-style-type: none"> Contratos de seguros de responsabilidad civil y de transporte del operador de transporte terrestre. seguros contra riesgos de cualquier tipo relacionados con vehículos terrestres de servicio público con un peso bruto admisible superior a 3,5 toneladas Contratos de seguro que cubren riesgos de todo tipo relacionados con cosechas, cultivos, ganado vivo, ganado muerto, incluidos camiones, furgonetas y furgonetas para uso exclusivamente comercial, que se asignan a explotaciones agrícolas y son exclusivamente necesarios para el funcionamiento de ese así como edificios asignados a fincas y exclusivamente necesarios para su funcionamiento
REINO UNIDO	<ul style="list-style-type: none"> Impuestos sobre las primas de seguros (Insurance premium tax -IPT) 	<p>La base imponible son las primas de seguros generales donde el riesgo se encuentra en el Reino Unido. La cantidad imputable es la cantidad que la aseguradora debe recibir en virtud del contrato de seguro (incluida cualquier comisión retenida por cualquier intermediario de seguros).</p> <p>El IPT al tipo estándar del 12% se aplica a las primas para la mayoría de los seguros generales, como los edificios y los contenidos y los seguros de automóviles, donde el riesgo del asegurado se encuentra en el Reino Unido.</p>	<ul style="list-style-type: none"> riesgos situados fuera del Reino Unido; Riesgos relativos a mercancías en tránsito extranjero o internacional;
ITALIA	<ul style="list-style-type: none"> Impuesto sobre los seguros (Imposta sulle assicurazioni) 	<p>El impuesto es pagadero por el asegurador, pero tiene derecho a recuperarlo del asegurado.</p> <p>La base imponible son las pólizas de seguro establecidas en territorio italiano por compañías, sociedades o empresas italianas y extranjeras.</p> <p>Los tipos varían de 2,50% a 21,25% según el tipo de seguro o del contrato de anualidad (seguro de terceros para vehículos de motor y embarcaciones: 7%). Las tarifas se incrementan en un 25% para las pólizas de seguros privados y contratos de anualidades.</p> <p>Teniendo en cuenta el provincial, el tipo estándar es 12,50% con aumento o disminución hasta un punto que no supere el 3,5%.</p>	<p>El impuesto no se paga en las pólizas de seguro que cubren bienes muebles o inmuebles situados en el extranjero, o en buques o aeronaves de nacionalidad extranjera, a menos que se utilicen en Italia.</p> <p>El impuesto no se paga en las pólizas de reaseguro cuando cubren un seguro por el cual ya se pagó el impuesto o que está libre de impuestos</p>

IMPUESTO SOBRE LAS PRIMAS DE SEGUROS (cont.)			
PAIS	IMPUESTO	DESCRIPCION (cont.)	EXCEPCIONES
PORTUGAL	<ul style="list-style-type: none"> Derecho de Timbre 	<p>Aquí no hay un impuesto sobre los seguros en Portugal. En su lugar, se aplica el derecho de timbre. Se basa en tres componentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> Prima comercial; Prima bruta; y Total Premium. <p>El impuesto de timbre se calcula sobre la prima bruta. El impuesto se debe en el cobro de la prima. El asegurador es responsable del cálculo y pago de impuestos. Los principales tipos de impuesto de sello de Portugal incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Accidente personal/ Salud/Marina/Crédito 5%; Incendio y propiedad 9%; Motor/Otras clases 9%; <p>Hay muchas variaciones a los tipos anteriores. Además de los derechos de timbre portugueses, también hay una serie de gravámenes y cargos de seguro adicionales, que incluyen: Brigada de bomberos; Accidentes en el Trabajo (FAT); Fondo de Emergencia (INEM); Fondo de Garantía del Motor (FGA); y Instituto Portugués de Seguros (ISP).</p>	<ul style="list-style-type: none"> La cobertura del seguro de vida está exenta del impuesto de prima de seguro portugués / impuesto de timbre. Sin embargo, los aseguradores de Libertad de Servicios que brindan cobertura de Vida en Portugal pueden tener que designar un Representante Fiscal local. Este representante debe presentar el equivalente de las declaraciones 'nulas' ante las autoridades fiscales portuguesas. El reaseguro está exento
POLONIA	<ul style="list-style-type: none"> Derecho de Timbre 	<p>Polonia no cobra el impuesto de prima de seguro (IPT). Existe un impuesto o derecho de timbre que es de € en pólizas de responsabilidad civil de terceros (para el Registro Central de vehículos y conductores) (art. 30.1 ley de seguros obligatorios). Asimismo existen otros impuestos parafiscales que son contribuciones para instituciones de seguros (no aplicables a compañías de seguros que operan bajo libertad de servicios)</p>	
REPUBLICA CHECA	<ul style="list-style-type: none"> NO APLICA 	<ul style="list-style-type: none"> No tiene ningún impuesto sobre la prima de seguro 	
HUNGRIA	<ul style="list-style-type: none"> Impuesto sobre los seguros e impuesto sobre accidentes 	<p>El impuesto a la prima de seguro se aplica a las pólizas de seguro de responsabilidad civil de vehículos (CASCO) y a las pólizas de seguro de propiedad y accidentes en Hungría. El impuesto de seguro debe ser pagado por las compañías de seguros después de la prima bruta de seguro recibida en las pólizas de seguro que aseguran los riesgos ubicados en Hungría. Las compañías de seguros sujetas al impuesto incluyen:</p> <ul style="list-style-type: none"> Las compañías de seguros con sede en Hungría filiales húngaras de compañías de seguros extranjeras, o Las compañías de seguros que prestan servicios de seguros transfronterizos si estas entidades, que tienen su sede en el extranjero, prestan servicios de seguros sujetos a impuestos en Hungría. <p>Las entidades antes mencionadas deben aplicar dos tipos impositivos diferentes. Para las pólizas de seguro de responsabilidad civil voluntaria del vehículo, el tipo del impuesto es del 15%; para seguros de propiedad y accidentes, el tipo es del 10%.</p> <p>Impuesto sobre accidentes</p> <ul style="list-style-type: none"> La base del impuesto sobre accidentes es la cuota anual del seguro obligatorio de responsabilidad civil del vehículo motorizado. El tipo es del 30%, pero el tipo máximo no será superior a 83 HUF / día / vehículo. Este impuesto desaparece en 2019, incorporándose al impuesto de los seguros con un tipo del 23% 	<ul style="list-style-type: none"> Este impuesto no debe pagarse después del seguro obligatorio de responsabilidad civil del vehículo, ni después del seguro de vida y salud.
BULGARIA	<ul style="list-style-type: none"> Impuesto sobre la prima de seguros 	<ul style="list-style-type: none"> Se aplica un impuesto del 2% sobre todas las primas de seguro pagadas que cubren los riesgos asegurados en Bulgaria. La base imponible es la prima de seguro recibida por una compañía de seguros en virtud de un contrato de seguro. Las compañías de seguros y sus representantes fiscales están obligados a cobrar el impuesto y remitirlo al presupuesto trimestralmente al final del mes siguiente al trimestre en que se cobró la prima del seguro. 	<ul style="list-style-type: none"> Los contratos de seguro de vida, reaseguro, aeronaves, embarcaciones y seguros de transporte internacional están exentos de este impuesto.
RUMANIA	<ul style="list-style-type: none"> NO APLICA 	<ul style="list-style-type: none"> No tiene ningún impuesto sobre la prima de seguro 	

4. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA UE

4.1 INTRODUCCIÓN

4.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO

4.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS

4.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES

4.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS

4.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES

4.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA

4.8 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS

4.9 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS

4.10 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA

4.11 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

España posee unas tasas de contribución a la seguridad social inferiores a la media de la UE-15.

En el año 2018, las contribuciones medias de la Seguridad Social de los países analizados de la UE -15 es de 40,4%. Siendo la contribución media de las empresas de 26,7% y 13,7% de los empleados. Destacan las contribuciones de Francia sobre el resto de países, siendo las contribuciones de España ligeramente inferiores a la media.

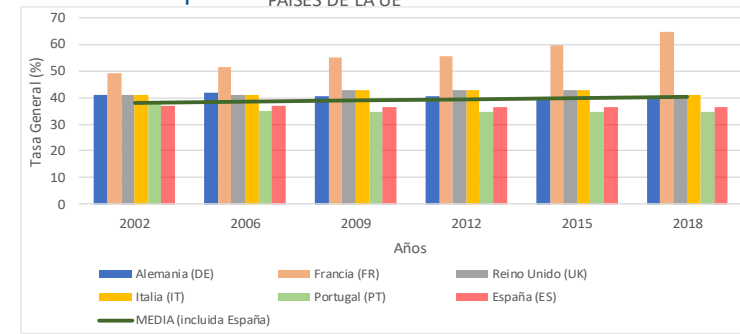
En cuanto a los países de la ampliación del año 2004, la contribución media en el año 2018 fue de 39,2%, siendo 24,8% la realizada por la empresa y 14,4% por los empleados. En el año 2018 la República Checa es la que posee tasas de contribuciones superiores a la media.

Los países de la ampliación del 2007 tienen unas tasas de contribución inferiores que el resto, siendo la media del 36,8%.

En cuanto a la evolución en general, parecen que las tasas se han mantenido bastante estables, en los países de la UE15, creciendo sobre todo en Francia. En Bulgaria, Rumanía e Hungría que han ido descendiendo más de la media. En los países de la ampliación del 2004 han decrecido dichas tasas, con un decrecimiento medio anual de las tasas entre 2002 y 2018 ha sido de 1%, siendo mayor el decrecimiento en los países de la ampliación del 2017, con un decrecimiento medio del 1,9%.

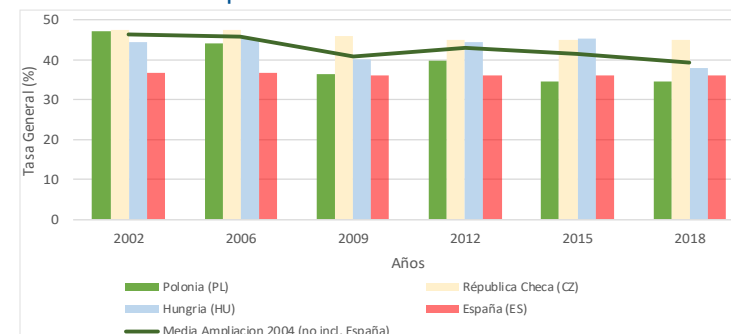
En España las tasas se mantienen prácticamente estables.

Evolución de las contribuciones a la SS en los principales países de la UE-15. 2002-2018



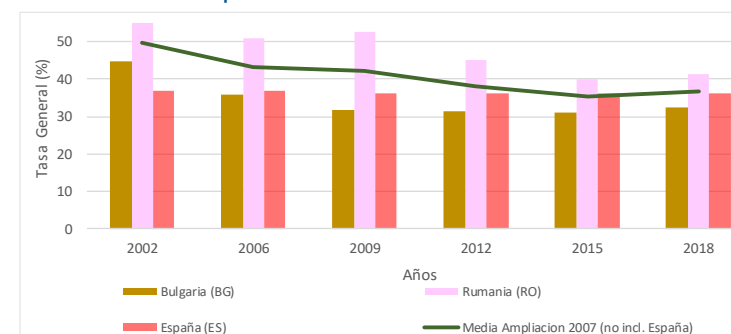
Fuente: Comisión Europea y Delegaciones Nacionales
Elaboración: Teirlog

Evolución de las contribuciones a la SS en los países de la ampliación UE 2004. 2002-2018



Fuente: Comisión Europea y Delegaciones Nacionales
Elaboración: Teirlog

Evolución de las contribuciones a la SS en los países de la ampliación UE 2007. 2002-2018



Fuente: Comisión Europea y Delegaciones Nacionales
Elaboración: Teirlog

Nota:

- Las tasas de contribución no son directamente comparables entre programas y países debido a que la definición de los ingresos utilizados para calcular las contribuciones puede variar y algunas tasas están sujetas a límites mínimos y máximos de contribución.
- Las tasas de contribución para los trabajadores por cuenta propia y la financiación del gobierno no están representadas. En algunos países, sólo ciertos grupos de personas empleadas, como los asalariados, están representados.
- Debido a la extensión de la serie histórica, los tipos de cotizaciones de los distintos países han tenido que ser recogidos de diversas fuentes por lo que en ocasiones cuando la tasa se basa en un rango según el salario puede variar la tasa según la fuente ya que algunas utilizan la media del rango y en otras el rango mínimo.
- Algunos países no se incluyen los contingencias por enfermedades (por ejemplo España)
- Se incluyen datos del 2002 en vez del 2003, al ser el año donde se han encontrado datos para todos los países.

Fuentes diversas:

- OECD
- Data on taxation. Comisión Europea
- Estudios "Social Security Programs Throughout the World: Europe 2002-2018" Social Security Administration (SSA) and the International Social Security Association (ISSA).
- Trading Economics
- KPMG

A continuación se muestran un resumen de los sistemas de contribución a la seguridad social en cada uno de los países:

CONTRIBUCIONES A LA SEGURIDAD SOCIAL

PAIS	DESCRIPCION
ALEMANIA	<p>Las siguientes contribuciones a la seguridad social (a partir de enero de 2017) se perciben sobre los ingresos del empleo. Las contribuciones del empleador son generalmente libres de impuestos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Seguro de pensiones: 18,7%, hasta un límite de ingresos de 80.400EUR anuales (73.800 EUR en los nuevos estados federales). Tanto el empleador como el empleado asumen una contribución del 9,3% cada uno. • Seguro de desempleo: 2,5%, hasta un límite de ingresos de 80,400 euros anuales (73,800 euros en los nuevos estados federales). Tanto el empleador como el empleado asumen una contribución del 1,25% cada uno. • Seguro de salud: del 14,6% al 15,7%, hasta un límite de ingresos de EUR 54.450 anuales. El empleador asume una contribución del 7,3% y la cantidad restante (entre el 7,3% y el 8,4%, según el proveedor de seguro de salud) del empleado. • Seguro de cuidado a largo plazo: 3,05%. La contribución es del 1,525% del empleador y del 1,525% del empleado. • El esquema de accidentes de trabajo depende del sector industrial y del riesgo de accidentes; estas aportaciones son a cargo del empresario. • La contribución a la insolvencia pagadera por el empleador asciende al 0,06%, hasta el límite de ingresos de 54.450 euros. <p>Contribución total aproximadamente un 40%</p> <p>Las personas que trabajan por cuenta propia generalmente no tienen que pagar contribuciones obligatorias de seguridad social Ciertos trabajadores por cuenta propia tienen la opción de tomar un seguro con el plan de seguro de salud a largo plazo / seguro legal de forma voluntaria. Deben pagar las contribuciones de acuerdo con su capacidad de ganancia hasta un límite definido de la contribución que se ajusta en cada año.</p>
FRANCIA	<p>El sistema de seguridad social francés se compone de una amplia gama de beneficios. Este sistema incluye cobertura básica de la seguridad social (enfermedad, maternidad, discapacidad, muerte, prestaciones por accidentes de trabajo y pensión estatal de vejez), prestaciones por desempleo, planes de muerte complementarios, planes de muerte complementarios, cobertura de muerte complementaria.</p> <p>Las contribuciones son compartidas entre el empleador y el empleado; en promedio, la participación del empleador en las contribuciones representa el 41% del salario bruto.</p> <p>Para 2018, la participación del empleado en las contribuciones sociales francesas representa aproximadamente del 20% al 23% de la remuneración Sin embargo, dado que las contribuciones se evalúan utilizando varios límites máximos, la tasa promedio disminuirá a medida que aumente el salario bruto.</p> <p>Las contribuciones de los empleadores a otros esquemas de cobertura médica (que son obligatorios y colectivos) están sujetas a impuestos.</p>
REINO UNIDO	<p>Los pagos de seguridad social se denominan "national insurance contributions" (NIC) en el Reino Unido. Estos son pagaderos por los empleadores, los empleados y los trabajadores por cuenta propia.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Empleados: La tasa principal de NIC se aplica a los salarios de los empleados (excluyendo los beneficios) hasta GBP 962 (GBP 892 en 2018/19). por semana para 2019/20 (el "límite superior de ingresos"). No se pagan contribuciones en los primeros GBP 166 por semana (GBP 162 en 2018/19); a partir de entonces, entre GBP 166,01 y GBP 962 por semana, las contribuciones ascienden al 12%. Las ganancias por encima del límite superior tienen un cargo adicional del 2%. • Empresas: Los empleadores pagan al NIC el 13,8% del salario de sus empleados. Las NIC del empleador también se aplica a los beneficios proporcionados a los empleados (como los pagos de alquiler) así como al salario. En situaciones en las que los empleados tienen un empleo "subcontratado" (en general, donde no están totalmente cubiertos por el plan estatal de pensiones), se otorga una reducción. <p>Todas las personas que trabajan por cuenta propia pagan contribuciones del 9% sobre las ganancias entre GBP 8.632 y GBP 50.000 por año. Las ganancias por encima del límite superior traen una contribución adicional del 2%. Las personas que trabajan por cuenta propia también pagan una contribución de tarifa plana de 3 GBP en 2019/20 (2,95 en 2018/19) por semana.</p> <p>La prestación por hijo es una prestación de seguridad social no contributiva que generalmente es pagadera por niños o jóvenes del que es responsable una persona.</p>

CONTRIBUCIONES A LA SEGURIDAD SOCIAL (cont.)

PAIS	DESCRIPCION
ITALIA	<p>La contribución de la seguridad social depende principalmente de la relación entre el individuo y la empresa:</p> <p>TRABAJADORES</p> <p>El empleador italiano, para pagar las cotizaciones de seguridad social de los empleados, debe registrarse en la Administración de Seguridad Social italiana (Istituto Nazionale Previdenza Sociale o INPS). La tasa total de seguridad social es de alrededor del 40% de la compensación bruta del empleado (la tasa depende de la actividad laboral realizada por la empresa, el número de empleados de la empresa, la posición del empleado) y se comparte de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La tasa del empleador es de alrededor del 30%. • La tasa del empleado es de alrededor del 10%. <p>En general, solo el 33% de la tasa total se paga al Fondo Nacional de Pensiones, el resto se paga a los siguientes fondos de la Seguridad Social:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fondo de desempleo • Fondo de enfermedad (no aplicable para ejecutivos) • Fondo de maternidad. • Fondo de compensación por desempleo temporal (ordinario y extraordinario, no aplicable a ejecutivos) • Fondo de movilidad social (no aplicable a ejecutivos) • Otros fondos menores. <p>EJECUTIVOS</p> <p>A continuación se describen las contribuciones a la seguridad social que adeudan los ejecutivos (es decir, los dirigentes) para el año.</p> <ul style="list-style-type: none"> • INPS (fondo nacional de pensiones obligatorio): 9,19% de los ingresos hasta un límite máximo de 46.63€ de los ingresos y 10,19% en el exceso por encima del monto máximo. • Fondo Mario Negri (fondo complementario de pensiones): el 1% se debe a una remuneración anual teórica de 59.224,54 euros; y 129,12 euros anuales como gastos de formación profesional. • Fondo Mario Besusso o FASDAC (fondo de atención médica): el 1,87% se debe a una remuneración anual teórica de EUR 45.94€. • Fondo Pastore (fondo de pensión complementario): la entidad consiste en una combinación de seguro e inversión (no obligatoria) y debe aportar 464,81 euros anuales. <p>AUTÓNOMOS</p> <p>Las personas que trabajan por cuenta propia que no son titulares de impuestos sobre el valor agregado (IVA) y no están cubiertos por un fondo de pensiones privado obligatorio deben registrarse en el INPS en un "régimen de seguridad social separado" (Gestione Separata Inps), instituido con la Ley n. 335/95. El régimen de seguridad social separado prevé tres tarifas diferentes:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Individuos inscritos en otros regímenes de contribución obligatoria: la tasa es igual al 24%. • Personas con un número de IVA inscrito de forma exclusiva en el régimen de seguridad social separado (Gestione separata INPS): la tasa es igual al 25,72%. • Todas las demás personas se inscriben de manera exclusiva en el régimen de seguridad social separado (Gestione separata INPS): <ul style="list-style-type: none"> • Para quién se le proporciona la contribución adicional de DIS-COLL: la tasa es igual al 34,23%. • A quién no se le proporciona la contribución adicional de DIS-COLL: la tasa es igual al 33,72%. • Todos los porcentajes se aplican hasta el límite establecido por la ley para el año 2017 equivalente a EUR 101.427. <p>Los porcentajes adeudados por los autónomos sin IVA son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • dos tercios a cargo de la empresa, y • Un tercio a cargo de los colaboradores. <p>El pago de la contribución se efectúa íntegramente por la empresa.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Para las personas que trabajan por cuenta propia que son titulares del número de IVA, y que no están cubiertos por un fondo de pensión privado obligatorio, el porcentaje se carga en su totalidad a las personas, y el pago de las contribuciones sigue el mismo plazo que se aplica para los impuestos. Los individuos, en este caso, pueden cobrar a la compañía una cantidad equivalente al 4% de la compensación. <p>Relación colaboradores / directores</p> <ul style="list-style-type: none"> • En general, los colaboradores y directores (a menos que se aplique una exención) también tienen que estar inscritos en un "régimen separado de seguridad social" con INPS. • El régimen de seguridad social es el mismo que se analiza en la relación de trabajo por cuenta propia mencionada anteriormente para las personas que no son titulares del número de IVA

CONTRIBUCIONES A LA SEGURIDAD SOCIAL (cont.)

PAIS	DESCRIPCION
PORTUGAL	<ul style="list-style-type: none"> Las contribuciones de seguridad social son compartidas por el empleado y el empleador. Las contribuciones se deben según la remuneración bruta del empleado a tasas del 11% y 23,75% por parte del empleado y el empleador, respectivamente Estas contribuciones cubren las prestaciones familiares, de pensiones y de desempleo. Además de las contribuciones a la seguridad social, los empleadores deben comprar una prima de seguro para cubrir los accidentes de trabajo. La prima varía según el trabajo y la clasificación de riesgos. Respecto a los miembros del consejo, las tasas de seguridad social corresponden al 9,3% con respecto a las contribuciones individuales y al 20,3% para las contribuciones de los empleadores. Sin embargo, la tasa de contribución aplicable a los miembros de las juntas estatutarias que se consideran gerentes o administradores se establece en tasas del 23,75% y el 11% a los empleadores y miembros de las juntas estatutarias, respectivamente. Las contribuciones de los miembros de los consejos estatutarios se basan en su remuneración efectiva, pero están sujetas a un nivel de ingreso mínimo mensual de 428,90 EUR. Los miembros de las juntas estatutarias que son considerados como gerentes o administradores, y algunos tipos de empleados por cuenta propia, tienen derecho a protección en caso de desempleo. La base para las contribuciones debidas por los empleados por cuenta propia es un ingreso teórico La base de las contribuciones será determinada por las autoridades de seguridad social teniendo en cuenta la remuneración promedio del año anterior y se revisará en octubre de cada año. Las aportaciones serán del 29,6% de los ingresos referidos. Los empleadores deben pagar una tasa de contribución del 10% si el 80% o más de los honorarios percibidos por el empleado independiente provienen de servicios para la misma compañía, para la misma persona con actividad comercial o para el mismo grupo. Los empleadores deben pagar una tasa de contribución del 7% cuando la dependencia económica del autoempleado varía entre el 50% y el 80%. La contribución es pagadera sobre la emisión de una evaluación fiscal por parte de las autoridades de seguridad social. A partir del 1 de enero de 2018, el salario mínimo mensual portugués es de EUR 580.
POLONIA	<ul style="list-style-type: none"> Tanto el empleador como el empleado están obligados a contribuir al sistema polaco de seguridad social. Además de pagar su propia parte, el empleador está obligado a retener la parte del empleado de las contribuciones de seguridad social y remitirlas a las Autoridades de Seguridad Social (ZUS). En ambos casos, los pagos correspondientes se efectúan mensualmente. A partir del 1 de abril de 2015, el empleador paga las contribuciones totales en un rango de 19,21% a 22,41% del salario bruto del empleado (la tasa de contribución del empleador incluye un elemento de seguro de accidentes que varía según el número de empleados asegurados y el sector empresarial). La tasa de contribución para el empleado es 13,71% del salario bruto Las tarifas anteriores se aplican a salarios por debajo del límite máximo de 142.950 PLN en 2019. El límite máximo cambia cada año. Después de superar este límite, el salario está sujeto a una tasa de contribución del 3,22% al 6,41% pagable por el empleador y del 2,45% pagable por el empleado. Los detalles del cálculo de la contribución a la seguridad social se muestran a continuación: <ul style="list-style-type: none"> Pensiones y seguro de invalidez: <ul style="list-style-type: none"> 16,26% del salario bruto total: Empleador 11,26% del salario bruto total: Empleado Seguro de enfermedad: 2,45% del total del salario bruto-empleado Seguro de accidentes (empleador): 1,67% del salario bruto total para los empleadores que emplean hasta nueve empleados. Del 0,67% al 3,33% del salario bruto total para los empleadores que emplean a más de nueve empleados (la tasa precisa depende del sector empresarial). En la práctica, se aplica una tasa fija del 1,67% con respecto a los empleadores extranjeros Fondo de trabajo (empleador): 2,45% del total del salario bruto Fondo de beneficios garantizados para el empleado (empleador): 0,10% del salario bruto total. Seguro de salud <ul style="list-style-type: none"> La tasa de contribución mensual para el seguro de salud es el 9% de la base. En el caso de la participación obligatoria, la base de evaluación es igual al ingreso bruto de la persona disminuido por el monto de la parte del empleado de las contribuciones de seguridad social.

CONTRIBUCIONES A LA SEGURIDAD SOCIAL (cont.)

PAIS	DESCRIPCION
REPUBLICA CHECA	<p>Los impuestos de seguridad social son obligatorios para una persona empleada por una empresa checa. La mayoría de los empleados que trabajan en una empresa checa están obligados a pagar la seguridad social y el seguro de salud checos, a menos que el reglamento de la Unión Europea (UE) o el tratado de seguridad social establezca lo contrario. Las normas sobre participación en el sistema de seguridad social y de salud checo son complejas, y la situación de cada miembro debe revisarse individualmente.</p> <p>Las contribuciones a la seguridad social proporcionan fondos para tres fondos separados: pensiones, prestaciones por desempleo y enfermedad (junto con otras prestaciones). Los empresarios pueden elegir si contribuyen o no al fondo de enfermedad.</p> <p>El seguro de salud cubre la atención médica. Un individuo puede elegir la compañía con licencia a la que se le pagará las contribuciones de seguro de salud.</p> <p>Las contribuciones obligatorias se calculan a partir de la remuneración bruta de la persona, incluidas la mayoría de las prestaciones y prestaciones. Los ingresos que están sujetos al impuesto sobre la renta generalmente están sujetos a contribuciones al sistema de seguro social y de salud.</p> <p>Las tasas de contribución para el empleador son del 25% para la seguridad social y del 9% para el seguro de salud. Las tasas de contribución para el empleado son 6,5% para la seguridad social y 4,5% para el seguro de salud. Los autónomos pagan un 31,5% a la seguridad social</p> <p>El límite máximo anual para la base de evaluación para el cálculo de las contribuciones al sistema de seguridad social es 48 veces el salario mensual promedio por año. Este límite se aplica tanto a los empleados como a los empresarios.</p>
HUNGRIA	<p>La base de cotización de la seguridad social es el ingreso bruto pagado al empleado. La tasa de contribución del empleador se redujo significativamente a partir de 2018, con una tasa aplicable de 19,5%. La tasa de contribución de los empleados es del 18,5% (10% de la pensión, 7% de la contribución del seguro de salud y 1,5% de la tasa de desempleo).</p> <p>El 15% del monto no utilizado de la asignación de base imponible por hijos se puede deducir del seguro de salud y las contribuciones de pensión.</p> <p>Las contribuciones se pagan al menos con el salario mínimo, que es de 138.000 HUF por mes (el salario mínimo garantizado para los empleados en trabajos que requieren al menos calificaciones de nivel secundario o capacitación vocacional es de 180.500 HUF).</p>
BULGARIA	<p>Las cotizaciones al seguro nacional incluyen cotizaciones a la seguridad social y al seguro de salud.</p> <p>La tasa agregada de las contribuciones a la seguridad social es de 24,7% a 25,4%, de las cuales 14,12% a 14,82% es pagadera por el empleador y 10,58% es pagada por el empleado. El rango se debe a la tasa de contribuciones pagaderas al 'Fondo de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales', que solo debe pagar el empleador y puede variar de 0,4% a 1,1% según la actividad económica de cada uno. La tasa para el sector de administración y servicios es de 0, 5%.</p> <p>La tasa agregada de las contribuciones al seguro de salud es del 8%, de las cuales el 4,8% es pagadero por el empleador y el 3,2% es pagadero por el empleado.</p> <p>La tasa total de contribución del seguro nacional (seguridad social y seguro de salud) es de 32,7% a 33,4%, de los cuales 18,92% a 19,62% es pagadero por el empleador y 13,78% es pagadero por el empleado.</p> <p>La base mínima mensual de seguros para los profesionales independientes es BGN 510 para 2018. La base máxima mensual de seguros para los profesionales independientes es 2.600 BGN para 2018.</p>

CONTRIBUCIONES A LA SEGURIDAD SOCIAL (cont.)

PAIS	DESCRIPCION
RUMANIA	<p>Los porcentajes de contribución social pagados por empleadores y empleados se aplican a una cierta base de cómputo. Las tasas de contribución pueden ser modificadas por la Ley de Presupuestos del Estado de la Seguridad Social, por la Ley de Presupuestos del Estado o por cualquier modificación hecha directamente al Código Fiscal.</p> <p>Para 2018, las tasas de cotización se establecen de la siguiente manera:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contribuciones de los empleados: <ul style="list-style-type: none"> • Aporte de la seguridad social (pensión): 25%. • Aporte del seguro de salud: 10%. <p>De la tasa total de la contribución de la seguridad social (pensión) del empleado, el 3,75% se destina automáticamente a los fondos de pensión privados. La base de evaluación mensual es el ingreso bruto derivado de actividades dependientes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Contribuciones del empleador: <ul style="list-style-type: none"> • Contribución a la seguridad social (pensión): 4% para condiciones de trabajo particulares u 8% para condiciones de trabajo especiales. • Aportación al seguro laboral: 2,25%. <p>La base de evaluación mensual es el ingreso salarial bruto derivado de individuos, residentes y no residentes, basado en un contrato de trabajo (o una relación de servicio o estado especial), así como los ingresos tratados como salarios (remuneración de los administradores, director del contrato por mandato) , etc.).</p> <p>Los empleadores calculan y retienen las cotizaciones sociales cuando pagan salarios.</p>

4. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN LA UE

- 4.1 INTRODUCCIÓN
- 4.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO
- 4.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS
- 4.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES
- 4.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS
- 4.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES
- 4.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA
- 4.8 IMPUESTO ESPECIAL SOBRE HIDROCARBUROS
- 4.9 IMPUESTO SOBRE PRIMAS DE SEGUROS
- 4.10 SEGURIDAD SOCIAL EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA
- 4.11 PEAJES Y TASAS POR USO DE INFRAESTRUCTURA

Todos los países analizados aplican peajes en sus carreteras, la forma y tarifas difieren según tipos de vehículos, rutas, niveles de emisión, entre otros

PEAJES	
PAIS	DESCRIPCION
ALEMANIA	<p>En las autopistas y carreteras nacionales alemanas se aplica una obligación de pago del peaje a los camiones alemanes y extranjeros a partir de 7,5 toneladas de peso máximo total que están destinados al transporte de mercancías (1ª alternativa), o están siendo utilizados para este propósito (2ª alternativa). Los autobuses y otros grupos de vehículos no están sujetos a peaje. A partir del 1 de enero de 2019, el peaje del camión se calculará sobre la base de la clase de emisión, el peso y, para vehículos o combinaciones de vehículos con un peso bruto del vehículo de más de 18 toneladas, también se calculará en función del número de ejes de acuerdo con la Ley Federal Alemana de Carreteras (BFStrMG) modificada. Además, se tendrán en cuenta los costes de la contaminación acústica. Los pesos son:</p> <ul style="list-style-type: none"> • <7,5 toneladas (no sujeto a peaje) • ≥7.5 toneladas a <12 toneladas • ≥12 toneladas a ≤18 toneladas • > 18 toneladas <p>Los conductores deben pagar el peaje del camión en todas las autopistas alemanas, incluidas las áreas de servicio y todas las carreteras federales, incluso en las zonas urbanas. La red de peaje comprende aproximadamente 52.000 kilómetros en total.</p>
FRANCIA	<p>El peaje en Francia se aplica a todos los vehículos con un peso bruto total superior a 3,5 toneladas y está sujeto al IVA. Las tarifas de peaje varían significativamente dependiendo de la ruta, la hora del día y la clase de emisiones de vehículos. (No se incluyen las tarifas debido a la variedad de las mismas) Además de las tarifas para las autopistas de tránsito en Francia, se cobra una tarifa por cruzar algunos puentes y túneles. VIÑETA EN PARIS : Aplicable desde el 1 de febrero de 2017 para vehículos extranjeros que circulen por el centro de la ciudad de París</p>
REINO UNIDO	<p>El 1 de abril de 2014 el Reino Unido fijó un nuevo impuesto, basado en la duración del trayecto realizado por la red de carreteras británica, incluida Irlanda del Norte. Afecta a todo vehículo pesado no matriculado en Reino Unido de 12 toneladas o más (no se aplica a los autobuses). El pago del distintivo Levy se debe efectuar obligatoriamente antes de entrar en territorio británico. La tarifa depende del tipo de vehículo, del número de ejes y del peso del vehículo En Reino Unido, hay muchos otros tramos de peajes, como puentes y túneles. La M6, que es una de las autopistas más transitadas, es una de ellas. Se trata de una carretera que le permite evitar otras vías más transitadas alrededor de Birmingham.</p>
ITALIA	<p>El peaje en Italia se aplica a todos los vehículos en la mayoría de las autopistas. Todos los peajes calculados según las dimensiones del vehículo y un número de ejes, y sujetos a IVA. El peaje italiano es bien conocido por los reembolsos-una vez al año. Los túneles Alpinos son los túneles que conectan Italia con Francia y existen 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> • El túnel del Mont Blanc Este túnel conecta el valle Chamonix (Francia) con el valle de Aosta (Italia) y tiene 11,6 km. Los camiones con Norma Euro 0, 1 y 2 no pueden cruzar este túnel. • El Túnel de Frejus Este túnel conecta Bardonecchia (Italia) con Modane (Francia) y tiene 12,9 km. Los camiones con Norma Euro 0, 1 y 2 no pueden cruzar este túnel.
PORTUGAL	<p>En las autopistas portuguesas se aplica peaje a todos los vehículos. Los peajes portugueses están administrados por un grupo de 21 concesionarias de autopistas. Las tarifas se calculan dependiendo de las rutas y la categoría del vehículo.</p>

PEAJES (cont.)	
PAIS	DESCRIPCION
POLONIA	Todos los camiones con un peso bruto de más de 3,5 toneladas tienen que pagar el peaje con el dispositivo VIABOX . El sistema de peaje general en Polonia se basa en la tecnología de comunicación inalámbrica de corto alcance, y generalmente se paga utilizando la unidad de viaBOX a bordo, excepto para los Morowarways polacos a1, a2 y A4. Las tarifas depende del peso y de los niveles de emisiones.
REPUBLICA CHECA	Todos los camiones con un peso bruto de más de 3,5 toneladas tienen que pagar el peaje en la República Checa y deben ir equipados con el dispositivo electrónico de a bordo llamado Premid. Las cantidades de peaje no están sujetas al IVA. Las tarifas dependen de los niveles de emisión y del número de ejes
HUNGRIA	<p>Vehículos de Mercancías sistema HU-GO: Todos los vehículos de carga de más de 3,5 toneladas están obligados a pagar peaje en Hungría utilizando segmentos de pago en rutas de alta velocidad y carreteras principales. La cantidad de peaje pagada en función de la distancia cubierta depende del tipo de carretera utilizado, la categoría del motor del vehículo (J2, J3, J4) y su categorización según la clase de emisión. El peaje se registra usando uno de dos métodos: un billetes de segmento o la unidad a bordo (OBU).</p> <p>El billete de segmento es una solución adecuada para los usuarios ocasionales de carreteras húngaras, ya que el conductor tiene que especificar la ruta antes de que se inicie el viaje. Por otra parte, el OBU es muy recomendable para usuarios frecuentes de carreteras húngaras, ya que proporciona más flexibilidad, la ruta se puede cambiar siempre que sea necesario</p> <p>Euroviñeta: El sistema de cobro para el usuario basado en una viñeta electrónica incluye motocicletas, automóviles (y sus remolques), camiones con una masa máxima autorizada que no supere las 3.5 t, y autobuses- La euroviñeta se paga en base al tipo de vehículo y al tiempo de utilización de las carreteras,</p>
BULGARIA	<p>A partir del 16 de agosto de 2019 , para pasar la red de autopistas, el propietario o usuario del vehículo con un peso máximo total técnicamente admisible de más de 3,5 toneladas debe pagar un cargo por distancia, un peaje, en lugar del cargo de viñeta pagado hasta ahora. El pago del peaje da derecho al vehículo por el que se paga, para recorrer una distancia definida entre dos puntos de la carretera respectiva o el tramo de la carretera. El peaje se determinará en función de las características técnicas de la carretera o del tramo de la carretera, de la distancia recorrida, de la categoría del vehículo, del número de ejes y de sus características ecológicas, y se determina para cada carretera o sección de carretera en particular.</p> <p>Para los vehículos con un peso inferior a 3,5 toneladas se aplicará el sistema euroviñeta, que se realiza un pago según el uso de la carretera (semanal, mensual, trimestral, anual, fin de semana)</p>
RUMANIA	<p>En Rumania es utilizada la «e-viñeta» (Rovignette) en Carreteras y Autopistas Nacionales, la cual se puede adquirir por 7, 30, 90 días o con un año de vigencia. El costo del peaje depende de el tipo de vehículo. Se trata de un impuesto que pagan los usuarios de la carretera. Todos los vehículos deben tener el distintivo antes de entrar en el país (o tras pasar la frontera). La empresa CNADNR es la encargada de la explotación y mantenimiento de las autopistas rumanas.</p> <p>Además, algunos puentes del Danubio están también sujetos a peaje (como los puentes de Giurgiu-Rousse y Fetesti-Cernavoda).</p>

5. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN OTROS PAÍSES NO PERTENECIENTES A LA UE

5.1 INTRODUCCIÓN

5.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.8 SEGURIDAD SOCIAL: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.9 OTROS IMPUESTOS: TURQUÍA Y MARRUECOS

En esta etapa se analizan y cuantifican las tasas e impuestos que gravan el transporte en Marruecos y Turquía

Además, del análisis previo comparativo previo del marco tributario español con el del resto de la Unión Europea, en esta etapa se analizan y cuantifican los impuestos y tasas que gravan la actividad del transporte terrestre en otros países no pertenecientes a la Unión Europea, pero que resultan interesantes por su importancia económica o vinculación comercial o de transporte con España.

El conjunto de tasas e impuestos seleccionados para esta etapa son:

- Impuesto sobre el Valor Añadido.
- Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas.
- Impuesto de Sociedades.
- Impuesto sobre la Actividades Económicas.
- Impuesto sobre Bienes Inmuebles.
- Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica.
- Seguridad Social.
- Otros impuestos (Primas de seguro, combustible, peajes...).

Igual que para el caso de los países de la Unión Europea, el desarrollo de este análisis será más sintético que el realizado para España, ya que se pretende realizar una comparación suficiente de los distintos impuestos para el análisis comparativo a desarrollar.

Para poder analizar y cuantificar la magnitud de los impuestos, se han convertido las monedas internacionales a euros. Con Marruecos a una tasa de 1 euro = 10,81 dirhams marroquíes, para Turquía 1 euros= 6,88 liras turcas.

5. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN OTROS PAÍSES NO PERTENECIENTES A LA UE

5.1 INTRODUCCIÓN

5.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.8 SEGURIDAD SOCIAL: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.9 OTROS IMPUESTOS: TURQUÍA Y MARRUECOS

MARRUECOS

El tipo impositivo general del impuesto sobre el valor añadido en Marruecos es del 20%.

No obstante, **el tipo impositivo para el transporte de mercancías y viajeros es del 14%** con derecho a deducciones.

En relación al transporte de mercancías, existen algunas exenciones:

- Los elementos de transporte adquiridos por empresas de transporte internacional por carretera durante un periodo de 36 meses desde el inicio de la actividad.
- Las operaciones de transporte internacional (tipo 0%), así como las de reparación y mantenimiento de sus elementos de transporte.
- Las mercancías y materiales bajo régimen económico en aduana.
- Importaciones de bienes por la agencia Bayt Mal Qods Acharif.
- Importaciones de bienes por el Banco Islámico de Desarrollo.

A partir del 1 de enero de 2016, se introduce el derecho a la devolución de las cuotas de IVA soportadas en la adquisición de elementos de inmovilizado que no puedan deducirse contra el IVA repercutido de un trimestre. Quedan excluidas las cuotas soportadas en adquisiciones de vehículos, **salvo los de transporte público o transporte colectivo de personal.**

TURQUÍA

En Turquía se aplican los siguientes tipos de IVA:

- Tipo estándar: 18%.
- Tipos reducidos: 1% y 8%.

El tipo estándar del IVA se aplica a todos los suministros de bienes y servicios, a menos, que exista una medida específica de reducción o exención.

En Turquía la compra de vehículos está sujeta a un tipo impositivo del 18%. Aunque existen incentivos temporales de impuestos para la compra de vehículos durante el primero semestre de 2019. Estos incentivos consisten en una reducción del tipo impositivo hasta un 1%.

Además, los vehículos a motor están también sujetos a un Impuesto Especial del Consumo (IEC), cuyos tipos dependen de los asientos en el caso del transporte de viajeros.

Vehículos a motor diseñados para el transporte de pasajeros con más de 10 plazas	IEC (%)	IVA(%)	Total Impuesto
Minibus	9	18	10,09
Midibus	4	18	5,04
Bus	1	18	2,01

En relación con el transporte de mercancías están exentas las operaciones:

- Exportaciones de bienes y servicios.
- Transporte en tránsito.

5. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN OTROS PAÍSES NO PERTENECIENTES A LA UE

5.1 INTRODUCCIÓN

5.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.8 SEGURIDAD SOCIAL: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.9 OTROS IMPUESTOS: TURQUÍA Y MARRUECOS

MARRUECOS

El marco tributario de Marruecos en 2019, considera como sujeto pasivo de este impuesto:

- ❑ Las personas físicas que tienen su domicilio fiscal en Marruecos, por sus ingresos y beneficios de origen marroquí y extranjero.
- ❑ Las personas físicas que no tienen su domicilio fiscal en Marruecos, por sus ingresos de origen marroquí.
- ❑ Las sociedades mercantiles constituidas en Marruecos.
- ❑ Las agrupaciones de interés económicos.

Además, existen otros tipos específicos tales como:

- ❑ Régimen especial de emprendedores, cuya cifra de negocio sea inferior a 46.166€ (500.000 dirhams) en caso de actividades comerciales, industriales o artesanales: 1% s/ cifra de negocio.
- ❑ Régimen especial de emprendedores, cuya cifra de negocio sea inferior a 18.466 € (200.000 dirhams) en caso de prestación de servicios: 2% s/ cifra de negocio.
- ❑ 10% s/ ingresos brutos de empresas no residentes.

Tramos de Renta (€)*	Tipo	Deducción (€)
Hasta 2.775	0%	0
de 2.776 a 4.625	10%	277
de 4.626 a 5.550	20%	740
de 5.551 a 7.400	30%	1295
de 7.400 a 16.651	34%	1591
Por encima de 16.651	38%	2257

Deducciones y créditos de impuestos

- ❑ Los donativos, en dinero o especie a organismos y entidades sin ánimo de lucro recogidos en la ley.
- ❑ 10% de la base imponible para los intereses de los préstamos hipotecarios otorgados por instituciones especializadas o entidades bancarias.
- ❑ Las aportaciones hechas a un plan de pensiones, de duración igual o superior a 8 años y realizables a partir de 50 años de edad, con el límite de 10% de la base imponible y con un límite del 50% de su salario, cuando el contribuyente perciba únicamente restan del trabajo. Para la determinación de la base imponible en planes de pensiones y rentas vitalicias se establece una reducción del 55% sobre el total bruto si no supera los 15.604€ (169.000 dirhams) y en el caso de que los supere la reducción sería del 40%.

TURQUÍA

- ❑ De acuerdo a la legislación tributario turca, en 2019 los residentes (personas que residen en Turquía o que pasan periodos ininterrumpidos de más de 6 meses en un año natural), tributan sobre los ingresos y rendimientos generados dentro y fuera de Turquía, mientras que los no residentes sólo tributan sobre los ingresos con origen en Turquía.
- ❑ El criterio de nacionalidad también se aplica independientemente de su condición de residente, es decir, a los ciudadanos turcos que residen en el extranjero y trabajan para el gobierno o una institución gubernamental o una empresa cuya sede se encuentra en Turquía.

Tramos de Renta (€) Rendimientos del trabajo	Tipo	Tramos de Renta (€) Otros rendimientos	Tipo
Hasta 2.150	15%	Hasta 2.150	15%
De 2.151 a 4.940	20%	De 2.151 a 4.940	20%
De 4.941 a 17.440	27%	De 4.941 a 11.628	27%
Por encima de 17.441	35%	Por encima de 11.629	35%

Deducciones y créditos de impuestos:

- ❑ No está permitido deducciones comerciales para empleados individuales, pero si está permitido las deducciones fiscales para contribuciones de regímenes de pensiones acreditados en Turquía, hasta un límite del 10%.
- ❑ Las contribuciones para seguridad social también son deducibles.
- ❑ También existen deducciones personales por donaciones a instituciones específicas, con ciertos límites establecidos.
- ❑ Los individuos que pagan impuestos a través de declaraciones anuales pueden deducir de su declaración los gastos de educación realizados en Turquía, tanto para sí mismo como para su familia. Esta deducción no será superior al 10% de la base del puesto sobre la renta.
- ❑ Las primas de seguro personales (para sí mismo, cónyuge y/o hijos) son deducibles, pero no pueden exceder el 15% del ingreso bruto mensual y el monto salarial mínimo anual.

5. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN OTROS PAÍSES NO PERTENECIENTES A LA UE

5.1 INTRODUCCIÓN

5.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.8 SEGURIDAD SOCIAL: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.9 OTROS IMPUESTOS: TURQUÍA Y MARRUECOS

MARRUECOS

Las sociedades, tengan o no sede en Marruecos, son sujeto pasivo por el conjunto de sus productos, beneficios e ingresos, con arreglo a los convenios de doble imposición. Todas las sociedades, están sujetas al impuestos, cualquiera que sea su forma jurídica, a excepción de:

- Agrupaciones de interés económico.
- Establecimientos públicos y otras personas jurídicas que realicen operaciones a título lucrativo.
- Fondos creados por vía legislativa o contractual.
- Filiales y establecimientos permanentes de sociedades no residentes, constituidas en Marruecos siempre que sus socios sean personas físicas.

El importe de la cuota mínima no puede ser inferior a 3.000 dirhams (27€), independientemente del resultado fiscal. La base del cálculo la constituyen la cifra de negocios, los ingresos complementarios y financieros, las subvenciones, las primas y los donativos recibidos.

Base Imponible (€)	Tipo
0 – 27.700	10%
27.701 – 92.333	20%
> 92.333	31%

TURQUÍA

En 2019, las empresas cuya sede legal o la gerencia se encuentre en Turquía, se consideran contribuyentes de manera íntegra, y tributan por sus ingresos a nivel global. Las empresas no residentes son contribuyentes parciales, y sólo pagan impuestos por sus ingresos originados en Turquía.

En Turquía no se aplica un tipo progresivo, si no una tipo fijo del 22% para los años 2018, 2019 y 2020 sobre las ganancias netas generadas, ajustadas por exenciones y deducciones e incluyendo las pérdidas acumuladas del año anterior, en una medida limitada.

Las empresas residentes están sujetas a una retención del 15% cuando se pagan dividendos a los accionistas. Sin embargo, los dividendos pagados por una empresa residente a otras empresas residentes no están sujetos a retención.

Deducciones y créditos de impuestos:

- ❑ Las empresas pueden deducirse los gastos corrientes, impuestos de bienes inmobiliarios, siempre que estén relacionados con la actividad de la empresa.
- ❑ Gastos en I+D.
- ❑ Las donaciones a instituciones de caridad reconocidas y para construcción de escuelas, hospitales y organizaciones de investigación científica son deducibles hasta 5% de las ganancias brutas de la empresa. Los pagos por pensiones y desvinculación laboral son deducibles a efectos del impuesto de sociedades bajo ciertas condiciones.

5. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN OTROS PAÍSES NO PERTENECIENTES A LA UE

5.1 INTRODUCCIÓN

5.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.8 SEGURIDAD SOCIAL: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.9 OTROS IMPUESTOS: TURQUÍA Y MARRUECOS

MARRUECOS

El régimen tributario marroquí aplica un impuesto profesional, tanto a las personas físicas como jurídicas de nacionalidad marroquí o extranjera, que realizan una actividad profesional en Marruecos.

Este impuesto consiste en un impuesto sobre el valor del alquiler de locales comerciales y activos fijos. Las tasas impositivas oscilan entre el 10% y el 30% con exención de los primeros cinco años de actividad.

TURQUÍA

No aplica.

5. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN OTROS PAÍSES NO PERTENECIENTES A LA UE

5.1 INTRODUCCIÓN

5.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.8 SEGURIDAD SOCIAL: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.9 OTROS IMPUESTOS: TURQUÍA Y MARRUECOS

MARRUECOS

En Marruecos el sujeto pasivo de este impuesto es el propietario o el usufructuario, y en su defecto el ocupante.

En caso de un edificio, si el propietario del inmueble es diferente del propietario del edificio, el impuesto se establece a nombre del propietario del edificio.

En el caso de una propiedad conjunta, el impuesto se establece a nombre de la propiedad conjunta, a menos que, los propietarios soliciten establecerlo por separado.

El impuesto de bienes inmuebles en Marruecos se basa en el valor del alquiler de los edificios. Este valor se basa en el alquiler promedio para viviendas similares ubicadas en el mismo vecindario.

Valor del Alquiler Anual (€)	Tasa (%)	Importe a Deducir(€)
0-463	-	-
464-1.850	10	46
1.851-3.750	20	231
>3.750	30	601

Los ingresos procedentes del impuesto se distribuyen de la siguiente manera:

- ❑ 90% a los presupuestos de los municipios del lugar de tributación.
- ❑ 10% del presupuesto general para gastos de gestión.

TURQUÍA

El impuesto de bienes inmuebles en Turquía se divide en:

□ Impuesto sobre el edificio:

- 0,1% del valor declarado del edificio si la propiedad se utiliza como vivienda habitual.
- 0,2% del valor declarado si se utilizara para otros propósitos.

□ Impuesto sobre el terreno:

- 0,3% si el valor declarado se utiliza para la construcción de una propiedad.
- 0,1% si el terreno está situado fuera del área municipal.
- El impuesto es el doble si el terreno se encuentra dentro del área municipal de ciudades principales, tales como Ankara, Estambul, Izmir...

El impuesto es deducible en el pago del Impuesto de Sociedades.

Si la propiedad es vendida, tanto el comprador como el vendedor deben pagar un 1,5% del impuesto sobre el valor de venta de la propiedad.

5. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN OTROS PAÍSES NO PERTENECIENTES A LA UE

5.1 INTRODUCCIÓN

5.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.8 SEGURIDAD SOCIAL: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.9 OTROS IMPUESTOS: TURQUÍA Y MARRUECOS

MARRUECOS

En el sistema fiscal marroquí existe el Impuesto Especial Anual sobre Vehículos. Están sujetos a este impuesto, además de los vehículos, los conjuntos de vehículos y los vehículos articulados que consisten en un vehículo de remolque y un remolque o semirremolque.

Para vehículos cuyo peso total cargado se menciona en la ficha técnica del vehículo y para combinaciones de vehículos que consisten en un vehículo tractor y un remolque o semirremolque con el peso bruto máximo remolcado mencionado en la ficha técnica, la tasa del impuesto se fija en función del peso total en carga y en función del peso total máximo en carga remolada (en ambos casos son los intervalos de peso y tarifas son iguales).

Peso (Kg)	Tarifa (€)
3.000-5.000	73,87
5.001-9.000	124,65
9.001-15.000	253,92
15.001-20.000	415,50
20.001-33.000	674,03
33.001-40.000	692,50
>40.001	1015,66

Además, las cabezas tractoras deben pagar una **Tasa de Registro equivalente a 923,72 euros** (10.000 dirhams).

También existe un impuesto sobre la actividad destinada al transporte de viajeros.

La base de la aplicación de este impuesto ha sido modificada por una enmienda que se aplica al ejercicio de la actividad y no a la autorización. Es decir, el texto de la ley tributaria establece que la imposición del impuesto se basará en la actividad en lugar de las licencias. Esto debido a la liberalización del sector y la posibilidad de ejercer la actividad sin pasar por la obligación de obtener la licencia. La tarifa para el transporte de viajeros se basa en función del número de asientos del vehículos.

Número de asientos	Tarifa (€)
< 7	De 13,85 a 36,93
7-15	De 27,70 a 73,87
16-39	De 46,17 a 129,27
>39	De 73,87 s 184,67

TURQUÍA

En Turquía el impuesto sobre los vehículos se fija en función de si el vehículo está destinado al transporte de viajeros o mercancías.

Si el vehículo está destinado al transporte de viajeros, el impuesto se fija en función del número de asientos y la antigüedad del vehículo.

Número de plazas	Edad del Vehículo (años)		
	1-6	7-15	>16
	Euros		
Hasta 25	377,47	225,44	98,84
De 26 hasta 35	452,62	377,47	149,56
De 36 hasta 45	503,78	427,33	199,42
>45	604,22	503,78	301,60

En cambio, si el vehículo está destinado al transporte de mercancías, el impuesto se fija en función de la Masa Máxima Autorizada y la antigüedad del vehículo.

Masa Máxima Autorizada (Kg)	Edad del Vehículo (años)		
	1-6	7-15	>16
	Euros		
> 1.500	134,16	89,10	43,75
1.501-3.500	271,37	157,41	89,10
3.501-.5.000	407,70	339,24	134,16
5.001-10.000	452,62	384,45	180,38
10.001-20.000	543,90	452,62	271,37
>20.001	680,38	543,90	316,13

5. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN OTROS PAÍSES NO PERTENECIENTES A LA UE

5.1 INTRODUCCIÓN

5.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.8 SEGURIDAD SOCIAL: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.9 OTROS IMPUESTOS: TURQUÍA Y MARRUECOS

MARRUECOS

En Marruecos el único régimen de Seguridad Social obligatorio es el que dirige el fondo de “Caisse Nationale de Sécurité Sociale” (CNSS).

Otros órganos privados de regímenes de Seguridad Social están disponibles, pero no son obligatorios.

Tanto los empleados como los empleadores deben contribuir al régimen de la Seguridad Social dirigido por la CNSS. Las tasas son las siguientes y se aplican sobre el salario bruto, excluyendo exenciones e indemnizaciones:

Contribución	Proporción empleado (%)	Proporción empleador (%)	TOTAL
Aportación familiar	-	6,40	6,40
Aportación social	4,48	8,98	13,46
Formación profesional	-	1,60	1,60
Seguro médico obligatorio	2,26	4,11	6,37
Total	6,74	21,09	27,83

TURQUÍA

En Turquía la Seguridad Social se calcula sobre unos límites salariales por día, siendo el límite mínimo de **12,4€/día y 93€/día el máximo**.

Las cuotas de Seguridad Social deben ser pagadas por el empleador y empleado según las tarifas definidas por categorías laborales.

Para los ciudadanos turcos, la tasa general es **del 20,5%** (si se cumplen ciertas condiciones, se reduce en un 5%) para el **empleador y un 14% para el empleado en 2019** (Total del 34,5%).

Además, existe una **contribución de desempleo obligatorio**. Esta es calculada a partir un nivel de ingresos superior a 92,87€ por día entre el 1 de enero de 2019 y el 31 de diciembre de 2019. La prima es pagada por el empleado, el empleador y el estado:

Pagador	Tasa (%)
Empleado	1
Empleador	2
Estado	1

Un ciudadano extranjero cubierto por el sistema de Seguridad Social de su país, no está obligado a pagar las primas de Seguridad Social en Turquía hasta un periodo de 3 meses. Si hay un tratado de Seguridad Social entre el país de origen y Turquía, el periodo de exención puede ser más largo.

Si el empleado no está sujeto a Seguridad Social extranjera, tributará según la legislación turca.

5. ANÁLISIS TRIBUTARIO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA EN OTROS PAÍSES NO PERTENECIENTES A LA UE

5.1 INTRODUCCIÓN

5.2 IMPUESTO SOBRE EL VALOR AÑADIDO: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.3 IMPUESTO SOBRE LA RENTA DE LAS PERSONAS FÍSICAS: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.4 IMPUESTO DE SOCIEDADES: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.5 IMPUESTO SOBRE ACTIVIDADES ECONÓMICAS: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.6 IMPUESTO SOBRE BIENES INMUEBLES: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.7 IMPUESTO SOBRE VEHÍCULOS DE TRACCIÓN MECÁNICA: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.8 SEGURIDAD SOCIAL: TURQUÍA Y MARRUECOS

5.9 OTROS IMPUESTOS: TURQUÍA Y MARRUECOS

En este apartado se han resumido algunos impuestos de relevancia que aparecen en la actividad de transporte por carretera y que no se ha detallado previamente

País	Prima de seguros	Combustible	Peajes
MARRUECOS	13,8% de la prima de seguro, cualquier vehículo. Aunque sólo el seguro de responsabilidad es obligatorio, los vehículos pesados también están cubiertos por un seguro de defensa y recurso, cuya prima de del 8% de la responsabilidad civil, además de un seguro contra incendio, cuya prima es del 9 por mil, del valor del vehículo, para camiones y autobuses.	El impuesto sobre el gasóleo en Marruecos, supone un 21% del precio de venta al consumidor.	La Ley de Financiación de 1989, introdujo un impuesto denominado "Impuesto por Eje", que se paga en la cuenta especial para mantenimiento de carreteras. Este impuesto afecta a los vehículos utilizados para el transporte de mercancías y pasajeros con una MMA superior a 3.000 kg. Su cuantía varía entre 74€ y 833€ (800-9.000 dirhams marroquíes).
TURQUÍA	Se aplica un impuesto seguros a una tasa general del 5% en cargos bancarios y de seguros.	En Turquía existe un impuesto especial indirecto sobre hidrocarburos que grava el consumo de cualquier hidrocarburo: Gasolina 95: 0,30 €/litro. Gasolina 98: 0,33 €/litro. Diesel: 0,20 €/litro. Esto es equivalente a la aplicación de un 20% del precio de venta al consumidor.	En las carreteras turcas el peaje está basado en la distancia recorrida y el tipo de vehículo utilizado. Estas categorías son: 1. Vehículos con una distancia entre ejes de menos de 3,25 m. 2. Vehículos con un máximo de 2 ejes y una distancia entre ellos de más de 3,25 m. 3. Vehículos con 3 ejes. Así dependiendo del tipo de vehículo, el importe medio aproximado oscila entre 0,009€/km y 0,015€/km.

LA FISCALIDAD EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA Y SU REPERCUSIÓN EN LA PRODUCTIVIDAD EMPRESARIAL Y NACIONAL

TOMO 2/2

AGOSTO 2019

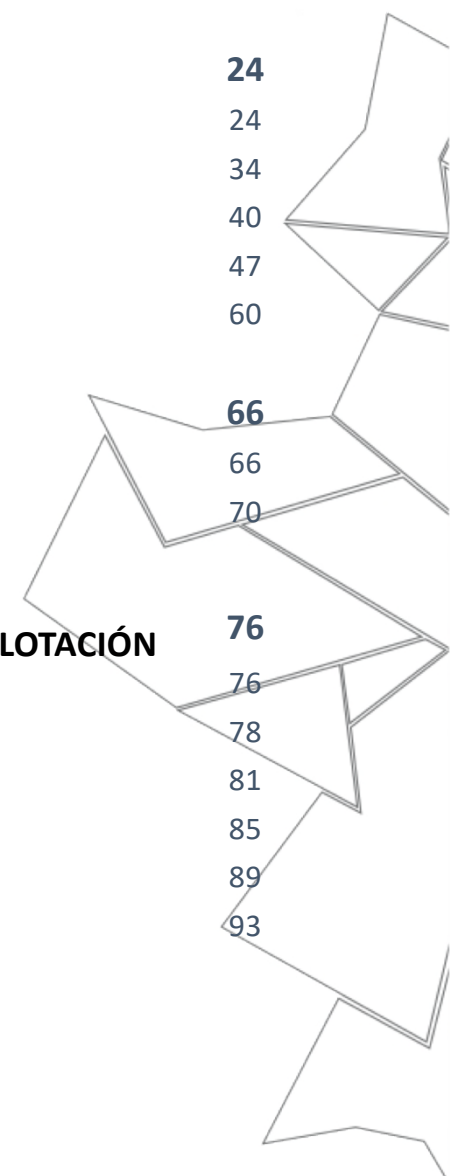
TEIRLOG INGENIERIA

Empresa Certificada



Este documento ha sido encargado por el Ministerio de Fomento y refleja los análisis y conclusiones de los autores del Estudio sin que ello implique necesariamente que el Ministerio las hace propias.

6. SUPUESTOS BÁSICOS EN LA ELABORACIÓN DEL MODELO DE FISCALIDAD. MERCANCIAS Y VIAJEROS	4
7. VARIACIÓN DE LA CARGA FISCAL SEGÚN SECTOR, TIPO Y TAMAÑO DE LA UNIDAD DE EXPLOTACIÓN	24
7.1. Transporte de mercancías	24
7.2. Transporte regular de viajeros	34
7.3. Transporte discrecional de viajeros	40
7.4. Comparativa de modelos y conclusiones	47
7.5. Comparativa de modelos en estudios anteriores de fiscalidad	60
8. SUPUESTOS BÁSICOS EN LA ELABORACIÓN DEL MODELO DE FISCALIDAD EN LA UE	66
8.1. Introducción	66
8.2. Supuestos por tipo de impuesto	70
9. VARIACIÓN DE LA CARGA FISCAL EN LOS PAISES DE LA U.E. SEGÚN TIPOLOGÍA DE LA UNIDAD DE EXPLOTACIÓN	76
9.1. Introducción	76
9.2. Transporte de mercancías: Persona física con 1 vehículo	78
9.3. Transporte de mercancías: Persona jurídica con 20 vehículos	81
9.4. Transporte regular de viajeros: Persona jurídica con 20 vehículos	85
9.5. Transporte discrecional de viajeros: Persona jurídica con 20 vehículos	89
9.6. Conclusiones	93



10. IMPACTO DE LA FISCALIDAD EN LA COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS

10.1. Competitividad en el marco global de la economía nacional

10.2. Competitividad por el impuesto de hidrocarburos

10.3. Impacto sobre la productividad de la fiscalidad soportada en transporte nacional e internacional

11. RESUMEN

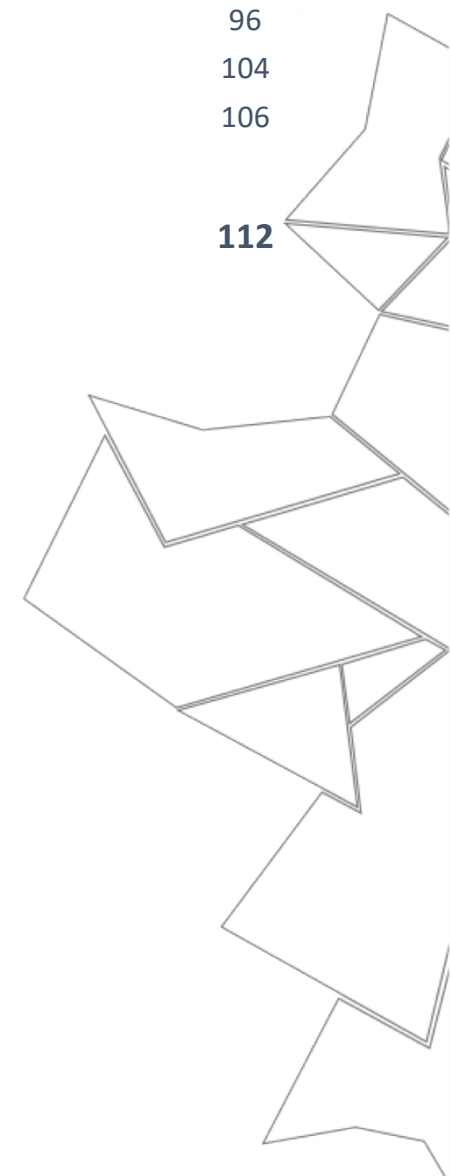
96

96

104

106

112



6. SUPUESTOS BÁSICOS EN LA ELABORACIÓN DEL MODELO DE FISCALIDAD. MERCANCIAS Y VIAJEROS

La elaboración de un modelo que cuantifica la carga fiscal, permite analizar las variaciones de ésta en función de distintos parámetros

En la elaboración de este estudio se ha realizado un modelo en el que se cuantifica la carga fiscal soportada por cada unidad empresarial tipo considerada. De esta forma, se facilita la identificación de las posibles distorsiones existentes en el sistema fiscal del sector del transporte en función de las características del sujeto pasivo.

Las unidades de explotación consideradas han sido las siguientes:

- ❑ Transporte de mercancías por carretera:
 - Persona Física: con 1 único vehículo propio, con 5 vehículos propios, con 10 vehículos propios.
 - Persona Jurídica: con 5 vehículos propios, con 10 vehículos propios, con 20 vehículos propios .
 - Cooperativa de transportistas: con 10 vehículos propios, con 20 vehículos propios.
- ❑ Transporte Discrecional de Viajeros por carretera:
 - Persona Física: con 1 único vehículo propio, con 5 vehículos propios, con 10 vehículos propios.
 - Persona Jurídica: con 5 vehículos propios, con 10 vehículos propios, con 20 vehículos propios.
- ❑ Transporte Regular de Viajeros por carretera:
 - Persona Física: con 5 vehículos propios, con 10 vehículos propios.
 - Persona Jurídica : con 5 vehículos propios, con 10 vehículos propios, con 20 vehículos propios.
- ❑ No se han considerado las Cooperativas en el sector de viajeros dada su escasa incidencia real.

Supuestos considerados para el transporte de mercancías por carretera

Los supuestos o hipótesis de partida para la utilización del modelo de cálculo fiscal han sido los siguientes:

Para el transporte de mercancías se ha considerado un vehículo tipo, el mismo que tipifica el Observatorio de Costes del Ministerio de Fomento como vehículo articulado de carga general. Las características y datos básicos de explotación de este vehículo, son los utilizados por dicho Observatorio de Costes, y son las siguientes:

- PMA de 40 toneladas.
- 25 toneladas de carga útil.
- 5 ejes (2 de la tractora, 3 del semirremolque).
- 12 neumáticos.
- 455 CV.
- Consumo medio de gasóleo de 35 litros cada 100 kilómetros.
- 120.000 kilómetros anuales (de los cuales 18.000 son en vacío).
- 1.800 horas de actividad anuales por vehículo, el 15%.

Características técnicas y de explotación de vehículo de carga general. 2019

Características técnicas	
Vehículo articulado de carga general	
Potencia	455 CV
Masa Máxima Autorizada	40.000 kg
Carga útil	25.000 kg
Nº ejes	5 ejes
Características de explotación	
Recorridos en carga superiores a 200km	
Kilómetros recorridos al año	
Totales	120.000 km
En carga (85%)	102.000 km
Tiempo de actividad al año	
Horas trabajadas	1.800 h
Horas trabajadas en carga (85%)	1.530 h

Fuente: Observatorio de costes de transporte de mercancías por carretera
Elaboración: TEIRLOG I.

Estructura de costes considerada para el transporte de mercancías por carretera

Se ha tomado como base de la estructura de costes de este vehículo que presenta el Observatorio de Costes del M^o de Fomento en su última actualización de 2019 que se compone de:

- ❑ Costes fijos, costes variables y costes indirectos.
- ❑ Con el fin de aproximarse algo a la realidad del sector, sobre dicha estructura básica, se han elaborado **tres estructuras correspondientes a tres tamaños de empresa en función del número de vehículos** en base a considerar las economías de escala (o incrementos de coste) que se pueden generar por la dimensión empresarial.

Empresa Pequeña 1-5 Vehículos.
 Empresa Mediana: 6-19 Vehículos.
 Empresa Grande: Más de 20 Vehículos

Variación de los costes según tamaño de empresa

	Pequeña	Mediana	Grande
Total amortización	100	92,5	85,0
Total financiación	100	96,5	90,0
Coste anual del conductor (incluido SS y otros)	100,0	100,0	103
Dietas	75,0	92,5	100
Seguros	100,00	92,50	85,00
Costes fiscales	100,00	100,00	100,00
Combustible	100,00	96,50	90,00
Neumáticos	100,00	92,50	85,00
Mantenimiento	100,00	96,50	90,00
Peajes	100,00	100,00	100,00
Consumo de disolución de urea	100,00	100,00	100,00
Reparaciones	95,00	100,00	100,00

Fuente: Observatorio de costes de transporte de mercancías por carretera.2019
 Elaboración: TEIRLOG I.

Costes Totales anuales según tamaño de empresa. 2019

	Pequeña	Mediana	Grande
	Euros	Euros	Euros
COSTES DIRECTOS			
COSTES FIJOS	66.166,35	66.905,33	66.143,83
Vehículo	18.381,09	17.103,42	15.750,07
Total amortización	15.858,32	14.668,95	13.479,57
Total financiación	2.522,77	2.434,47	2.270,49
Personal	40.654,58	43.147,96	44.216,55
Coste anual del conductor (incluido SS y otros)	29.968,68	29.968,68	29.968,68
Dietas	10.685,90	13.179,28	14.247,87
Seguros	6.356,44	5.879,71	5.402,97
Costes fiscales	774,24	774,24	774,24
COSTES VARIABLES	50.460,58	48.907,64	46.034,14
Combustible	36.141,17	34.876,23	32.527,05
Neumáticos	5.396,26	4.991,54	4.586,82
Mantenimiento	1.840,08	1.775,68	1.656,07
Peajes	1.955,02	1.955,02	1.955,02
Consumo de disolución de urea	1.686,85	1.686,85	1.686,85
Reparaciones	3.441,20	3.622,32	3.622,32
TOTAL	116.626,94	115.812,96	112.177,97

Costes indirectos (6.5% de costes directos)	Euros	Euros	Euros
Costes repercutibles a un vehículo	7.580,75	7.527,84	7.291,57

COSTES TOTALES	124.207,69	123.340,81	119.469,53
-----------------------	-------------------	-------------------	-------------------

Fuente: Observatorio de costes de transporte de mercancías por carretera.2019
 Elaboración: TEIRLOG I.

Ingresos considerados para el transporte de mercancías por carretera

Igualmente, ha sido necesario estimar los ingresos. Para este cálculo se va a usar el ratio ROS (margen sobre ventas). Para su estimación se han tenido en cuenta y se han consultado múltiples fuentes. El resultado varía en función de si el resultado es presentado de manera general del sector, en función de estudios realizados en años pasados según tamaño de empresa o de si son estudios sectoriales. Los ratios son los siguientes:

1. ROS general sector:

- 1.1. Análisis Económico Financiero del sector de transporte por carretera (Mº de Fomento, 1997) **2,90%**.
- 1.2. Análisis Económico Financiero del sector de transporte por carretera (Mº de Fomento, 2002) **2,00%**.
- 1.3. Análisis Económico Financiero del sector de transporte por carretera (Mº de Fomento, 2007) **1,80%**.
- 1.4. Central de Balances de Banco de España, 2016, presentación por cuartiles: **Q1=-0,81% - Q2=2,85% - Q3=8,3%**.

2. Estudios según tamaño de empresa (ROS):

2.1. Estudio Fiscalidad en el sector del Transporte por carretera (Mº de Fomento, 2002):

2.2 Análisis Económico Financiero del sector de transporte por ctra. (Mº de Fomento, 2005):

2.3. Estudio Fiscalidad en el sector del Transporte por carretera (Mº de Fomento, 2007):

3. Estudios sectoriales:

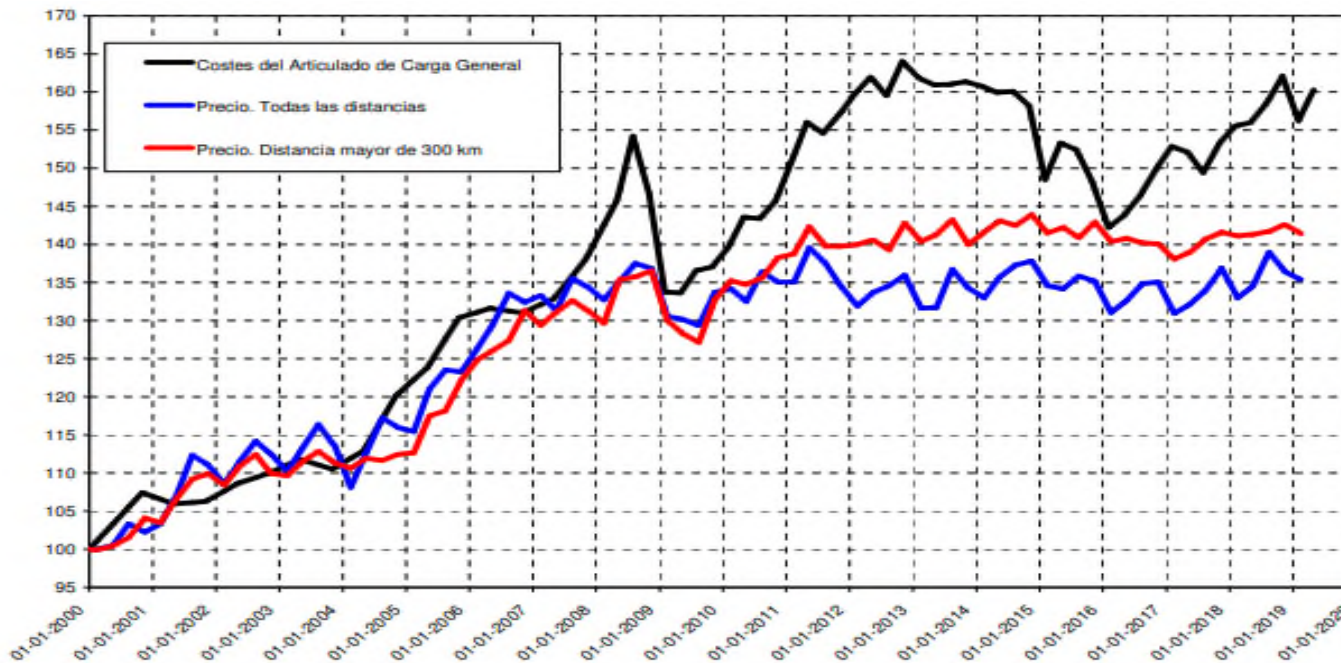
3.1. Revista especializada en el sector del Transporte por carretera Transportes XXI, 2017:
(Muestra de **3.228** empresas de todas las dimensiones actualizadas).

Según Número de Vehículos	
Pequeña: 1-5 Veh	-3,5%
Mediana: 6-20 Veh	0,9%
Grande: > 20 Veh	4,5%
Según Facturación	
Pequeña: < 2M	-0,7%
Mediana: 2M-6M	1,5%
Grande: > 6M	1,4%
Según Número de Empleados	
Pequeña: 1-3 Empl	1,8%
Mediana: 4-19 Empl	1,9%
Grande: > 20 Empl	3,9%
Según Facturación	
Pequeña: < 2M	3,6%
Mediana: 2M-49,9M	2,4%
Grande: > 50M	1,6%

Ingresos considerados para el transporte de mercancías por carretera (Cont.)

Para el presente estudio, se va a usar el ratio ROS proporcionado en la revista Transporte XXI, porque además de ser el más actualizado del sector y con una **muestra significativa de 3.228 empresas de mercancías** de toda la nación, y ser una publicación relevante para el sector del transporte de mercancías por carretera, se considera que sus datos son los más reales actualmente. El equipo consultor ha realizado un muestreo **esquemático para comprobar los datos expuestos**. Se observa que muestra discrepancias con los estudios previos, éstas pueden ser debidas a diversos factores: crisis económica, cambios en el sector... No obstante, también hay que considerar la evolución de Precios y Costes de transporte de mercancías por carretera de 2007 a 2019. Esta evolución es proporcionada por el M^o de Fomento y muestra que la evolución de los precios con respecto a los costes se ha deteriorado en un 10% en 2019, lo cual implica un deterioro de los márgenes con carácter general (por vehículo tipo no por tamaño empresarial), que se ha considerado en las márgenes utilizados en este trabajo.

Evolución del precio medio (sin IVA), por kilómetro en carga y de los costes por kilómetro. Índice base: 01-01-2000=100 año



Fuente: Observatorio de precios de transporte de mercancías por carretera.

No obstante, la elaboración del estudio de la Situación Económica Financiera de las Empresas Españolas del Transporte por Carretera, actualmente en ejecución por el M^o de Fomento, arrojará más criterio y un resultado más concreto sobre la rentabilidad real del sector del transporte de mercancías por carretera.

Como contraste de los datos expuestos se ha realizado una investigación de una muestra de 900 empresas de transporte de mercancía por carretera correspondiente a los 3 tamaños de empresas seleccionadas, cuyos resultados respecto al ROS calculado no son exactamente coincidentes con los publicados en ellos estudios realizados por la revista especializada en el sector del transporte por carretera (Transportes XXI). Por lo cual se decide mantener los resultados de dicha publicación.

Ingresos considerados para el transporte de mercancías por carretera (Cont.)

Por lo que la estimación de los ingresos anuales por vehículo se ha realizado en base a las siguiente hipótesis:

- ❑ Se considera que los ingresos de la empresa grande (≥ 20 vehículos) corresponden a un margen bruto del 1,6% sobre sus ingresos totales.
- ❑ Para la empresa mediana (6 a 19 vehículos) se considera un margen del 2,4% sobre sus ingresos totales.
- ❑ Se considera que a la empresa pequeña (1 a 5 vehículos), presenta un margen del 3,6% sobre sus ingresos totales.

En consecuencia, resulta que la empresa grande es la estructura empresarial que menos costes anuales por vehículo soporta, en parte debido a que, las empresas grandes disponen de más camiones y pueden conseguir mejores precios (economías de escala de compras). En cambio, estas tienen unos menores ingresos totales por vehículo, generando por un margen es más pequeño.

Costes e ingresos anuales según tamaño empresarial. €/Veh/año. 2019

	Pequeña	Mediana	Grande
Costes Totales	124.207,69	123.340,81	119.469,53
Ingresos Totales	128.846,15	126.373,78	121.412,13
Beneficio	4.638,46	3.032,97	1.942,59
Margen	3,6%	2,4%	1,6%

Elaboración: TEIRLOG I.

Supuestos considerados para el transporte de viajeros por carretera

Para el transporte de viajeros se ha considerado un vehículo tipo, el mismo que tipifica el Observatorio de Costes del Ministerio de Fomento para un autobús con más de 55 plazas. Las características y datos básicos de explotación de este vehículo, son los utilizados por dicho Observatorio de Costes, y son las siguientes:

- 3 ejes.
- 8 neumáticos .
- 420 CV.
- Consumo medio de gasóleo de 35 litros cada 100 kilómetros .
- 244.812 kilómetros anuales servicio regular y 75.000 servicio discrecional.
- (*) Para cubrir el servicios regular se necesitan varios conductores por autocar. Se han utilizado en este caso 2,2 conductores.

Características técnicas y de explotación de autobús con más de 55 plazas. 2019

Características técnicas	
Autocar de más de 55 plazas (64 incluido conductor)	
Potencia	420 CV
Longitud	13,5 - 15 m
Categoría	Estándar
Nº ejes	3 ejes
Características de explotación	
Km recorridos al año con pasajeros	100%

Características de explotación	
Servicio regular *	
Kilómetros recorridos al año	244.812 km
Tiempo de actividad al año (estimado)	5875,5 h

Características de explotación	
Servicio discrecional	
Kilómetros recorridos al año	75.000 km
Tiempo de actividad al año	1.800 h

Fuente: Observatorio de costes del Transporte de viajeros por Carretera.
Elaboración: TEIRLOG I.

Estructura de costes considerada para el transporte de viajeros por carretera: Servicio Regular

Al igual que en el caso de las mercancías se han elaborado **tres estructuras de costes correspondientes a tres tamaños de empresa en función del número de vehículos**, en base a considerar las economías de escala (o incrementos de coste) que se pueden generar por la dimensión empresarial, que se incluye en la correspondiente tabla.

Empresa Pequeña 1-5 Vehículos.
Empresa Mediana: 6-19 Vehículos.
Empresa Grande: Más de 20 Vehículos.

Variación de los costes según tamaño de empresa. %

	Pequeña	Mediana	Grande
Total amortización	100	92,5	85,0
Total financiación	100	89,0	72,9
Coste anual del conductor (incluidos SS y otros)	100	108,8	120,3
Dietas	100	105,0	110,0
Seguros	100	92,5	85,0
Costes fiscales	100	100,0	100,0
Combustible	100	84,9	83,5
Neumáticos	100	92,5	85,0
Reparaciones y conservación	100	105,0	105,0

Fuente: Observatorio de costes de transporte de viajeros por carretera
Elaboración: TEIRLOG I.

Costes Totales anuales según tamaño de empresa. €/Veh/año. 2019

	Pequeña	Mediana	Grande
	Euros	Euros	Euros
COSTES DIRECTOS			
COSTES FIJOS	134.960,39	138.441,82	143.648,15
Vehículo	41.784,17	38.587,57	35.299,49
Total amortización	39.990,33	36.991,06	33.991,78
Total financiación	1.793,84	1.596,52	1.307,71
Personal	87.900,67	94.933,96	103.783,63
Coste anual del conductor (incluidos SS y otros)	69.064,18	75.155,64	83.063,49
Dietas	18.836,49	19.778,31	20.720,14
Seguros	4.736,79	4.381,53	4.026,27
Costes fiscales	538,76	538,76	538,76
COSTES VARIABLES	134.321,33	123.123,65	120.946,62
Combustible	79.813,77	67.721,99	66.636,52
Neumáticos	14.554,24	13.462,67	12.371,10
Reparaciones y conservación	39.953,32	41.939,00	41.939,00
TOTAL	269.281,72	261.565,47	264.594,77

COSTES INDIRECTOS	Euros	Euros	Euros
(12,5% de costes directos)			
Costes repercutibles a un vehículo	33.660,21	32.695,68	33.074,35

COSTES TOTALES	302.941,93	294.261,16	297.669,11
-----------------------	-------------------	-------------------	-------------------

Fuente: Observatorio de costes de transporte de viajeros por carretera
Elaboración: TEIRLOG I.

Estructura de costes considerada para el transporte de viajeros por carretera: Servicio Discrecional

Para el servicio discrecional de transporte de viajeros, la estructura por tamaño de empresa es la siguiente:

Empresa Pequeña 1-5 Vehículos.
 Empresa Mediana: 6-19 Vehículos.
 Empresa Grande: Más de 20 Vehículos.

Variación de los costes según tamaño de empresa. %

	Pequeña	Mediana	Grande
Total amortización	100	92,5	85,0
Total financiación	100	89,0	72,9
Coste anual del conductor (incluidos SS y otros)	100	108,8	120,3
Dietas	100	105,0	110,0
Seguros	100	92,5	85,0
Costes fiscales	100	100,0	100,0
Combustible	100	84,9	83,5
Neumáticos	100	92,5	85,0
Reparaciones y conservación	100	105,0	105,0

Fuente: Observatorio de costes de transporte de viajeros por carretera
 Elaboración: TEIRLOG I.

Costes Totales anuales según tamaño de empresa. €/Veh/año. 2019

	Pequeña	Mediana	Grande
COSTES DIRECTOS	Euros	Euros	Euros
COSTES FIJOS	62.880,87	64.367,38	66.633,78
Vehículo	17.650,47	16.295,29	14.894,37
Total amortización	16.753,55	15.497,03	14.240,52
Total financiación	896,92	798,26	653,85
Personal	39.954,85	43.151,80	47.174,38
Coste anual del conductor (incluidos SS y otros)	31.392,81	34.161,66	37.756,13
Dietas	8.562,04	8.990,14	9.418,24
Seguros	4.736,79	4.381,53	4.026,27
Costes fiscales	538,76	538,76	538,76
COSTES VARIABLES	41.150,35	37.719,86	37.052,91
Combustible	24.451,55	20.747,14	20.414,60
Neumáticos	4.458,80	4.124,39	3.789,98
Reparaciones y conservación	12.240,00	12.848,33	12.848,33
TOTAL	104.031,22	102.087,24	103.686,69

COSTES INDIRECTOS	Euros	Euros	Euros
(12,5% de costes directos)			
Costes repercutibles a un vehículo	13.003,90	12.760,90	12.960,84

COSTES TOTALES	117.035,12	114.848,14	116.647,52
-----------------------	-------------------	-------------------	-------------------

Fuente: Observatorio de costes de transporte de viajeros por carretera
 Elaboración: TEIRLOG I.

Ingresos considerados para el transporte de viajeros por carretera

En el caso de viajeros también se utiliza el ratio ROS para la estimación de ingresos. También se han consultado varias fuentes y los ratios son los siguientes:

1. ROS General (no distinción entre servicio regular y discrecional):

- 1.1. Análisis Económico Financiero del sector de transporte por carretera (Mº de Fomento, 1997) **3,50%**.
- 1.2. Análisis Económico Financiero del sector de transporte por carretera (Mº de Fomento, 2002) **1,80%**.
- 1.3 Análisis Económico Financiero del sector de transporte por ctra. (Mº de Fomento, 2007) **3,00%**.
- 1.4. Central de Balances de Banco de España, 2016, presentación por cuartiles: **Q1=-1,85% - Q2=3,18% - Q3=9,57%**.

2. Estudios según tamaño de empresa (ROS):

2.1. Estudio Fiscalidad en el sector del Transporte por carretera (Mº de Fomento, 2002):

Según Facturación		
	Reg.	Disc
Pequeña: <20 M	2,9%	2,9%
Grande: > 20 M	5,7%	2,9%

2.2 Análisis Económico Financiero del sector de transporte por ctra. (Mº de Fomento, 2005):

Según Número de Empleados		
	Reg.	Disc
Pequeña: < 2M	-4,5%	-2,5%
Mediana: 2M-6M	3,9%	4,9%
Grande: > 6M	4,1%	3,6%

2.3. Estudio Fiscalidad en el sector del Transporte por carretera (Mº de Fomento, 2007):

Según Número de Empleados		
	Reg.	Disc
Pequeña: 1-3 Empl.	1,9%	2,9%
Mediana: 4-19 Empl.	2,1%	5,5%
Grande: > 20 Empl	3,5%	6,2%

3. Estudios sectoriales:

3.1. Estudios sectoriales DBK + Infocilf, 2017:

Según Número de Empleados		
	Reg.	Disc
Pequeña: 1-3 Empl.	2,1%	2,2%
Mediana: 4-19 Empl.	3,9%	4,0%
Grande: > 20 Empl.	5,9%	6,0%

Ingresos considerados para el transporte de viajeros por carretera (cont.)

Para la estimación de ingresos del **servicio regular** de viajeros, se ha utilizado una muestra de 101 empresas de los tres tamaños considerados con datos financieros obtenidos a partir de estudios sectoriales de DBK e Infocif (complementados con diferentes ratios del informe de DBK, grupos empresariales, empresas individuales, ratios del sector). Para la estimación de los ingresos del **servicio discrecional** de viajeros se utiliza como dato de partida el ratio que proporciona el **Observatorio de Costes del Transporte Discrecional** publicado por el Ministerio de Fomento en abril de 2019. Según este observatorio, el promedio del ROS promedio para las 100 empresas pequeñas analizadas es de 2,2%. En el presente estudio, a partir de este valor se aplica las mismas diferencias entre tamaños de empresa que para el servicio regular, es decir, la diferencia estimada entre grandes y medianas es de 2% y la diferencia entre medianas y pequeñas es de 1,8%. Datos que serán precisados, en el estudio ya citado sobre la situación Económica Financiera del transporte por carretera en ejecución por el M^o de Fomento.

De esta manera los ratios aplicados al **servicio regular y discrecional** de viajeros son los siguientes:

- ❑ Se considera que los ingresos de la empresa grande (>=20 vehículos) corresponden a un margen bruto del 2,1% sobre sus ingresos totales para el servicios regular y un 2,2% para el servicio discrecional.
- ❑ Para la empresa mediana (6 a 19 vehículos) se considera un margen del 3,9% sobre sus ingresos totales para el servicio regular y de un 4% para el servicios discrecional.
- ❑ Se considera que a la empresa pequeña (1 a 5 vehículos), le corresponde un margen del 5,9% para el servicios regular y de un 6% para el servicio discrecional..

Las empresas grandes en el servicios regular tienen unos menores costes (debido a las economías de escala), y unos mayores ingresos totales, en consecuencia un mayor beneficio que las empresas medianas y pequeñas.

En el servicios discrecional de viajeros, las empresas grandes obtienen menores costes que las empresas pequeñas y mayores ingresos, en consecuencia un mayor beneficio.

Costes e ingresos anuales según estructura empresarial. SERVICIO REGULAR.€/Veh/año

	Pequeña	Mediana	Grande
Costes Totales	302.941,93	294.261,16	297.669,11
Ingresos Totales	309.440,17	306.203,07	316.332,74
Beneficio	6.498,24	11.941,92	18.663,63
Margen	2,1%	3,9%	5,9%

Costes e ingresos anuales según estructura empresarial. SERVICIO DISCRECIONAL.€/Veh/año

	Pequeña	Mediana	Grande
Costes Totales	117.035,12	114.848,14	116.647,52
Ingresos Totales	119.667,81	119.633,48	124.093,11
Beneficio	2.632,69	4.785,34	7.445,59
Margen	2,2%	4,0%	6,0%

Elaboración: TEIRLOG I.

Para la estimación de cada impuesto se han realizado algunos supuestos específicos

A partir de los ingresos y gastos anteriormente reseñados se obtiene el resto de parámetros necesarios para el análisis.

Para la estimación de cada impuesto se han realizado algunos supuestos específicos:

Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF):

- ❑ En su cálculo es necesario determinar el volumen de operaciones anuales y el número de vehículos utilizados a lo largo del ejercicio fiscal, para la adecuada aplicación del régimen fiscal.
- ❑ Dentro del Régimen de Estimación Directa, se diferencia entre **Régimen de Estimación Directa Ordinaria y Simplificada**. A éste último sólo pueden acogerse aquellos sujetos pasivos cuyo volumen de operaciones sea inferior a 600.000 euros (superior a esa cifra para el primero).
- ❑ En el régimen simplificado a diferencia del método de Estimación Directa Ordinaria, se puede deducir un 5% del Rendimiento Neto en concepto de gastos de difícil justificación. En el País Vasco para la determinación del rendimiento neto mediante la modalidad simplificada de las actividades de transporte de mercancías por carretera se calculará la diferencia entre los ingresos y los gastos y la cantidad resultante se minorará en un 45 por ciento, en concepto de amortizaciones, pérdidas por deterioro, gastos de arrendamiento, cesión o depreciación (un 55% en Vizcaya) . Esta minoración será de un 10% para el resto de actividades.
- ❑ Sólo podrán acogerse al **Régimen de Estimación Objetiva** (coloquialmente conocido como régimen de “módulos”) aquellos sujetos pasivos cuyo volumen de operaciones sea inferior a 250.000 euros (150.000€ en Navarra), con una **facturación a empresas y profesionales a 125.000 €/año**, y además NO PUEDEN emplear en el desarrollo de su actividad más de 5 vehículos en el transporte urbano colectivo y de viajeros por carretera y 4 vehículos en el transporte de mercancías por carretera (1 vehículo en Navarra para viajeros y mercancías). En el caso de que el sujeto pasivo tenga un vehículo se aplicara el corrector especial de 0,80 y el de exceso cuando deba aplicarse (1,3). Hay que recordar que en el País Vasco ya no se aplica el régimen de estimación objetiva. En el análisis efectuado se sigue la metodología del estudio anterior de fiscalidad realizado por el Ministerio de Fomento, se considera que este régimen lo utilizan los autónomos (personas físicas) de un solo vehículo.
- ❑ Sobre la base imponible se aplicarán las reducciones. Y luego se aplica el tipo impositivo (el tramo autonómico será igual al estatal) a la base liquidable y a la cuota mínima personal, su resta dará la cuota líquida al que se le pueden aplicar otra serie de deducciones. En este caso para evitar excesivas hipótesis solo se tiene en cuenta la cuota mínima personal que en España es de 5.500 euros.

- ❑ En el País Vasco y en Navarra en lugar de aplicar mínimos personales y familiares, se aplican en los tres territorios deducciones en cuota por circunstancias personales y familiares (Vizcaya y Guipuzcoa:1.43€, Álava: 1.410€ y Navarra: 972€).En el modelo se aplica los tipos de Guipúzcoa.
- ❑ Para el cálculo impositivo en los Regímenes Forales se ha supuesto que la empresa ubica su domicilio fiscal en territorio foral.

Impuesto de Sociedades (IS):

- ❑ Este impuesto solo afecta a las personas jurídicas o empresas ya que grava el beneficio empresarial.
- ❑ La base para el cálculo de la cuota tributaria de este impuesto es el resultado contable del ejercicio. En el desarrollo del análisis se ha supuesto que no existen variaciones patrimoniales a lo largo del ejercicio y que dentro del resultado contable ya se han incluido las amortizaciones y depreciaciones correspondientes. No se consideran tampoco las diferentes modalidades de bonificaciones y deducciones que la ley permite para intentar utilizar el caso más general posible.
- ❑ Sobre la cuota impositiva se aplica el tipo impositivo general del 25%, excepto para cooperativas, que tributan al 20%.
- ❑ En el caso de los Regímenes Forales se ha considerado que la empresa tiene su domicilio fiscal en el País Vasco y Navarra y que no realiza más del 75% de sus operaciones en territorio estatal. Por tanto, tributan siempre de acuerdo con su Legislación Foral. Los tipos impositivos son:
 - País Vasco:
 - Carácter general: Alava:26%, Vizcaya: 24%, Guipúzcoa: 28%. En el modelo se aplica los tipos de Guipúzcoa.
 - Microempresas (<2.000.000€) y las pequeñas empresas (<10.000.000€): Alava:22%, Vizcaya: 20%, Guipúzcoa: 24%.
 - Cooperativa:20%
 - Navarra:
 - General: 28%.
 - Pequeñas empresas : 23%.
 - Microempresas:19%.
 - Sociedades cooperativas fiscalmente protegidas: 17% .

Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA):

- ❑ Al igual que en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, se pueden acoger al Régimen General o al Régimen Simplificado o con módulos. Sólo podrán acogerse al Régimen de Estimación Objetiva aquellos sujetos pasivos cuyo volumen de operaciones sea inferior a 250.000 euros (150.000€ en Navarra) y con facturación inferior a profesionales y empresas inferior a 125.000€ y además NO PUEDEN emplear en el desarrollo de su actividad más de 5 vehículos en el transporte urbano colectivo y de viajeros por carretera y 4 vehículos en el transporte de mercancías por carretera (1 vehículo en Navarra para viajeros y mercancías).
- ❑ En este régimen, el sujeto pasivo siempre deberá pagar como mínimo una cuota igual al 10% de su cuota devengada por operaciones corrientes en transporte de mercancías, cuando ésta sea superior a la cuota previa de módulos, y del 1% para transporte de viajeros por carretera.
- ❑ Para el cálculo del impuesto, se ha estimado la cuota de IVA soportado tanto en transporte de mercancías como de viajeros, deducida de la estructura de costes utilizada. Los conceptos de la estructura de costes sujetos a IVA son: la adquisición del vehículo, de los costes fiscales la ITV y la inspección del tacógrafo, el combustible, los neumáticos, el mantenimiento y las reparaciones y si los hubiera los peajes. La financiación del vehículo no está sujeta a IVA, salvo si éste se adquiere mediante una operación de leasing o mediante renting. El IVA soportado en este caso, se ha reseñado asimismo.
- ❑ En el análisis efectuado se sigue la metodología del estudio anterior de fiscalidad realizado por el Ministerio de Fomento, se considera que el Régimen Simplificado se utiliza por los autónomos de un solo vehículos (personas físicas), en el resto de casos se aplica el Régimen General, con lo que al final del ejercicio, con la regularización del IVA, el impacto del impuesto será nulo, compensándose las diferencias existentes en el año entre el IVA repercutido y el soportado. En el Régimen Simplificado, se permite el cálculo a satisfacer a Hacienda pudiéndose este ser inferior al aplicar el del Régimen General, lo que genera un “ingreso adicional” de origen fiscal para el autónomo en régimen de “módulos” que no aparece en el resto de casos.
- ❑ Para el cálculo impositivo en los Regímenes Forales se ha supuesto que la empresa ubica su domicilio fiscal en territorio foral.
- ❑ A continuación se resume el IVA soportado durante el año por vehículo, el IVA repercutido irá ligado a los ingresos anuales, siendo los tipos impositivos del 21% para los servicios de transporte de mercancías y del 10% para el transporte de viajeros.

Las empresas de mayor tamaño son las que soportan una cuantía total de IVA menor por vehículo, tanto en mercancías como en viajeros, por el menor importe de costes del mismo

IVA Soportado en mercancías.€/ Veh/año

	Euros
Adquisición Vehículo	3.330,25
Costes fiscales	36,33
Combustible	7.589,65
Consumo de disolución de urea	354,24
Neumáticos	1.133,21
Reparaciones y mantenimiento	1.109,07
Peajes	410,55
Costes indirectos	530,65
Total IVA soportado	14.493,95

Elaboración: TEIRLOG I.

IVA Soportado en servicio de viajeros (Regular y Discrecional). €/veh/año

	SERVICIO REGULAR	SERVICIO DISCRECIONAL
	Euros	Euros
Adquisición Vehículo	8.397,97	3.518,25
Costes fiscales	25,28	25,28
Combustible	16.760,89	5.134,83
Neumáticos	3.056,39	936,35
Reparaciones y mantenimiento	8.390,20	2.570,40
Costes indirectos	2.356,22	910,27
Total IVA soportado	38.986,94	13.095,37

Elaboración: TEIRLOG I.

En base a estos datos, se calcula el “ingreso adicional” mencionado anteriormente para los autónomos acogidos al régimen de “módulos”. Dicha cantidad no aparecerá recogida en el detalle de las estructuras impositivas debido a su diferente naturaleza. Sin embargo ha de ser tenido en cuenta a la hora de evaluar la presión fiscal, que en este caso favorece al autónomo en módulos en comparación con la persona jurídica o física no acogida a esta tributación. A continuación se muestra el ingreso adicional:

Evaluación anual. €/año

UNIDAD DE EXPLOTACIÓN QUE UTILIZAN REGIMEN DE MÓDULOS	Estimación IVA Régimen General (€) **	ESTADO		PAIS VASCO		NAVARRA	
		Cuota de IVA a ingresar por Regimen módulos *	Ingreso Adicional (IVA Reg. General-IVA Rég. Modulos)	Cuota de IVA a ingresar por Regimen módulos*	Ingreso Adicional (IVA Reg. General-IVA Rég. Modulos)	Ingreso Adicional (IVA Reg. General-IVA Rég. Modulos)*	Cuota de IVA a ingresar por Regimen módulos
Transporte de mercancías (persona física, 1 vehículo) *	12.563,74	-768,85	13.332,59	-768,85	13.332,59	-8.183,23	20.746,97
Transporte de viajeros discrecional (persona física, 1 vehículo)*	-127,31	-3.460,58	3.333,28	-3.460,58	3.333,28	-11.815,03	11.687,72

* Estimación Objetiva

** Estimación Directa

Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE):

Según el ámbito de actividad de la empresa tipo pagará una cuota nacional, provincial o municipal en función del número de vehículos de que disponga y de su carga útil. Se considera que el ámbito de actuación es nacional, se prescinden de las cuotas provinciales y municipales. Están exentos las personas físicas y empresas con facturación inferior igual a 1 millón de euros.

Se incluye el coeficiente de ponderación por importe neto de la cifra de negocios considerando que los sujetos pasivos tenían la misma cifra de negocios dos años antes.

En el modelo se aplica los tipos de Guipúzcoa.

Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI):

Se mantiene la hipótesis realizada en el estudio anterior de fiscalidad, en el que se considera que en función del volumen empresarial será necesario disponer o no de unos ciertos activos inmobiliarios ligados a la actividad del transporte sobre este patrimonio la empresa tributará este impuesto.

Según el tamaño de empresa, se dispone o no de un local en propiedad para el desarrollo de la actividad. Se han supuesto los valores catastrales indicados en la tabla, partiendo de los datos del estudio de fiscalidad anterior y actualizado a día de hoy (2019):

N.º Vehículos de la Empresa	Valor Catastral (€)		
	Mercancías	Viajero Regular	Viajero Discrecional
1	0	0	0
5	0	755.000	0
10	1.250.000	1.250.000	1.250.000
20	3.770.000	3.770.000	3.770.000

Bajo estas hipótesis, se supone por simplicidad que se tributa por el tipo mínimo legal para inmuebles urbanos, situado en el 0,4% del valor catastral.

Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM):

Bajo el supuesto de que los vehículos de transporte de mercancías presentan un volumen de carga útil superior a 10 toneladas y autobuses de 51 plazas, la cuota aplicable será **148,3 euros/vehículo**.

No se consideran, para evitar distorsiones de generalidad ningún tipo de bonificación.

Impuesto sobre Hidrocarburos:

Este impuesto se aplica sobre el total de litros consumidos a lo largo del año, que para cada vehículo de transporte de mercancías, bajo los supuestos de consumo (35 l/100 km) y kilometraje anual (120.000 km), supone 42.000 litros. Sobre este consumo se aplica el impuesto sobre el gasóleo de 331 euros/1.000 l (dato del año 2018, año en el que se dispone, en el momento de redactar este estudio, de todos los datos de otros países).

Bajo los supuesto mencionados, el consumo anual de gasóleo en el transporte regular de viajeros (consumo de 35 litros/100 km y 244.812 km de recorrido anual), se sitúa en 85.400 litros. Sobre este consumo anual se aplica el impuesto sobre el gasóleo.

Por último, para una empresa de transporte discrecional de viajeros, con un consumo de gasóleo de 35 l/100 km y 75.000 km de recorrido anual, el consumo anual de gasóleo es de 26.250 litros. Se aplica la metodología citada.

Hay que tener en cuenta que no se considera la devolución del gasóleo profesional, pero se realiza a continuación se muestra cuanto se podría reducir el impuesto de hidrocarburos en el caso de que la empresa cumpliera los requisitos para su devolución (ver capítulo 3.11): Se utiliza como base de calculo la hipótesis de explotación de camiones y autobuses ya expuestas.

- **Transporte de mercancías:** La devolución del gasóleo profesional asciende en 2019 a ~~49~~49€/1000 litros. Un camión de ámbito nacional consume 35 litros/100 Km y realiza 120.000kms al año, por lo que consume 42.000 litros al año (no supera los 50.000 l/año - camión), por lo que puede recuperar **2.058 €/año - camión**. En el ámbito **internacional** en el supuesto de que hiciese 150.000 km al año, consumiría 52.500 litros/año, por lo que solo podría recuperar con el limite de 50.000 litros/año, que por ~~49~~49€/1000l supondría una devolución de **2.450 €/año - camión**.
- **Transporte de viajeros:** Un autobús regular consume 35 euros/100 Km y realiza 244,812kms al año, consume anualmente más de 50.000 litros por lo que recuperaría el máximo de **2.450 €/año - autobús**. En discrecional con 75.000 km al año, consumiría 26.250 litros/año, que por 49€/1000l recuperaría **1.286,25 €/año - autobús**.

Impuesto sobre la Prima de Seguros:

Sobre la prima de seguros está establecido un impuesto del 6%, que se ha aplicado sobre el coste anual de la prima de seguros incluido en la estructura de costes de cada tamaño de empresa.

Autorizaciones de transporte y Visado:

Dado que la actividad que desarrolla el sujeto pasivo es de ámbito nacional, necesita la expedición de una autorización de transporte nacional y su renovación o visado cada dos años. El coste anual de mantenimiento de esta autorización se considera el recogido en el observatorio de costes de mercancías del Ministerio de Fomento que es de 14,55 euros, para el de viajeros se considera 10,1€.

Se ha considerado que la actividad que realizan los sujetos pasivos es exclusivamente de ámbito nacional, por lo que no precisa de autorizaciones internacionales.

Costes de la Seguridad Social:

Según el tipo de sujeto pasivo, éste cotizará a través del Régimen General o bien, a través del Régimen Especial de Autónomos (transportistas-personas físicas con vehículo propio).

Los sueldos base considerados son:

- 1 a 5 vehículos: **23.288,43 €**, para el servicio regular y discrecional.
- 6 a 19 vehículos: **25.342,47 €**, para el servicio regular y discrecional.
- Más de 20 vehículos: **28.009,09 €**, para el servicio regular y discrecional.

Para mercancías el sueldo base considerado es igual para los tres tamaños de empresa: 22.23€.

Se considera, para simplificar, que el autónomo también recibe un sueldo (“autosalario”), con el mismo valor indicado anteriormente.

No han sido consideradas horas extraordinarias.

Se ha supuesto que los autónomos tributan en el Régimen Especial de Autónomos con protección por incapacidad temporal, con lo que tributan el 28,3% sobre el salario bruto.

Costes de la Seguridad Social (cont.)

El resto de asalariados tributan mediante el Régimen General a los tipos establecidos en la legislación, incluida la Cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales característica de esta profesión.

Tasa de Inspección Técnica de Vehículos y revisión del tacógrafo:

Se aplican las tasas que se recogen en el Observatorio de costes del transporte de mercancías por carretera que son: 99,6€ para la inspección de los vehículos y 73,32€ para la revisión del tacógrafo. En el observatorio de costes de viajeros, este concepto no aparece desagregado, por lo que se ha considerado que representan el mismo porcentaje que el de mercancías dando unos costes de 69,35€ para la ITV y de 51€ para la revisión del tacógrafo.

Peajes

Para el transporte de mercancías se consideran los peajes que aparecen reflejados en la estructura de costes del Observatorio. No se consideran para el transporte de viajeros, ya que los mismos tampoco están incluidos en el Observatorio correspondiente y suelen ser de menor importe que en el sector de mercancías.

7. VARIACIÓN DE LA CARGA FISCAL SEGÚN SECTOR, TIPO Y TAMAÑO DE LA UNIDAD DE EXPLOTACIÓN

7.1 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

7.2 TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS

7.3 TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS

7.4 COMPARATIVA DE MODELOS Y CONCLUSIONES

7.5 COMPARATIVA DE MODELOS ESTUDIOS ANTERIORES DE FISCALIDAD

Nota metodológica previa

1.- El **Resultado bruto por vehículo** considerado en cada uno de los modelos fiscales, tanto para mercancías como para viajeros, se refiere a la diferencia entre ingresos y costes sin ninguna deducción de fiscalidad de ningún concepto, ni general ni específica.

En todos los casos analizados (figuras empresariales) se mantendrá esta nomenclatura, que se identifica con el Beneficio Antes de Impuestos (BAI).

2.- Todas las simulaciones de fiscalidad que se adjuntan se hacen sin considerar la **Devolución Parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos por el Gasóleo de uso Profesional**, por tres razones:

Por 3 razones:

- Porque no se ha considerado esta devolución en estudios anteriores sobre esta materia, con los cuales es necesario comparar los resultados obtenidos en esta nueva actualización, y se perdería la homogeneidad en esa comparación.
- Porque es también objetivo esencial de este estudio la comparación de la fiscalidad en España con países de la UE y fuera de la UE, y no en todos los países existe esta recuperación o cuando existe esta sujeta a una casuística compleja de determinar, lo que ha llevado a no considerarlo en el estudio, para que sea homogénea la comparación de esos países con España.
- Porque esta recuperación esta sujeta a diversos tramites administrativos que, aunque se han simplificado sensiblemente, todavía no es automática (salvo el cumplimiento de todos los requisitos para hacerla posible), ni por tanto universal, dejando fuera de esta devolución a un porcentaje de transportistas.

No obstante, en este capítulo se adjunta un resumen de la fiscalidad considerando los resultados obtenido sin y con la recuperación parcial del Impuesto sobre Hidrocarburos en España.

Transporte de mercancías. Persona Física con 1 vehículo. (Estimación Objetiva)

Transporte de Mercancías

Nº de Vehículos/Conductores:	1	Forma Jurídica:	Física	Km por Veh.	120.000
Ingresos por vehículo (€)	128.846,15	Volumen de operaciones (€)	128.846,15	Base Cotizacion	22.231,96
Resultado Bruto por vehículo (€)	-18.838,49	Resultado Contable del ejercicio (€)	-18.838,49		

	ESTATAL		P. VASCO	NAVARRA
	(€/año)	%	(€/año)	(€/año)
I.R.P.F.	-2.612,08	-12,8%	-10.361,17	-131,98
IMPUESTO SOCIEDADES	0,00	0,0%	0,00	0,00
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	6.491,73	31,7%	6.491,73	6.491,73
IMPUESTO HIDROCARBUROS	13.902,00	67,9%	13.902,00	13.902,00
I.ACTIVIDADES ECONOMICAS (IAE)	0,00	0,0%	0,00	0,00
I. VEHICULOS DE TRACCION MECANICA (IVTM)	148,30	0,7%	148,30	250,23
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	381,39	1,9%	381,39	381,39
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	106,88	0,5%	106,88	106,88
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	0,00	0,0%	0,00	0,00
TASA DE LA I.T.V.	99,60	0,5%	99,60	99,60
PEAJES	1.955,02	9,5%	1.955,02	1.955,02
TOTAL	20.472,83	100%	12.723,75	23.054,86

Ingresos	128.846,15	128.846,15	128.846,15
Carga fiscal total s/Ingresos (%)	15,9%	9,9%	17,9%

Elaboración: TEIRLOG I.

*Adicionalmente tendrían un ingreso adicional por la aplicación del Régimen Simplificado del IVA (MÓDULOS). El impuesto sobre el gasóleo por vehículo pasaría de 13.902 € a 11.844 € (restando los 2.058 euros de la devolución del gasóleo).

Transporte de mercancías. Persona Física con 5 vehículos

Transporte de Mercancías

Nº de Vehículos/Conductores:	5	Forma Jurídica:	Física	Km por Veh.	120.000
Ingresos por vehículo (€)	128.846,15	Volumen de operaciones (€)	644.230,74	Sueldo Anual	22.231,96
Resultado Bruto por vehículo (€)	-270,36	Resultado Contable del ejercicio (€)	-1.351,78		

	ESTATAL		P. VASCO	NAVARRA
	(€/año)	%	(€/año)	(€/año)
I.R.P.F.	3.384,55	2,8%	3.612,95	3.674,45
IMPUESTO SOCIEDADES	0,00	0,0%	0,00	0,00
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	36.371,48	30,0%	36.371,48	36.371,48
IMPUESTO HIDROCARBUROS	69.510,00	57,4%	69.510,00	69.510,00
I.ACTIVIDADES ECONOMICAS (IAE)	0,00	0,0%	0,00	0,00
I. VEHICULOS DE TRACCION MECANICA (IVTM)	741,50	0,6%	741,50	1.251,15
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	381,39	0,3%	381,39	381,39
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	534,38	0,4%	534,38	534,38
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	0,00	0,0%	0,00	0,00
TASA DE LA I.T.V.	498,00	0,4%	498,00	498,00
PEAJES	9.775,10	8,1%	9.775,10	9.775,10
TOTAL	121.196,40	100%	121.424,80	121.995,95

Ingresos	644.230,74	644.230,74	644.230,74
Carga fiscal Total s/Ingresos (%)	18,8%	18,8%	18,9%

Elaboración: TEIRLOG I.

Transporte de mercancías. Persona Jurídica con 5 vehículos

Transporte de Mercancías

Nº de Vehículos/Conductores:	5	Forma Jurídica:	Jurídica	Km por Veh.	120.000
Ingresos por vehículo (€)	128.846,15	Volumen de operaciones (€)	644.230,74	Sueldo Anual	22.231,96
Resultado Bruto por vehículo (€)	4.638,46	Resultado Contable del ejercicio (€)	23.192,31		

	ESTATAL		P. VASCO	NAVARRA
	(€/año)	%	(€/año)	(€/año)
I.R.P.F.	0,00	0,0%	0,00	0,00
IMPUESTO SOCIEDADES	5.798,08	4,7%	5.566,15	4.406,54
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	37.349,69	30,0%	37.349,69	37.349,69
IMPUESTO HIDROCARBUROS	69.510,00	55,8%	69.510,00	69.510,00
I.ACTIVIDADES ECONOMICAS (IAE)	0,00	0,0%	0,00	0,00
I. VEHICULOS DE TRACCION MECANICA (IVTM)	741,50	0,6%	741,50	1.251,15
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	381,39	0,3%	381,39	381,39
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	534,38	0,4%	534,38	534,38
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	0,00	0,0%	0,00	0,00
TASA DE LA I.T.V.	498,00	0,4%	498,00	498,00
PEAJES	9.775,10	7,8%	9.775,10	9.775,10
TOTAL	124.588,13	100%	124.356,21	123.706,24

Ingresos	644.230,74	644.230,74	644.230,74
Carga fiscal total s/Ingresos (%)	19,3%	19,3%	19,2%

Elaboración: TEIRLOG I.

Transporte de mercancías. Persona Física con 10 vehículos

Transporte de Mercancías

Nº de Vehículos/Conductores:	10	Forma Jurídica:	Física	Km por Veh.	120.000
Ingresos por vehículo (€)	126.373,78	Volumen de operaciones (€)	1.263.737,76	Sueldo Anual	22.231,96
Resultado Bruto por vehículo (€)	445,17	Resultado Contable del ejercicio (€)	4.451,71		

	ESTATAL		P. VASCO	NAVARRA
	(€/año)	%	(€/año)	(€/año)
I.R.P.F.	5.125,60	2,1%	5.237,93	5.299,43
IMPUESTO SOCIEDADES	0,00	0,0%	0,00	0,00
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	73.721,17	29,5%	73.721,17	73.721,17
IMPUESTO HIDROCARBUROS	139.020,00	55,7%	139.020,00	139.020,00
I.ACTIVIDADES ECONOMICAS (IAE)	0,00	0,0%	0,00	0,00
I. VEHICULOS DE TRACCION MECANICA (IVTM)	1.483,00	0,6%	1.483,00	2.502,30
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	3.527,82	1,4%	3.527,82	3.527,82
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	1.068,75	0,4%	1.068,75	1.068,75
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	5.000,00	2,0%	5.000,00	5.000,00
TASA DE LA I.T.V.	996,00	0,4%	996,00	996,00
PEAJES	19.550,20	7,8%	19.550,20	19.550,20
TOTAL	249.492,55	100%	249.604,87	250.685,67

Ingresos	1.263.737,76	1.263.737,76	1.263.737,76
Carga fiscal total s/Ingresos (%)	19,7%	19,8%	19,8%

Elaboración: TEIRLOG I.

Transporte de mercancías. Persona Jurídica con 10 vehículos

Transporte de Mercancías

Nº de Vehículos/Conductores:	10	Forma Jurídica:	Jurídica	Km por Veh.	120.000
Ingresos por vehículo (€)	126.373,78	Volumen de operaciones (€)	1.263.737,76	Sueldo Anual	22.231,96
Resultado Bruto por vehículo (€)	3.032,97	Resultado Contable del ejercicio (€)	30.329,71		

	ESTATAL		P. VASCO	NAVARRA
	(€/año)	%	(€/año)	(€/año)
I.R.P.F.	0,00	0,0%	0,00	0,00
IMPUESTO SOCIEDADES	7.582,43	3,0%	7.279,13	6.975,83
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	74.699,38	29,1%	74.699,38	74.699,38
IMPUESTO HIDROCARBUROS	139.020,00	54,2%	139.020,00	139.020,00
I.ACTIVIDADES ECONOMICAS (IAE)	3.623,09	1,4%	0,00	2.605,03
I. VEHICULOS DE TRACCION MECANICA (IVTM)	1.483,00	0,6%	1.483,00	2.502,30
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	3.527,82	1,4%	3.527,82	3.527,82
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	1.068,75	0,4%	1.068,75	1.068,75
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	5.000,00	1,9%	5.000,00	5.000,00
TASA DE LA I.T.V.	996,00	0,4%	996,00	996,00
PEAJES	19.550,20	7,6%	19.550,20	19.550,20
TOTAL	256.550,68	100%	252.624,28	255.945,31

Ingresos	1.263.737,76	1.263.737,76	1.263.737,76
Carga fiscal total s/Ingresos (%)	20,3%	20,0%	20,3%

Elaboración: TEIRLOG I.

Transporte de mercancías. Cooperativa con 10 vehículos

Transporte de Mercancías

Nº de Vehículos/Conductores:	10	Forma Jurídica:	Jurídica	Km por Veh.	120.000
Ingresos por vehículo (€)	126.373,78	Volumen de operaciones (€)	1.263.737,76	Sueldo Anual	22.231,96
Resultado Bruto por vehículo (€)	3.032,97	Resultado Contable del ejercicio (€)	30.329,71		

	ESTATAL (/año)			P. VASCO			NAVARRA		
	Cooperativa	Cooperativista	Total	Cooperativa	Cooperativista	Total	Cooperativa	Cooperativista	Total
I.R.P.F.	0,00	-26.120,80	-26.120,80	0,00	-10.027,26	-10.027,26	0,00	-1.319,80	-1.319,80
IMPUESTO SOCIEDADES	6.065,94	0,00	6.065,94	6.065,94	0,00	6.065,94	4.898,25	0,00	4.898,25
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	0,00	64.917,32	64.917,32	0,00	64.917,32	64.917,32	0,00	64.917,32	64.917,32
IMPUESTO HIDROCARBUROS	0,00	139.020,00	139.020,00	0,00	139.020,00	139.020,00	0,00	139.020,00	139.020,00
I.ACTIVIDADES ECONOMICAS (IAE)	181,15	0,00	181,15	181,15	0,00	181,15	130,25	0,00	130,25
I. VEHICULOS DE TRACCION MECANICA (IVTM)	0,00	1.483,00	1.483,00	0,00	1.483,00	1.483,00	0,00	2.502,30	2.502,30
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	0,00	3.813,86	3.813,86	0,00	3.813,86	3.813,86	0,00	3.813,86	3.813,86
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	0,00	1.068,75	1.068,75	0,00	1.068,75	1.068,75	0,00	1.068,75	1.068,75
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	5.000,00	0,00	5.000,00	5.000,00	0,00	5.000,00	5.000,00	0,00	5.000,00
TASA DE LA I.T.V.	0,00	996,00	996,00	0,00	996,00	996,00	0,00	996,00	996,00
PEAJES	0,00	19.550,20	19.550,20	0,00	19.550,20	19.550,20	0,00	19.550,20	19.550,20
TOTAL	11.247,10	204.728,33	215.975,43	11.247,10	220.821,87	232.068,97	10.028,50	230.548,63	240.577,13

Ingresos
Carga fiscal total s/Ingresos (%)

1.263.737,76
17,1%

1.263.737,76
18,4%

1.263.737,76
19,0%

Elaboración: TEIRLOG I.

Transporte de mercancías. Persona Jurídica con 20 vehículos

Transporte de Mercancías

Nº de Vehículos/Conductores:	20	Forma Jurídica:	Jurídica	Km por Veh.	120.000
Ingresos por vehículo (€)	121.412,13	Volumen de operaciones (€)	2.428.242,54	Sueldo Anual	22.231,96
Resultado Bruto por vehículo (€)	1.942,59	Resultado Contable del ejercicio (€)	38.851,88		

	ESTATAL		P. VASCO	NAVARRA
	(€/año)	%	(€/año)	(€/año)
I.R.P.F.	0,00	0,0%	0,00	0,00
IMPUESTO SOCIEDADES	9.712,97	1,9%	9.324,45	8.935,93
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	149.398,76	29,2%	149.398,76	149.398,76
IMPUESTO HIDROCARBUROS	278.040,00	54,3%	278.040,00	278.040,00
I.ACTIVIDADES ECONOMICAS (IAE)	6.993,35	1,4%	6.993,35	5.698,45
I. VEHICULOS DE TRACCION MECANICA (IVTM)	2.966,00	0,6%	2.966,00	5.004,60
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	6.483,57	1,3%	6.483,57	6.483,57
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	2.137,50	0,4%	2.137,50	2.137,50
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	15.080,00	2,9%	15.080,00	15.080,00
TASA DE LA I.T.V.	1.992,00	0,4%	1.992,00	1.992,00
PEAJES	39.100,40	7,6%	39.100,40	39.100,40
TOTAL	511.904,55	100%	511.516,03	511.871,21

Ingresos	2.428.242,54	2.428.242,54	2.428.242,54
Carga fiscal s/Ingresos (%)	21,1%	21,1%	21,1%

Elaboración: TEIRLOG I.

Transporte de mercancías. Cooperativa con 20 vehículos

Transporte de Mercancías

Nº de Vehículos/Conductores:	20	Forma Jurídica:	Jurídica	Km por Veh.	120.000
Ingresos por vehículo (€)	121.412,13	Volumen de operaciones (€)	2.428.242,54	Sueldo Anual	22.231,96
Resultado Bruto por vehículo (€)	1.942,59	Resultado Contable del ejercicio (€)	38.851,88		

	ESTATAL (/año)			P. VASCO			NAVARRA		
	Cooperativa	Cooperativista	Total	Cooperativa	Cooperativista	Total	Cooperativa	Cooperativista	Total
I.R.P.F.	0,00	-52.241,60	-52.241,60	0,00	-20.054,52	-20.054,52	0,00	-2.639,60	-2.639,60
IMPUESTO SOCIEDADES	7.770,38	0,00	7.770,38	7.770,38	0,00	7.770,38	6.274,58	0,00	6.274,58
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	0,00	129.834,64	129.834,64	0,00	129.834,64	129.834,64	0,00	129.834,64	129.834,64
IMPUESTO HIDROCARBUROS	0,00	278.040,00	278.040,00	0,00	278.040,00	278.040,00	0,00	278.040,00	278.040,00
I.ACTIVIDADES ECONOMICAS (IAE)	349,67	0,00	349,67	349,67	0,00	349,67	284,92	0,00	284,92
I. VEHICULOS DE TRACCION MECANICA (IVTM)	0,00	2.966,00	2.966,00	0,00	2.966,00	2.966,00	0,00	5.004,60	5.004,60
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	0,00	7.627,73	7.627,73	0,00	7.627,73	7.627,73	0,00	7.627,73	7.627,73
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	0,00	2.137,50	2.137,50	0,00	2.137,50	2.137,50	0,00	2.137,50	2.137,50
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	15.080,00	0,00	15.080,00	15.080,00	0,00	15.080,00	15.080,00	0,00	15.080,00
TASA DE LA I.T.V.	0,00	1.992,00	1.992,00	0,00	1.992,00	1.992,00	0,00	1.992,00	1.992,00
PEAJES	0,00	39.100,40	39.100,40	0,00	39.100,40	39.100,40	0,00	39.100,40	39.100,40
TOTAL	23.200,04	409.456,67	432.656,71	23.200,04	441.643,75	464.843,79	21.639,50	461.097,27	482.736,77

Ingresos	
Carga fiscal total s/Ingresos (%)	

2.428.242,54
17,8%

2.428.242,54
19,1%

2.428.242,54
19,9%

Elaboración: TEIRLOG I.

7. VARIACIÓN DE LA CARGA FISCAL SEGÚN SECTOR, TIPO Y TAMAÑO DE LA UNIDAD DE EXPLOTACIÓN

7.1 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

7.2 TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS

7.3 TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS

7.4 COMPARATIVA DE MODELOS Y CONCLUSIONES

7.5 COMPARATIVA DE MODELOS ESTUDIOS ANTERIORES DE FISCALIDAD

Transporte regular de viajeros. Persona Física con 5 vehículos

Transporte de Viajeros: Regular

Nº de Vehículos/Conductores:	5	Forma Jurídica:	Física	Km por Veh.	244.812
Ingresos por vehículo (€)	309.440,17	Volumen de operaciones (€)	1.547.200,87	Sueldo Anual	23.288,43
Resultado Bruto por vehículo (€)	8.987,99	Resultado Contable del ejercicio (€)	44.939,95	Servicio	Regular

	ESTATAL		P. VASCO	NAVARRA
	(€/año)	%	(€/año)	(€/año)
I.R.P.F.	20.559,27	8,2%	20.409,15	21.328,49
IMPUESTO SOCIEDADES	0,00	0,0%	0,00	0,00
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	85.049,36	33,7%	85.049,36	85.049,36
IMPUESTO HIDROCARBUROS	141.807,35	56,2%	141.807,35	141.807,35
IMPUESTO ACTIVIDADES ECONÓMICAS (I.A.E.)	0,00	0,0%	0,00	0,00
IMPUESTO VEHÍCULOS TRACCIÓN MECÁNICA (I.V.T.M.)	741,45	0,3%	741,45	1.251,15
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	284,21	0,1%	284,21	284,21
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	383,13	0,2%	383,13	383,13
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	3.020,00	1,2%	3.020,00	3.020,00
TASA DE LA I.T.V.	346,75	0,1%	346,75	346,75
	252.191,52	100%	252.041,40	253.470,43

Ingresos	1.547.200,87	1.547.200,87	1.547.200,87
Carga fiscal total s/ Ingresos (%)	16,3%	16,3%	16,4%

Elaboración: TEIRLOG I.

Transporte regular de viajeros. Persona Jurídica con 5 vehículos

Transporte de Viajeros: Regular

Nº de Vehículos/Conductores:	5	Forma Jurídica:	Jurídica	Km por Veh.	244.812
Ingresos por vehículo (€)	309.440,17	Volumen de operaciones (€)	1.547.200,87	Sueldo Anual	23.288,43
Resultado Bruto por vehículo (€)	6.498,24	Resultado Contable del ejercicio (€)	32.491,22	Servicio	Regular

	ESTATAL		P. VASCO	NAVARRA
	(€/año)	%	(€/año)	(€/año)
I.R.P.F.	0,00	0,0%	0,00	0,00
IMPUESTO SOCIEDADES	8.122,80	3,4%	7.797,89	6.173,33
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	86.074,05	35,5%	86.074,05	86.074,05
IMPUESTO HIDROCARBUROS	141.807,35	58,5%	141.807,35	141.807,35
IMPUESTO ACTIVIDADES ECONÓMICAS (I.A.E.)	1.423,92	0,6%	1.530,71	1.375,74
IMPUESTO VEHÍCULOS TRACCIÓN MECÁNICA (I.V.T.M.)	741,45	0,3%	741,45	1.251,15
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	284,21	0,1%	284,21	284,21
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	383,13	0,2%	383,13	383,13
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	3.020,00	1,2%	3.020,00	3.020,00
TASA DE LA I.T.V.	346,75	0,1%	346,75	346,75
	242.203,66	100%	241.985,54	240.715,71

Ingresos	1.547.200,87	1.547.200,87	1.547.200,87
Carga fiscal total s/ Ingresos (%)	15,7%	15,6%	15,6%

Elaboración: TEIRLOG I.

Transporte regular de viajeros. Persona Física con 10 vehículos

Transporte de Viajeros: Regular

Nº de Vehículos/Conductores:	10	Forma Jurídica:	Física	Km por Veh.	244.812
Ingresos por vehículo (€)	306.203,07	Volumen de operaciones (€)	3.062.030,75	Sueldo Anual	25.342,47
Resultado Bruto por vehículo (€)	10.435,19	Resultado Contable del ejercicio (€)	104.351,95	Servicio	Regular

	ESTATAL		P. VASCO	NAVARRA
	(€/año)	%	(€/año)	(€/año)
I.R.P.F.	48.218,99	9,1%	48.419,68	49.958,27
IMPUESTO SOCIEDADES	0,00	0,0%	0,00	0,00
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	186.216,50	35,2%	186.216,50	186.216,50
IMPUESTO HIDROCARBUROS	283.614,70	53,7%	283.614,70	283.614,70
IMPUESTO ACTIVIDADES ECONÓMICAS (I.A.E.)	0,00	0,0%	0,00	0,00
IMPUESTO VEHÍCULOS TRACCIÓN MECÁNICA (I.V.T.M.)	1.482,90	0,3%	1.482,90	2.502,30
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	2.628,92	0,5%	2.628,92	2.628,92
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	766,25	0,1%	766,25	766,25
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	5.000,00	0,9%	5.000,00	5.000,00
TASA DE LA I.T.V.	693,50	0,1%	693,50	693,50
	528.621,76	100%	528.822,45	531.380,44

Ingresos	3.062.030,75	3.062.030,75	3.062.030,75
Carga fiscal total s/ Ingresos (%)	17,3%	17,3%	17,4%

Elaboración: TEIRLOG I.

Transporte regular de viajeros. Persona Jurídica con 10 vehículos

Transporte de Viajeros: Regular

Nº de Vehículos/Conductores:	10	Forma Jurídica:	Jurídica	Km por Veh.	244.812
Ingresos por vehículo (€)	306.203,07	Volumen de operaciones (€)	3.062.030,75	Sueldo Anual	25.342,47
Resultado Bruto por vehículo (€)	11.941,92	Resultado Contable del ejercicio (€)	119.419,20	Servicio	Regular

	ESTATAL		P. VASCO	NAVARRA
	(€/año)	%	(€/año)	(€/año)
I.R.P.F.	0,00	0,0%	0,00	0,00
IMPUESTO SOCIEDADES	29.854,80	5,8%	28.660,61	27.466,42
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	187.331,57	36,4%	187.331,57	187.331,57
IMPUESTO HIDROCARBUROS	283.614,70	55,2%	283.614,70	283.614,70
IMPUESTO ACTIVIDADES ECONÓMICAS (I.A.E.)	2.847,84	0,6%	3.061,43	2.751,48
IMPUESTO VEHÍCULOS TRACCIÓN MECÁNICA (I.V.T.M.)	1.482,90	0,3%	1.482,90	2.502,30
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	2.628,92	0,5%	2.628,92	2.628,92
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	766,25	0,1%	766,25	766,25
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	5.000,00	1,0%	5.000,00	5.000,00
TASA DE LA I.T.V.	693,50	0,1%	693,50	693,50
	514.220,48	100%	513.239,88	512.755,14

Ingresos	3.062.030,75	3.062.030,75	3.062.030,75
Carga fiscal total s/Ingresos (%)	16,8%	16,8%	16,7%

Elaboración: TEIRLOG I.

Transporte regular de viajeros. Persona Jurídica con 20 vehículos

Transporte de Viajeros: Regular

Nº de Vehículos/Conductores:	20	Forma Jurídica:	Jurídica	Km por Veh.	244.812
Ingresos por vehículo (€)	316.332,74	Volumen de operaciones (€)	6.326.654,90	Sueldo Anual	28.009,00
Resultado Bruto por vehículo (€)	18.663,63	Resultado Contable del ejercicio (€)	373.272,64	Servicio	Regular

	ESTATAL		P. VASCO	NAVARRA
	(€/año)	%	(€/año)	(€/año)
I.R.P.F.	0,00	0,0%	0,00	0,00
IMPUESTO SOCIEDADES	93.318,16	8,1%	89.585,43	85.852,71
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	414.085,06	36,1%	414.085,06	414.085,06
IMPUESTO HIDROCARBUROS	567.229,40	49,5%	567.229,40	567.229,40
IMPUESTO ACTIVIDADES ECONÓMICAS (I.A.E.)	6.170,32	0,5%	6.170,32	5.594,68
IMPUESTO VEHÍCULOS TRACCIÓN MECÁNICA (I.V.T.M.)	2.965,80	0,3%	2.965,80	5.004,60
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	4.831,53	0,4%	4.831,53	4.831,53
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	1.532,50	0,1%	1.532,50	1.532,50
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	15.080,00	1,3%	15.080,00	15.080,00
TASA DE LA I.T.V.	1.387,00	0,1%	1.387,00	1.387,00
	39.100,40	3,4%	39.100,40	39.100,40
	1.145.700,17	100%	1.141.967,45	1.100.597,48

Ingresos	6.326.654,90	6.326.654,90	6.326.654,90
Carga fiscal total s/Ingresos (%)	18,1%	18,1%	17,4%

Elaboración: TEIRLOG I.

7. VARIACIÓN DE LA CARGA FISCAL SEGÚN SECTOR, TIPO Y TAMAÑO DE LA UNIDAD DE EXPLOTACIÓN

7.1 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

7.2 TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS

7.3 TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS

7.4 COMPARATIVA DE MODELOS Y CONCLUSIONES

7.5 COMPARATIVA DE MODELOS ESTUDIOS ANTERIORES DE FISCALIDAD

Transporte discrecional de viajeros. Persona Física con 1 vehículo. (Estimación Objetiva)

Transporte de Viajeros: Discrecional

Nº de Vehículos/Conductores:	1	Forma Jurídica:	Física	Km por Veh.	75.000
Ingresos por vehículo (€)	119.667,81	Volumen de operaciones (€)	119.667,81	Base Cotizacion	23.288,43
Resultado Bruto por vehículo (€)	-21.959,90	Resultado Contable del ejercicio (€)	-21.959,90	Servicio	Discrecional

	ESTATAL		P. VASCO	NAVARRA
	(€/año)	%	(€/año)	(€/año)
I.R.P.F.	0,00	0,0%	0,00	568,12
IMPUESTO SOCIEDADES	0,00	0,0%	0,00	0,00
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	6.800,22	42,3%	6.800,22	6.800,22
IMPUESTO HIDROCARBUROS	8.688,75	54,1%	8.688,75	8.688,75
IMPUESTO ACTIVIDADES ECONÓMICAS (I.A.E.)	0,00	0,0%	0,00	0,00
IMPUESTO VEHÍCULOS TRACCIÓN MECÁNICA (I.V.T.M.)	148,29	0,9%	148,29	250,23
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	284,21	1,8%	284,21	284,21
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	76,63	0,5%	76,63	76,63
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	0,00	0,0%	0,00	0,00
TASA DE LA I.T.V.	69,35	0,4%	69,35	69,35
	16.067,45	100%	16.067,45	16.737,50

Ingresos	119.667,81	119.667,81	119.667,81
Carga fiscal total s/Ingresos (%)	13,4%	13,4%	14,0%

Elaboración: TEIRLOG I.

*Adicionalmente tendrían un ingreso adicional por la aplicación del Régimen Simplificado del IVA (MÓDULOS). El impuesto sobre el gasóleo por vehículo pasaría de 8.688,75€ a 7,402,5 € (restando los 1.286,25 de la devolución del gasóleo).

Transporte discrecional de viajeros. Persona Física con 5 vehículos

Transporte de Viajeros: Discrecional

Nº de Vehículos/Conductores:	5	Forma Jurídica:	Física	Km por Veh.	75.000
Ingresos por vehículo (€)	119.667,81	Volumen de operaciones (€)	598.339,07	Sueldo Anual	23.288,43
Resultado Bruto por vehículo (€)	-2.509,39	Resultado Contable del ejercicio (€)	-12.546,97	Servicio	Discrecional

	ESTATAL		P. VASCO	NAVARRA
	(€/año)	%	(€/año)	(€/año)
I.R.P.F.	893,83	1,1%	791,48	949,10
IMPUESTO SOCIEDADES	0,00	0,0%	0,00	0,00
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	38.099,88	45,3%	38.099,88	38.099,88
IMPUESTO HIDROCARBUROS	43.443,75	51,6%	43.443,75	43.443,75
IMPUESTO ACTIVIDADES ECONÓMICAS (I.A.E.)	0,00	0,0%	0,00	0,00
IMPUESTO VEHÍCULOS TRACCIÓN MECÁNICA (I.V.T.M.)	741,45	0,9%	741,45	1.251,15
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	284,21	0,3%	284,21	284,21
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	383,13	0,5%	383,13	383,13
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	0,00	0,0%	0,00	0,00
TASA DE LA I.T.V.	346,75	0,4%	346,75	346,75
	84.193,00	100%	84.090,64	84.757,96

Ingresos	598.339,07	598.339,07	598.339,07
Carga fiscal total s/Ingresos (%)	14,1%	14,1%	14,2%

Elaboración: TEIRLOG I.

Transporte discrecional de viajeros. Persona Jurídica con 5 vehículos

Transporte de Viajeros: Discrecional

Nº de Vehículos/Conductores:	5	Forma Jurídica:	Jurídica	Km por Veh.	75.000
Ingresos por vehículo (€)	119.667,81	Volumen de operaciones (€)	598.339,07	Sueldo Anual	23.288,43
Resultado Bruto por vehículo (€)	2.632,69	Resultado Contable del ejercicio (€)	13.163,46	Servicio	Discrecional

	ESTATAL		P. VASCO	NAVARRA
	(€/año)	%	(€/año)	(€/año)
I.R.P.F.	0,00	0,0%	0,00	0,00
IMPUESTO SOCIEDADES	3.290,86	3,8%	3.159,23	2.501,06
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	39.124,57	44,7%	39.124,57	39.124,57
IMPUESTO HIDROCARBUROS	43.443,75	49,6%	43.443,75	43.443,75
IMPUESTO ACTIVIDADES ECONÓMICAS (I.A.E.)	0,00	0,0%	0,00	0,00
IMPUESTO VEHÍCULOS TRACCIÓN MECÁNICA (I.V.T.M.)	741,45	0,8%	741,45	1.251,15
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	284,21	0,3%	284,21	284,21
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	383,13	0,4%	383,13	383,13
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	0,00	0,0%	0,00	0,00
TASA DE LA I.T.V.	346,75	0,4%	346,75	346,75
	87.614,72	100%	87.483,08	87.334,61

Ingresos	598.339,07	598.339,07	598.339,07
Carga fiscal total s/Ingresos (%)	14,6%	14,6%	14,6%

Elaboración: TEIRLOG I.

Transporte discrecional de viajeros. Persona Física con 10 vehículos

Transporte de Viajeros: Discrecional

Nº de Vehículos/Conductores:	10	Forma Jurídica:	Física	Km por Veh.	75.000
Ingresos por vehículo (€)	119.633,48	Volumen de operaciones (€)	1.196.334,84	Sueldo Anual	25.342,47
Resultado Bruto por vehículo (€)	1.835,48	Resultado Contable del ejercicio (€)	18.354,75	Servicio	Discrecional

	ESTATAL		P. VASCO	NAVARRA
	(€/año)	%	(€/año)	(€/año)
I.R.P.F.	10.824,47	5,6%	10.816,33	11.057,49
IMPUESTO SOCIEDADES	0,00	0,0%	0,00	0,00
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	84.035,65	43,7%	84.035,65	84.035,65
IMPUESTO HIDROCARBUROS	86.887,50	45,2%	86.887,50	86.887,50
IMPUESTO ACTIVIDADES ECONÓMICAS (I.A.E.)	0,00	0,0%	0,00	0,00
IMPUESTO VEHÍCULOS TRACCIÓN MECÁNICA (I.V.T.M.)	1.482,90	0,8%	1.482,90	2.502,30
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	2.628,92	1,4%	2.628,92	2.628,92
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	766,25	0,4%	766,25	766,25
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	5.000,00	2,6%	5.000,00	5.000,00
TASA DE LA I.T.V.	693,50	0,4%	693,50	693,50
	192.319,19	100%	192.311,04	193.571,60

Ingresos	1.196.334,84	1.196.334,84	1.196.334,84
Carga fiscal Total s/Ingresos (%)	16,1%	16,1%	16,2%

Elaboración: TEIRLOG I.

Transporte discrecional de viajeros. Persona Jurídica con 10 vehículos

Transporte de Viajeros: Discrecional

Nº de Vehículos/Conductores:	10	Forma Jurídica:	Jurídica	Km por Veh.	75.000
Ingresos por vehículo (€)	119.633,48	Volumen de operaciones (€)	1.196.334,84	Sueldo Anual	25.342,47
Resultado Bruto por vehículo (€)	4.785,34	Resultado Contable del ejercicio (€)	47.853,39	Servicio	Discrecional

	ESTATAL		P. VASCO	NAVARRA
	(€/año)	%	(€/año)	(€/año)
I.R.P.F.	0,00	0,0%	0,00	0,00
IMPUESTO SOCIEDADES	11.963,35	6,1%	11.484,81	11.006,28
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	85.150,71	43,1%	85.150,71	85.150,71
IMPUESTO HIDROCARBUROS	86.887,50	44,0%	86.887,50	86.887,50
IMPUESTO ACTIVIDADES ECONÓMICAS (I.A.E.)	3.061,43	1,5%	3.061,43	2.751,48
IMPUESTO VEHÍCULOS TRACCIÓN MECÁNICA (I.V.T.M.)	1.482,90	0,8%	1.482,90	2.502,30
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	2.628,92	1,3%	2.628,92	2.628,92
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	766,25	0,4%	766,25	766,25
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	5.000,00	2,5%	5.000,00	5.000,00
TASA DE LA I.T.V.	693,50	0,4%	693,50	693,50
	197.634,56	100%	197.156,03	197.386,94

Ingresos	1.196.334,84	1.196.334,84	1.196.334,84
Carga fiscal total s/Ingresos (%)	16,5%	16,5%	16,5%

Elaboración: TEIRLOG I

Transporte discrecional de viajeros. Persona Jurídica con 20 vehículos

Transporte de Viajeros: Discrecional

Nº de Vehículos/Conductores:	20	Forma Jurídica:	Jurídica	Km por Veh.	75.000
Ingresos por vehículo (€)	124.093,11	Volumen de operaciones (€)	2.481.862,20	Sueldo Anual	28.009,00
Resultado Bruto por vehículo (€)	7.445,59	Resultado Contable del ejercicio (€)	148.911,73	Servicio	Discrecional

	ESTATAL		P. VASCO	NAVARRA
	(€/año)	%	(€/año)	(€/año)
I.R.P.F.	0,00	0,0%	0,00	0,00
IMPUESTO SOCIEDADES	37.227,93	8,6%	35.738,82	34.249,70
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	188.220,48	43,7%	188.220,48	188.220,48
IMPUESTO HIDROCARBUROS	173.775,00	40,3%	173.775,00	173.775,00
IMPUESTO ACTIVIDADES ECONÓMICAS (I.A.E.)	6.122,86	1,4%	6.122,86	5.502,96
IMPUESTO VEHÍCULOS TRACCIÓN MECÁNICA (I.V.T.M.)	2.965,80	0,7%	2.965,80	5.004,60
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	4.831,53	1,1%	4.831,53	4.831,53
VISADO Y REVISIÓN TACOGRAFO	1.532,50	0,4%	1.532,50	1.532,50
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	15.080,00	3,5%	15.080,00	15.080,00
TASA DE LA I.T.V.	1.387,00	0,3%	1.387,00	1.387,00
	431.143,10	100%	429.653,98	429.583,77

Ingresos	2.481.862,20	2.481.862,20	2.481.862,20
Carga fiscal s/ Ingresos (%)	17,4%	17,3%	17,3%

Elaboración: TEIRLOG I.

7. VARIACIÓN DE LA CARGA FISCAL SEGÚN SECTOR, TIPO Y TAMAÑO DE LA UNIDAD DE EXPLOTACIÓN

7.1 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

7.2 TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS

7.3 TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS

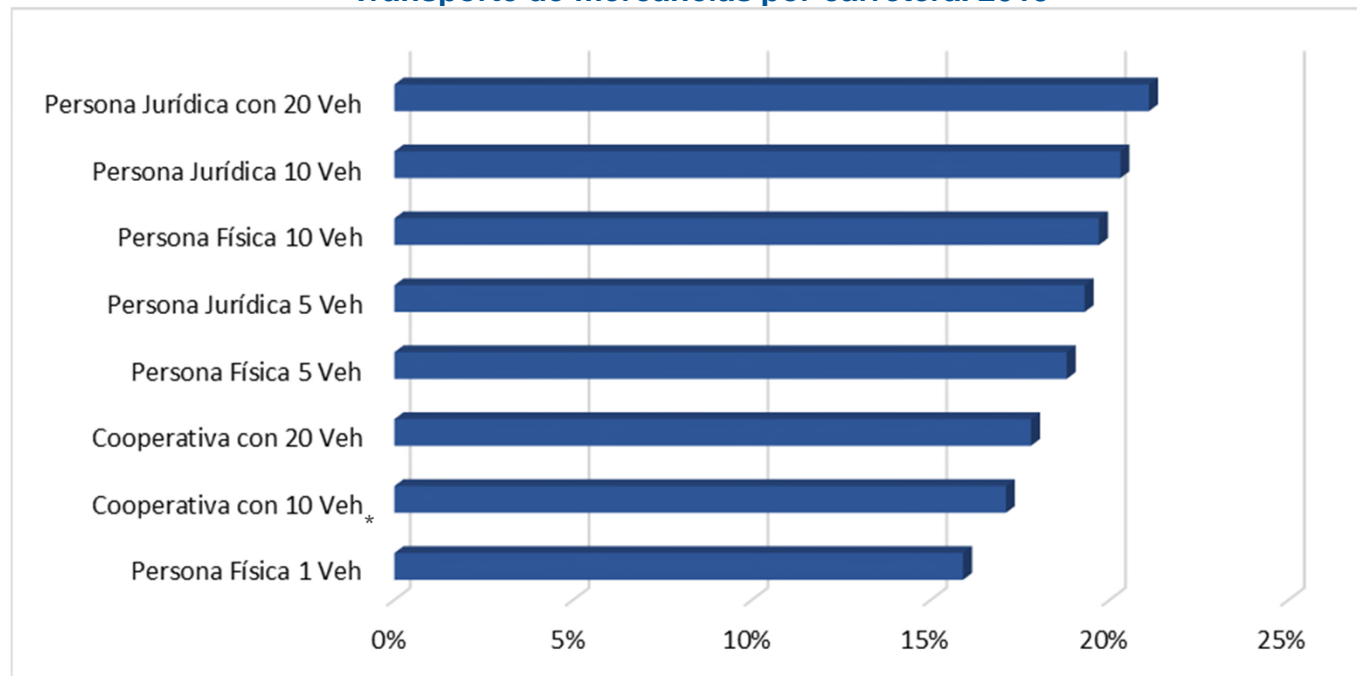
7.4 COMPARATIVA DE MODELOS Y CONCLUSIONES

7.5 COMPARATIVA DE MODELOS ESTUDIOS ANTERIORES DE FISCALIDAD

En el transporte de mercancías por carretera las empresas con menor carga fiscal son las que tienen personalidad física y solo 1 vehículo, y están en régimen de Estimación Objetiva

- ❑ La carga fiscal y de Seguridad Social que soportan las empresas de transporte de mercancías por carretera supone entre un 15,9% y un 21,1% de los ingresos.
- ❑ Las empresas que soportan una carga fiscal menor, cuyos valores varían entre 15,9%, correspondiente al empresario individual con 1 vehículo y 17,1%, correspondiente a la cooperativa con 10 vehículos.
- ❑ En general, las empresas con personalidad jurídica soportan una mayor carga fiscal. El menor valor corresponde a la empresa con personalidad jurídica con 5 vehículos (19,3%) y el mayor corresponde a la empresa con personalidad jurídica con 20 vehículos (21,1%).

**Carga fiscal Total (Incl. Seg. Social) sobre ingresos según la unidad de explotación (%)
Transporte de mercancías por carretera. 2019**



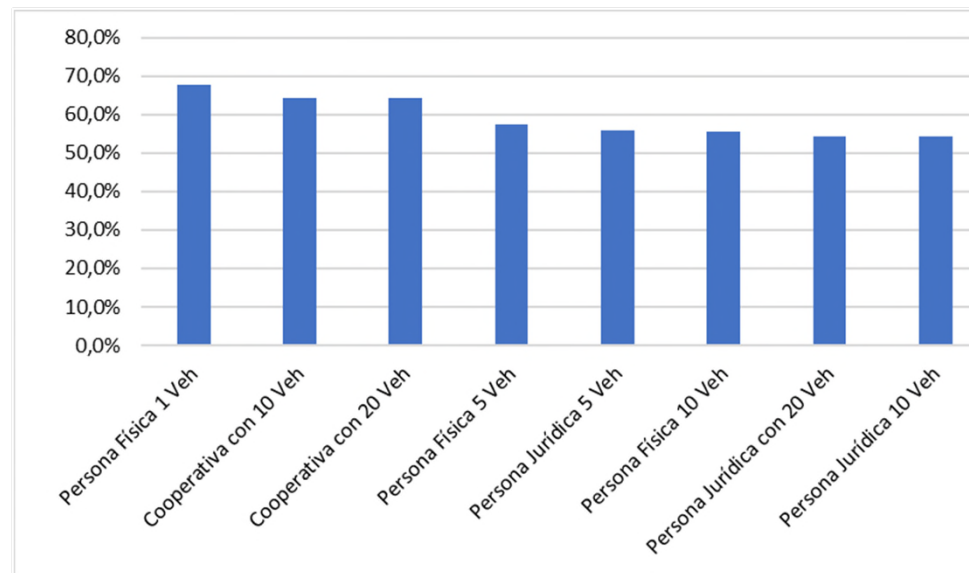
Elaboración: TEIRLOG I.

(*) Estimación Objetiva.

Conclusiones sobre el sector del transporte de mercancías por carretera: ratios de fiscalidad por conceptos y fiscalidad total (Incluido S.S.)

- ❑ El **impuesto sobre hidrocarburos**, es el impuesto que supone una mayor carga fiscal sobre el total de los impuestos, oscila entre un 54,2%, para las empresas con personalidad jurídica y 10 vehículos, y hasta un 67,9%, para las empresas con personalidad física con 1 vehículo.
- ❑ El **coste de la Seguridad Social**, es el segundo concepto que supone una mayor carga fiscal para las empresas. Este impuesto supone entre el 29,1%, para empresas con personalidad jurídica con 10 vehículos y 31,7%, correspondiente a empresas físicas con 1 vehículo (en estimación directa, no objetiva).
- ❑ En relación con el **impuesto sobre la renta de las personas físicas y el impuesto de sociedades**: El IRPF supone una carga fiscal de entre un 2,1% (personas físicas con 10 vehículos) y un 2,8% (personas físicas con 5 vehículos).
- ❑ En cuanto **al impuesto de sociedades**, la carga fiscal con respecto a los ingresos, para las empresas pequeñas supone un 4,7%, mientras que para las empresas grandes supone un 1,9%.

Carga fiscal Impto. Hidrocarburos sobre carga total. Según la unidad de explotación. (%)

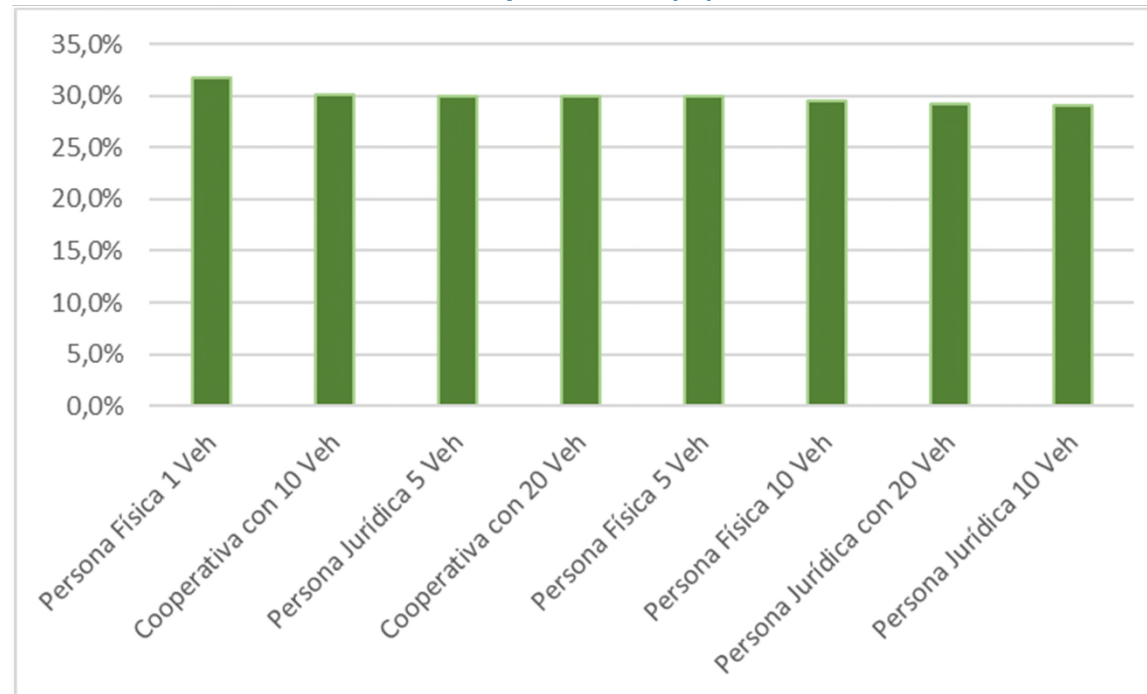


Elaboración: TEIRLOG I.

Conclusiones sobre el sector del transporte de mercancías por carretera (continuación)

- Tanto se trate de personas físicas como jurídicas, **no hay diferencias especialmente significativas entre Navarra, País Vasco y el resto de España** en la carga fiscal que soportan las empresas. Excepto en las empresas individuales con 1 vehículo que la carga fiscal para el País Vasco supone un 6% menos que para el resto de España, dedico a que en el País Vasco tienen una deducción del 45% de este impuesto.
- En cuanto los **peajes** que por razones ya descritas no figuran en la estructura fiscal de los diferentes tipos de empresas, cabe no obstante destacar su significativa cuantía suponiendo entre un 9,5% para las empresas con personalidad física con un 1 vehículo y un 7,6% para las empresas con personalidad jurídica con 10 vehículos.

Carga fiscal Seg. Social sobre carga fiscal total. Según la unidad de explotación. (%)

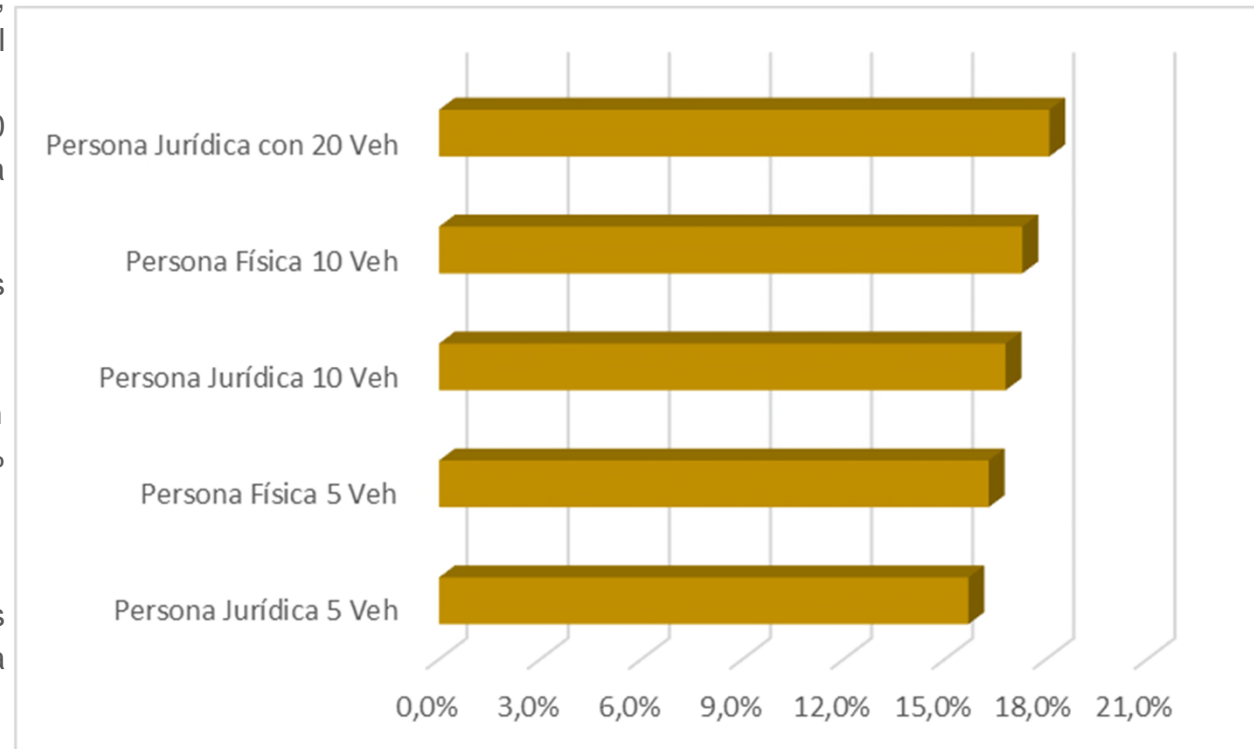


Elaboración: TEIRLOG I.

Conclusiones sobre el sector del transporte regular de viajeros por carretera

- ❑ La mayor carga fiscal, independientemente del tipo de empresa y tamaño, corresponde al **impuesto sobre hidrocarburos**, que representa entre el 49,5% y el 58,5% de la carga fiscal total. Igual que en los casos anteriores, el segundo concepto que supone una mayor carga fiscal es el **coste de la Seguridad Social**, que supone entre el 36,4%, para empresas con personalidad jurídica con 10 vehículos y 33,7% para empresas con personalidad física con 5 vehículos.
- ❑ Por detrás del Impuesto de Hidrocarburos y las cotizaciones a la Seguridad Social, destaca **el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas** y el **Impuesto de Sociedades**. El IRPF supone una carga fiscal entre un 8,2% (personas físicas con 5 vehículos) y un 9,1% (personas físicas con 10 vehículos).
- ❑ Lo mismo sucede con el **Impuesto de Sociedades**, la carga fiscal con respecto a los ingresos, para las empresas pequeñas supone un 3,4%, mientras que para las empresas grandes supone un 8,1%.
- ❑ Cuando se trata de personas físicas o jurídicas, **no hay diferencias significativas entre Navarra, País Vasco y el resto de España.**

Carga fiscal Total (Incl. Seg. Social) sobre ingresos según la unidad de explotación (%)



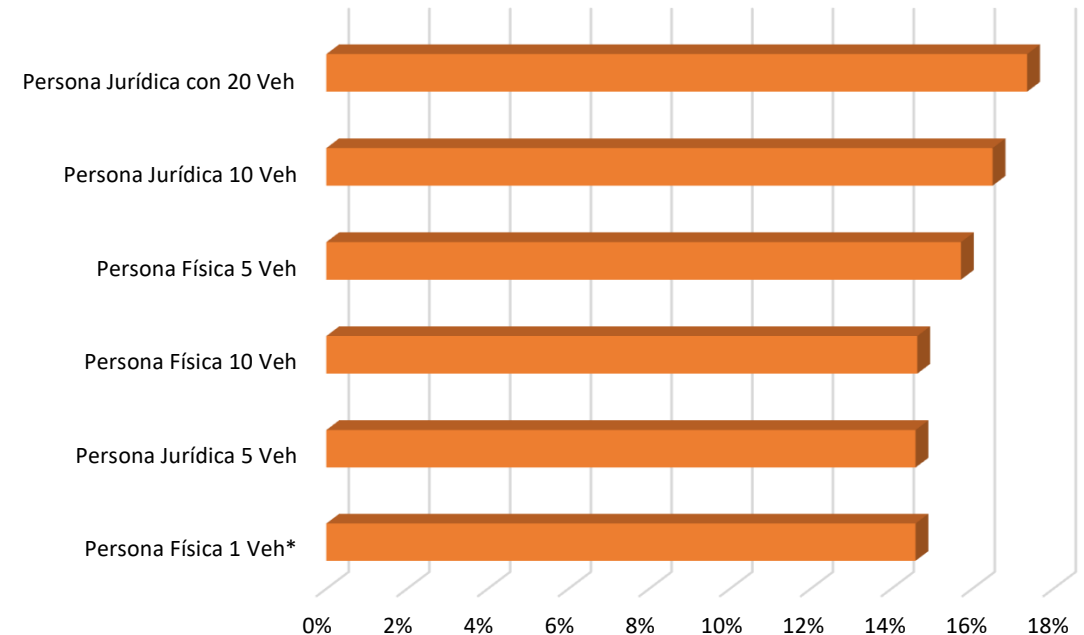
Elaboración: TEIRLOG I.

Conclusiones sobre el sector del transporte discrecional de viajeros por carretera

- Generalmente el **impuesto sobre los hidrocarburos**, representa la mayor carga fiscal (entre el 40,3% al 51,6%) del importe fiscal total, exceptuando en las empresas bajo la modalidad de persona jurídica con 20 vehículos, cuya mayor carga fiscal son las cotizaciones a la Seguridad Social.
- El segundo concepto que supone una mayor carga fiscal es el coste de la **Seguridad Social**, que supone entre el 43,1% al 45,3%. Siendo las empresas con personalidad jurídica con 10 vehículos las que menos carga fiscal soportan (43,1%), y las empresas con personalidad física con 1 vehículo, las que mayor carga fiscal tienen (45,3%).
- Por detrás del impuesto sobre hidrocarburos y las cotizaciones a la Seguridad Social, destaca el **Impuesto de Sociedades** y el **Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas**. El Impuesto de Sociedades supone una carga fiscal sobre el total distributivo de entre el 3,8% (personas jurídicas con 5 vehículos) y el 8,6% (personas jurídicas con 20 vehículos), por lo que el tamaño de la empresa afecta significativamente a este impuesto.
- En cuanto al Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, la carga fiscal con respecto a los ingresos disminuye según aumenta el tamaño de la empresa, Es decir, supone una carga entre el 5,6% (personas físicas con 10 vehículos) y el 1,1% (personas físicas con 5 vehículos).

- Cuando se trata de personas físicas o jurídicas, no hay diferencias significativas entre Navarra, País Vasco y el Resto de España.

Carga fiscal Total (Incl. Seg. Social) sobre ingresos según la unidad de explotación (%)



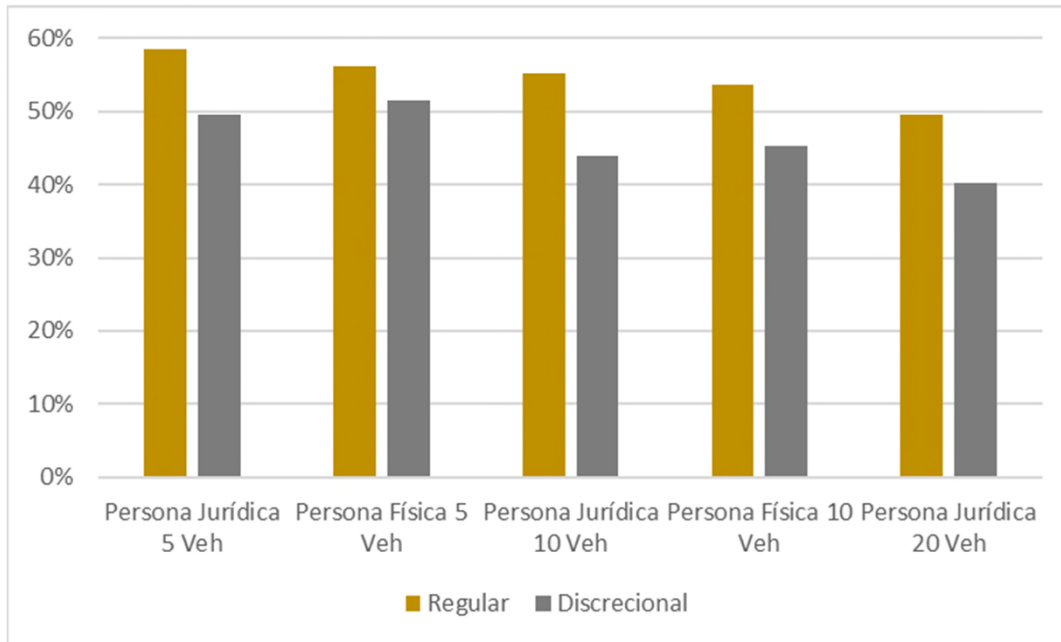
Elaboración: TEIRLOG I.

(*) Estimación Objetiva.

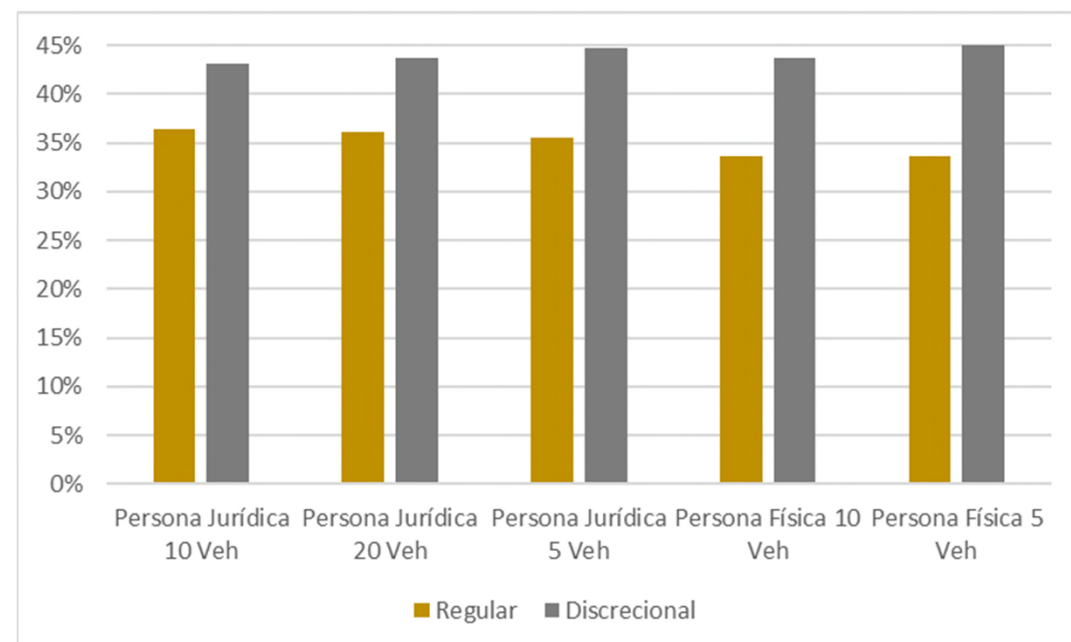
Conclusiones sobre el conjunto del sector del transporte de viajeros. Regular y Discrecional

- ❑ La carga fiscal con respecto a los ingresos del impuesto de hidrocarburos, para el servicios regular de viajeros, supone una carga mayor que para el servicio discrecional, debido al mayor número anuales de kilómetros recorridos por el servicios discrecional. Siendo la persona jurídica con 5 vehículos, los que soportan una mayor carga anual por vehículo (no por kilómetro) de este impuesto en el servicios regular y las empresas con personalidad física con 5 vehículos en el servicios discrecional.
- ❑ En cambio la carga fiscal que soportan debido a las cotizaciones de la Seguridad Social es mayor en el servicio discrecional que en el servicios regular. Mientras que en el servicio regular las empresas con una mayor carga son las personas jurídicas con 10 vehículos, en el servicio discrecional son las personas físicas con 5 vehículos.

Carga fiscal Impto. Hidrocarburos sobre carga fiscal total. Según la unidad de explotación. Viajeros Regular y Discrecional (%)



Carga fiscal Seg. Social sobre carga fiscal total. Según la unidad de explotación. Viajeros Regular y Discrecional (%)

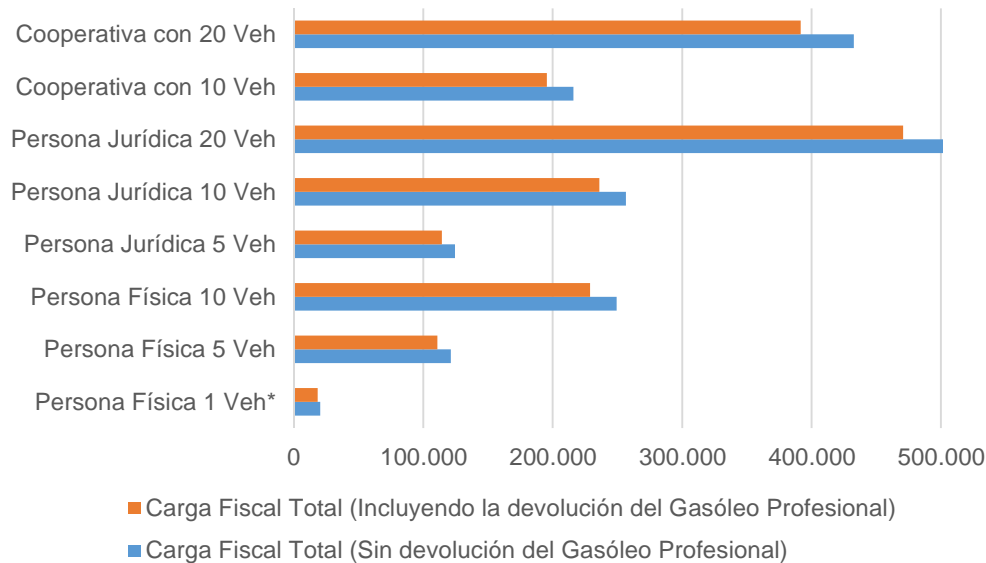


Elaboración: TEIRLOG I.

Análisis de la carga fiscal en el supuesto de la consideración del Impuesto de Hidrocarburos para el Gasóleo de uso Profesional (Transporte de mercancías).

Como se expuso en apartados anteriores, el Impuesto de Hidrocarburos del gasóleo admite una devolución parcial para empresarios autorizadas, la cual no se ha aplicado en las tablas anteriores por razones antes expuestas. No obstante, por ser de interés, se realiza a continuación sobre los resultados resumen de dichas tablas, un análisis comparativo CON y SIN la aplicación de esa devolución parcial.

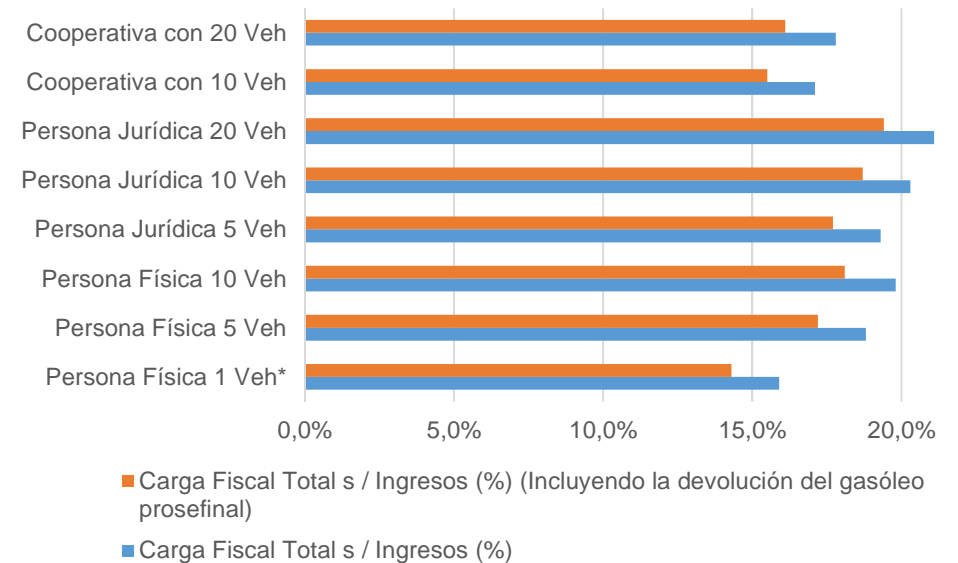
Variación en la estructura impositiva (€), aplicando el descuento del Gasóleo Profesional.



*Estimación Objetiva

Elaboración: TEIRLOG I.

Variación en la estructura impositiva (%), aplicando el descuento del Gasóleo Profesional.

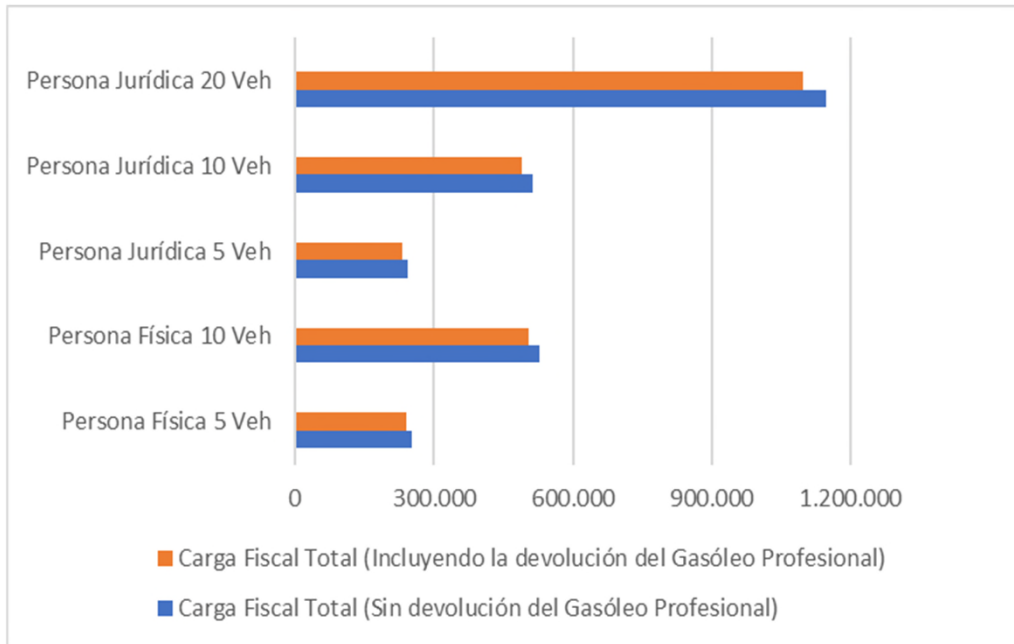


Elaboración: TEIRLOG I.

- La carga fiscal total (**incluyendo la devolución del gasóleo profesional**) respecto a los ingresos, supone una **disminución promedio del 1.6%** en el transporte de mercancías, en la mayoría de las formas jurídicas, exceptuando a las Personas Físicas con 10 Vehículos, Persona Jurídica con 20 Vehículos y la Cooperativa de 20 Vehículos **cuya disminución es del 1.7%**.
- A pesar de la devolución del **gasóleo profesional**, el Impuesto sobre Hidrocarburos sigue suponiendo una mayor carga fiscal sobre el total de los impuestos.

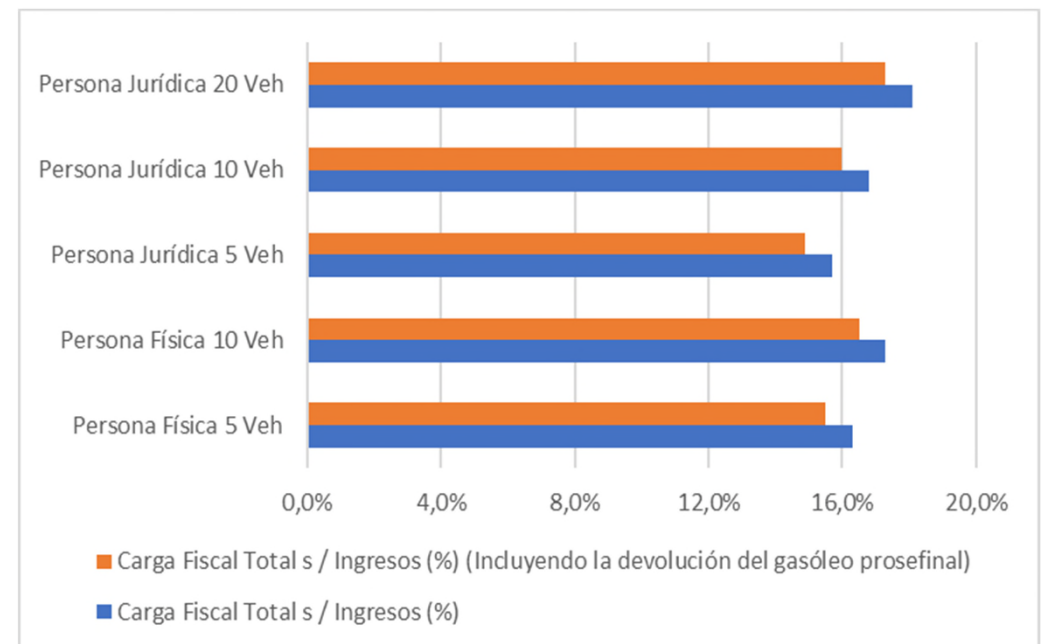
Análisis de la carga fiscal en el supuesto de la consideración del Impuesto de Hidrocarburos para el Gasóleo de uso Profesional (Transporte de regular de viajeros).

Variación en la estructura impositiva (€), aplicando el descuento del Gasóleo Profesional.



Elaboración: TEIRLOG I.

Variación en la estructura impositiva (%), aplicando el descuento del Gasóleo Profesional.

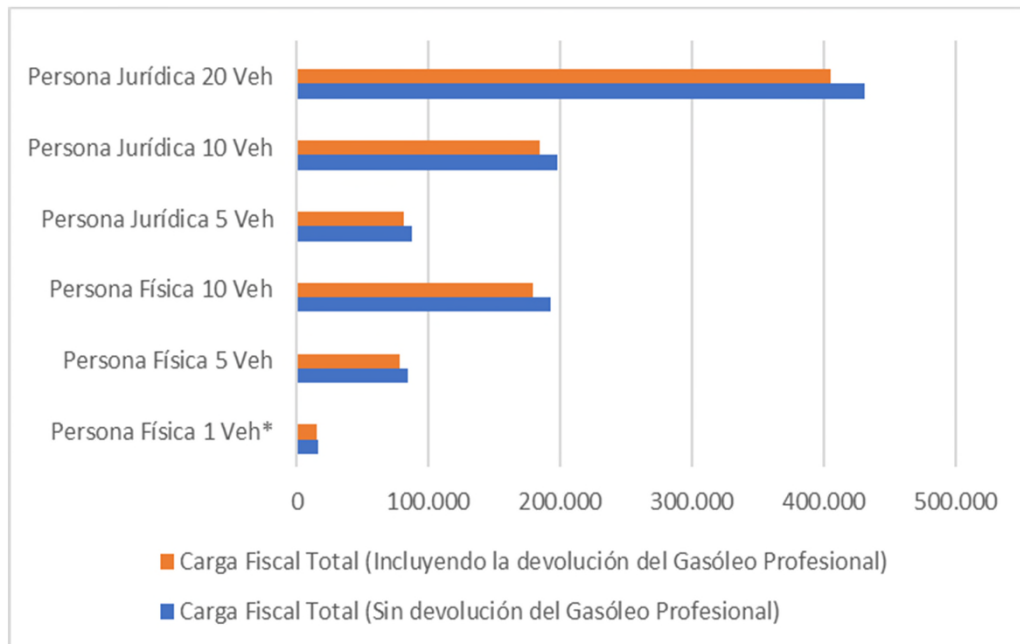


Elaboración: TEIRLOG I.

- ❑ El total de la carga fiscal (**incluyendo la devolución del gasóleo profesional**) respecto a los ingresos, supone una **disminución promedio generalizada del 0,8 %** en el transporte de regular de viajeros.
- ❑ En caso del transporte regular de viajeros, el Impuesto sobre Hidrocarburos sigue suponiendo la mayor carga fiscal sobre el total de los impuestos.

Análisis de la carga fiscal en el supuesto de la consideración del Impuesto de Hidrocarburos para el Gasóleo de uso Profesional (Transporte de discrecional de viajeros).

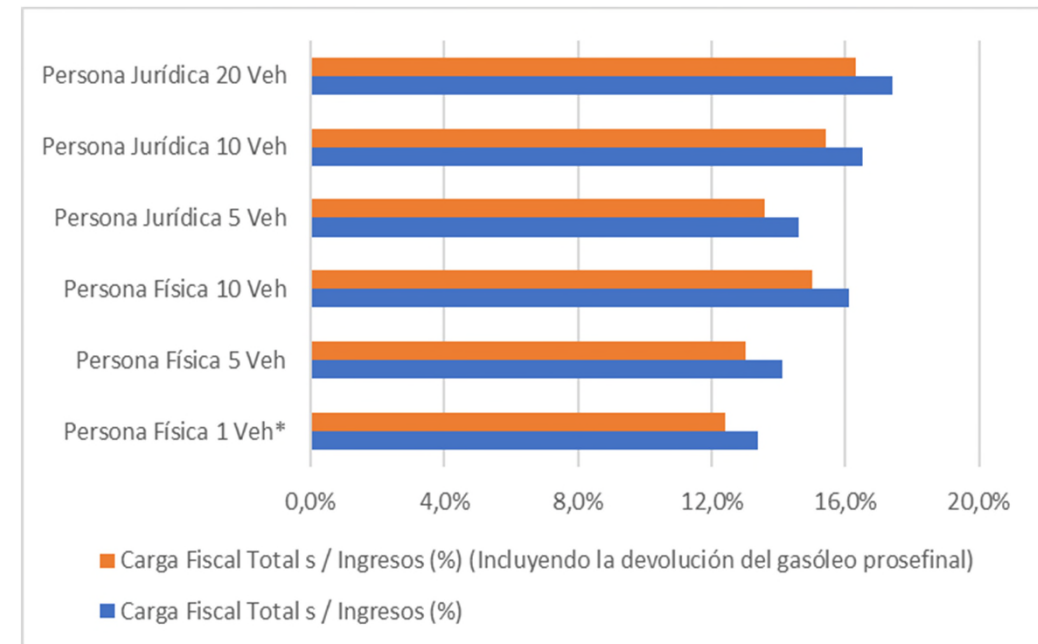
Variación en la estructura impositiva (€), aplicando el descuento del Gasóleo Profesional.



*Estimación Objetiva

Elaboración: TEIRLOG I.

Variación en la estructura impositiva (%), aplicando el descuento del Gasóleo Profesional.

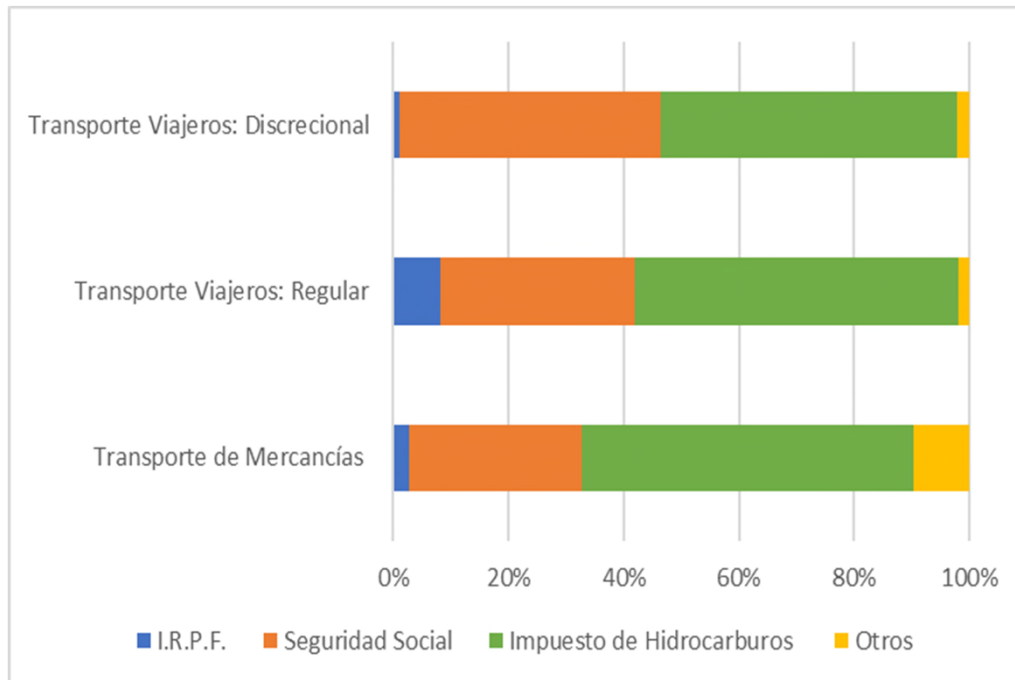


Elaboración: TEIRLOG I.

- Asimismo en el transporte discrecional de viajeros la carga fiscal total (incluyendo la devolución del gasóleo profesional) respecto a los ingresos, supone una **disminución promedio del 1.1%** en el transporte discrecional de viajeros, en la mayoría de las formas jurídicas, exceptuando a las Personas Físicas con 1 Vehículo y las Personas Jurídicas con 5 **cuya disminución es del 1.0%**.
- En el transporte discrecional de viajeros, la seguridad social pasa a ser el impuesto que supone una mayor carga fiscal sobre el total de los impuestos. Con la excepción de las Personas Físicas con 1 Vehículo.

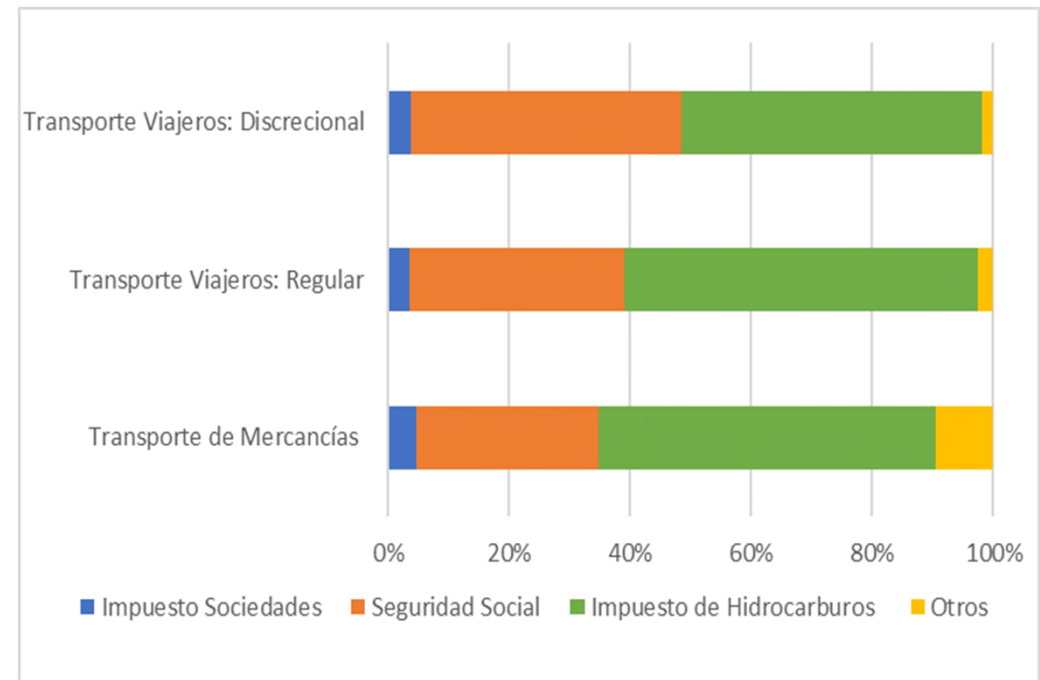
Comparativa de los principales impuestos del sector del transporte de mercancía y viajeros (Regular y Discrecional)

Variación de la estructura impositiva (%).(Persona Física 5 Vehículos)



Elaboración: TEIRLOG I.

Variación de la estructura impositiva (%).(Persona Jurídica 5 Vehículos)

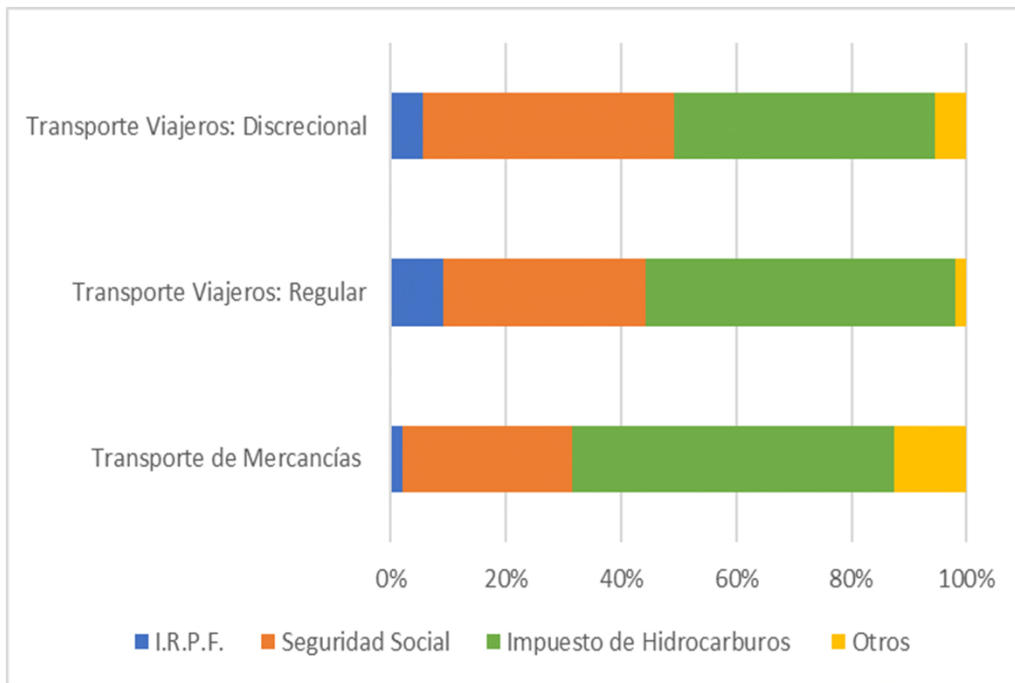


Elaboración: TEIRLOG I.

*Otros: Impuesto Actividades Económicas (I.A.E.), Impuesto Vehículos Tracción Mecánica (I.V.T.M.), Impuesto sobre seguros, Visado y revisión de tacógrafo, Impuesto de bienes inmuebles (I.B.I), Tasa de la I.T.V.

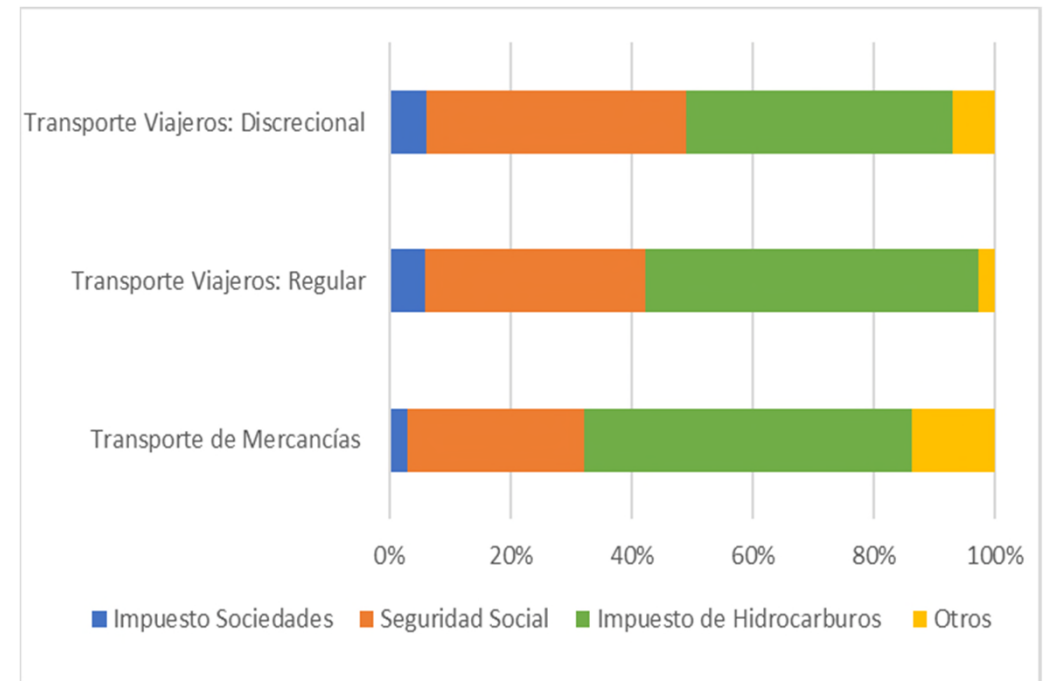
Comparativa de la estructura impositiva según tipo de transporte

Variación de la estructura impositiva (%). (Persona Física 10 Vehículos)



Elaboración: TEIRLOG I.

Variación de la estructura impositiva (%). (Persona Jurídica 10 Vehículos)

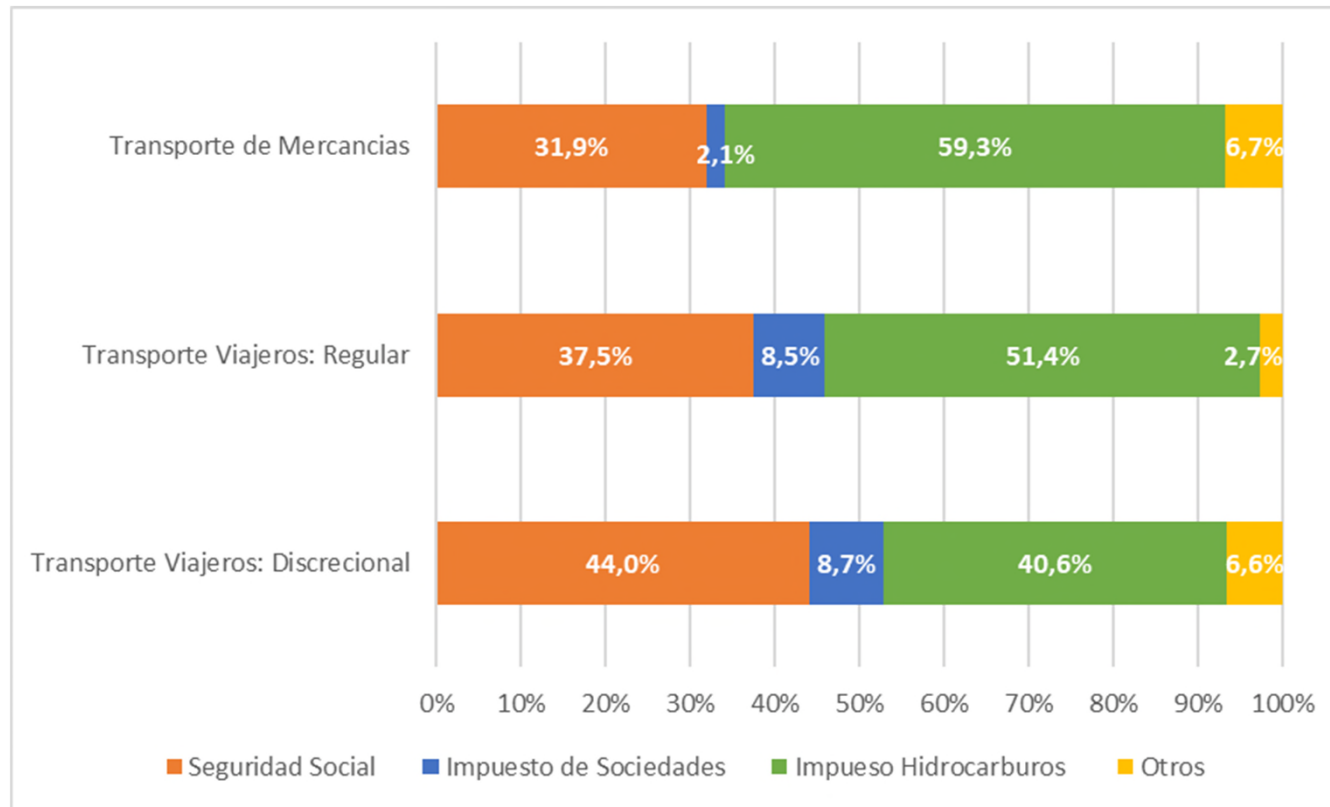


Elaboración: TEIRLOG I.

***Otros:** Impuesto Actividades Económicas (I.A.E.), Impuesto Vehículos Tracción Mecánica (I.V.T.M.), Impuesto sobre seguros, Visado y revisión de tacógrafo, Impuesto de bienes inmuebles (I.B.I), Tasa de la I.T.V.

Comparativa de la estructura impositiva según tipo de transporte

Variación de la estructura impositiva (%). (Persona Jurídica 20 Vehículos)



Elaboración: TEIRLOG I.

*Otros: Impuesto Actividades Económicas (I.A.E.), Impuesto Vehículos Tracción Mecánica (I.V.T.M.), Impuesto sobre seguros, Visado y revisión de tacógrafo, Impuesto de bienes inmuebles (I.B.I), Tasa de la I.T.V.

7. VARIACIÓN DE LA CARGA FISCAL SEGÚN SECTOR, TIPO Y TAMAÑO DE LA UNIDAD DE EXPLOTACIÓN

7.1 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

7.2 TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS

7.3 TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS

7.4 COMPARATIVA DE MODELOS Y CONCLUSIONES

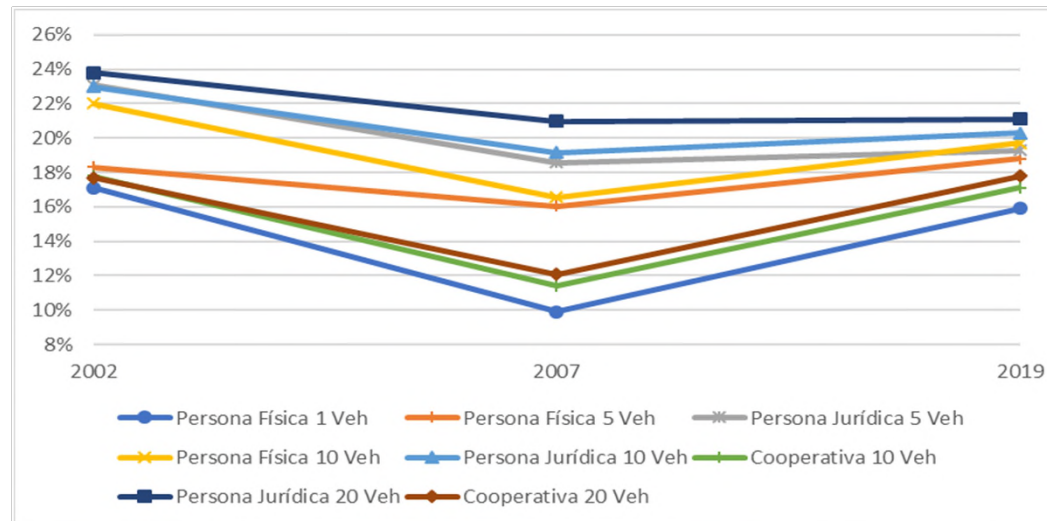
7.5 COMPARATIVA DE MODELOS ESTUDIOS ANTERIORES DE FISCALIDAD

Comparación suma total de impuestos y carga fiscal total entre estudios anteriores de fiscalidad. MERCANCÍAS

Comparación Carga Fiscal Total Estudios Fiscalidad anteriores. Mercancías. % s/ Ingresos

	2002	2007	2019
Persona Física 1 Veh	17,1%	9,9%	15,9%
Persona Física 5 Veh	18,3%	16,1%	18,8%
Persona Jurídica 5 Veh	23,1%	18,6%	19,3%
Persona Física 10 Veh	22,0%	16,6%	19,7%
Persona Jurídica 10 Veh	23,0%	19,2%	20,3%
Cooperativa 10 Veh	17,8%	11,4%	17,1%
Persona Jurídica 20 Veh	23,8%	21,0%	21,1%
Cooperativa 20 Veh	17,7%	12,1%	17,8%

Comparación Carga Fiscal Total Estudios Fiscalidad anteriores. Mercancías. % s/ Ingresos



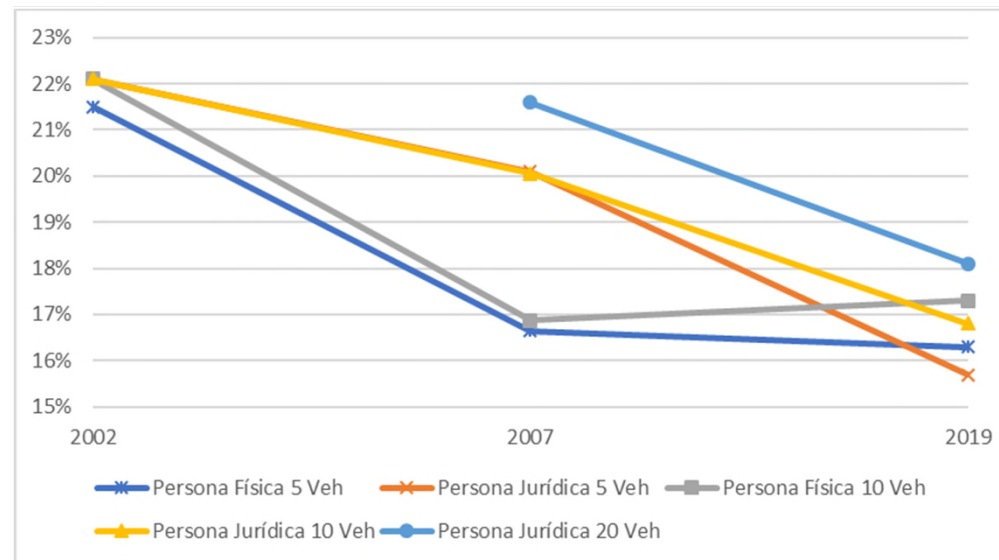
Elaboración: TEIRLOG I.

Comparación suma total de impuestos y carga fiscal total entre estudios anteriores de fiscalidad. SERVICIO REGULAR DE VIAJEROS

Comparación Carga Fiscal Total Estudios Fiscalidad anteriores. Servicios Regular. % s/ Ingresos

	2002	2007	2019
Persona Física 5 Veh	21,5%	16,7%	16,3%
Persona Jurídica 5 Veh	22,1%	20,1%	15,7%
Persona Física 10 Veh	22,1%	16,9%	17,3%
Persona Jurídica 10 Veh	22,1%	20,1%	16,8%
Persona Jurídica 20 Veh	-	21,6%	18,1%

Comparación Carga Fiscal Total Estudios Fiscalidad anteriores. Servicios Regular. % s/ Ingresos



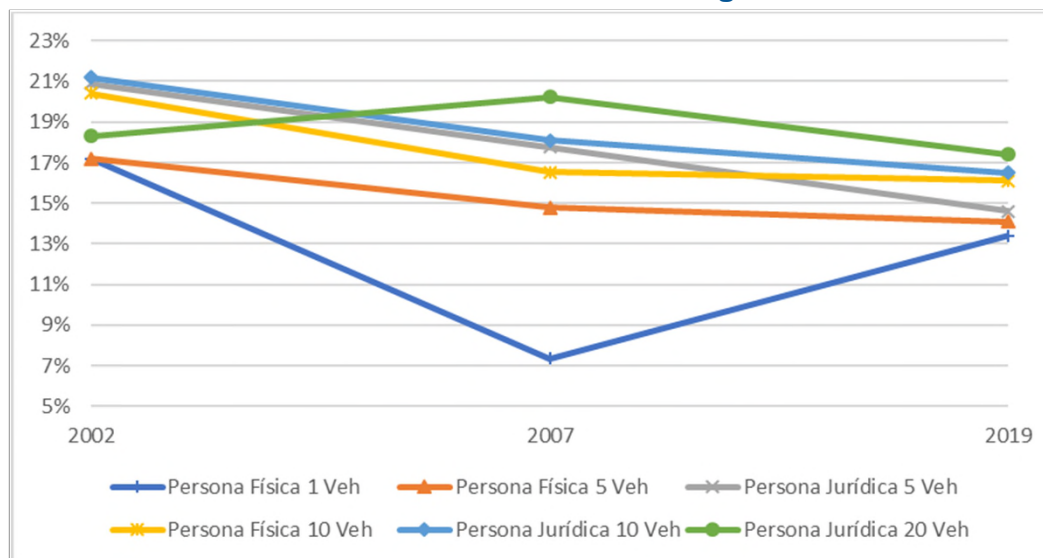
Elaboración: TEIRLOG I.

Comparación suma total de impuestos y carga fiscal total entre estudios anteriores de fiscalidad. SERVICIO DISCRECIONAL DE VIAJEROS

Comparación Carga Fiscal Total Estudios Fiscalidad anteriores. Servicios Discrecional. % s/ Ingresos

	2002	2007	2019
Persona Física 1 Veh	17,2%	7,3%	13,4%
Persona Física 5 Veh	17,2%	14,8%	14,1%
Persona Jurídica 5 Veh	20,9%	17,8%	14,6%
Persona Física 10 Veh	20,4%	16,5%	16,1%
Persona Jurídica 10 Veh	21,2%	18,1%	16,5%
Persona Jurídica 20 Veh	18,3%	20,2%	17,4%

Comparación Carga Fiscal Total Estudios Fiscalidad anteriores. Servicios Discrecional. % s/ Ingresos



Elaboración: TEIRLOG I.

Conclusiones estudios años anteriores

MERCANCÍAS:

Los porcentajes de carga fiscal total / total de ingresos ha habido un descenso generalizado entre el 2002 y 2007 y posterior elevación de este ratio entre 2007 y 2019. No obstante se computa que el porcentaje de carga fiscal total / total de ingresos es inferior en 2019 respecto al 2002, con excepción de las personas físicas de 5 vehículos y las cooperativas de 20 vehículos.

SERVICIO REGULAR DE VIAJEROS:

En cuanto al ratio carga fiscal total / total ingresos se ha observado una progresiva disminución de este ratio entre 2002 y 2007, que para algunas tipologías de empresas (Jurídicas) esa disminución se ha mantenido en el 2019.

Conclusiones estudios años anteriores

SERVICIO DISCRECIONAL DE VIAJEROS:

Los ratios de la carga fiscal total / total de ingresos muestran una disminución generalizada entre los años 2002 y 2007, con excepción de las personas jurídicas con 20 vehículos. En comparativa, entre los años 2002 y 2019 se mantiene esta tendencia de disminución en los ratios, muy similar al Servicio Regular de Viajeros.

8. SUPUESTOS BÁSICOS EN LA ELABORACIÓN DEL MODELO DE FISCALIDAD EN LA UE

8.1 INTRODUCCIÓN

8.2 SUPUESTOS POR TIPO DE IMPUESTO

La elaboración de un modelo que cuantifica la carga fiscal, permite analizar las variaciones de ésta en función de distintos parámetros

A continuación se recogen los sistemas fiscales que afectan al sector del transporte por carretera de cada uno de los países objeto de estudio. El objetivo de este apartado es traducir la información recogida en los capítulos 4 y 5 en modelos numéricos que permitan obtener una idea del impacto global de todos los elementos fiscales. El análisis se realiza de modo que se cuantifica la carga fiscal soportada por cada unidad de explotación tipo en cada país, lo que permite la identificación de ventajas y desventajas fiscales en función de las características del sujeto pasivo en el ámbito de la Unión Europea. Se ha tomado como esquema de desarrollo el contemplado en el estudio realizado en el 2007 (Ministerio de Fomento).

Las Unidades de explotación consideradas han sido las siguientes:

□ Transporte de mercancías por carretera:

- Persona Física: con 1 vehículo.
- Persona Jurídica: con 20 vehículos .

□ Transporte Discrecional y Regular de Viajeros por carretera:

- Persona Jurídica: con 20 vehículos.

Como elemento de comparación en España, se tomará la carga fiscal correspondiente al **régimen general del Estado**, sin tener en consideración los regímenes forales.

El planteamiento para el cálculo se basa, al igual que en estudios anteriores, en **laperspectiva más general posible**, dentro del marco del país, aplicando las mismas hipótesis económicas utilizadas en España. Los datos de partida se considerarán idénticos que los empleados en España, es decir, que aunque en la realidad puedan existir diferencias en las estructuras de costes y beneficios se utilizará (con alguna excepción- valores catastrales y sueldos y salarios) las mismas utilizadas en el caso español con el fin de facilitar el análisis comparativo.

A partir de las estructuras de costes seleccionadas en el capítulo 6, se **aplicarán los tipos y tasas correspondientes** a cada país, asumiéndose un valor estándar para aquellos conceptos en los que la información sea incompleta o puedan afectar a elementos fiscales críticos de la evaluación.

Comparación estructura de costes vehículo de carga general nacional y vehículo de carga general transporte internacional

Como se ha comentado en la página anterior, se utilizarán los costes e ingresos utilizados para el ámbito nacional, pero es importante citar que el observatorio de costes del transporte de mercancías también recoge una estructura de costes para el ámbito internacional. Los observatorios de costes de viajeros no recogen dicha estructura.

A continuación con el fin de conocer las diferencias existentes entre la estructura de ámbito nacional de la de internacional se muestran las hipótesis de partida para un vehículo articulado de carga general de transporte nacional e internacional.

HIPÓTESIS DE PARTIDA									
Características técnicas			Costes fijos		Costes variables				
Vehículo articulado de carga general	Nacional	Internacional	Costes vehículo		Coste carburante	Nacional	Internacional		
Potencia	455 CV		Amortización vehículo tracción	Nacional	Internacional	Precio carburante con IVA	1,1581 €/litro	1,3985 €/litro	
Masa Máxima Autorizada	40.000 kg		Precio de adquisición	102.584,42 €		Descuento	0,0576 €/litro	0,0144 €/litro	
Carga útil	25.000 kg		Valor adquisición	113.982,69		IVA aplicado	21%	20%	
Nº ejes	5 ejes		Descuento	10%		Consumo medio	35 litros/100km		
Características de explotación			Vida útil	6 años	5 años	Coste neumáticos			
Recorridos en carga superiores a 200km			Valor residual	20%	15%	Nº de neumáticos	12		
Kilómetros recorridos al año	Nacional	Internacional	Amorización remolque/semiremolque	Nacional	Internacional	Precio sin IVA	562,11 €/unidad		
Totales	120.000 km	150.000 km	Precio de adquisición	35.440,32		Duración media	150.000 km		
En carga	102.000 km	135.000 km	Vida útil	8 años	7 años	Coste mantenimiento y reparaciones			
Tiempo de actividad al año	Nacional	Internacional	Valor residual	15%		Mantenimiento	0,015 €/km sin IVA		
Horas trabajadas	1.800 h	2.000 h	Financiación (tractora y remolque/semi)	Nacional	Internacional	Reparaciones	0,030 €/km sin IVA		
Horas trabajadas en carga (85%)	1.530 h	1.800 h	Capital a financiar	100%		Nota: Este supuesto de vehículo articulado con operación internacional se incluye para conocimiento de sus costes de explotación, que permiten hacer una aproximación a su fiscalidad.			
			Periodo de financiación	5 años		En ningún caso se considera este supuesto en los análisis comparativos del ámbito nacional, ni con otros países de la UE (no incluido en el alcance de este Estudio)			
			Interés anual de financiación	3,85%					
			Costes personal		Nacional	Internacional			
			Dieta diaria del conductor	33,15 €/día	74,40 €/día				
			Días de dieta anual	225 días	250 días				
			Plus de actividad anual del conductor	0,0566 €/km					

Fuente: Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

Comparación estructura de costes vehículo de carga general nacional y vehículo de carga general transporte internacional (Cont.)

Costes anuales de explotación. Vehículos articulado carga general. Nacional e internacional.2019

Costes directos	NACIONAL	INTERNACIONAL	NACIONAL (120.000 km)	INTERNACIONAL (150.000 km)
	€/Veh/año	€/Veh/año	€/Km totales	€/Km totales
Costes fijos	69.728,32	90.751,29	0,581	0,605
Vehículo	18.381,09	23.243,38	0,153	0,155
Total amortización	15.858,32	20.244,53	0,132	0,135
Total financiación	2.522,77	2.998,85	0,021	0,020
Personal	44.216,55	60.351,63	0,368	0,402
Coste anual del conductor (incluido SS y otros)	29.968,68	33.265,23	0,250	0,222
Dietas	14.247,87	27.086,40	0,119	0,181
Seguros	6.356,44	6.356,44	0,053	0,042
Costes fiscales	774,24	799,84	0,006	0,005
Costes variables	50.641,70	82.719,46	0,422	0,551
Carburante del vehículo de tracción	36.141,17	51.327,63	0,301	0,342
Neumáticos	5.396,26	6.745,32	0,045	0,045
Mantenimiento	1.840,08	2.300,10	0,015	0,015
Peajes	1.955,02	15.709,95	0,016	0,105
Consumo de disolución de urea	1.686,85	2.108,56	0,014	0,014
Reparaciones	3.622,32	4.527,90	0,030	0,030
TOTAL	120.370,02	173.470,75	1,003	1,156

Costes indirectos (6,5% de costes directos)	euros	euros	€/Km totales	€/Km totales
Costes repercutibles a un vehículo	7.824,05	11.275,60	0,065	0,075

COSTES TOTALES	euros	euros	€/Km totales	€/Km totales
	128.194,071	184.746,349	1,068	1,232

Fuente: Observatorio de Costes del Transporte de Mercancías por Carretera. 2019
Elaboración: TEIRLOG I.

Variación de los costes anuales del vehículo según tamaño de empresa. %

	Nacional	Internacional
Amortización	100	126
Financiación	100	128
Personal	100	119
Conductor	100	111
Dietas	100	190
Seguros	100	100
Costes fiscales	100	103
Combustible	100	142
Neumáticos	100	125
Mantenimiento	100	125
Peajes	100	804
Disolución de Urea	100	125
Reparaciones	100	132

- Para un vehículo de carga general que realiza transporte internacional los costes anuales por vehículo y por kilómetro son más altos, debido al mayor kilometraje anual que realizan con respecto al vehículo de carga general y alguna diferencia de costes por concepto en el transporte nacional.
- Especialmente destaca, como es lógico, el coste de los peajes, que para un vehículo de transporte internacional supone del orden de 8 veces más que para un vehículo de transporte de mercancías nacional.

8. SUPUESTOS BÁSICOS EN LA ELABORACIÓN DEL MODELO DE FISCALIDAD EN LA UE

8.1 INTRODUCCIÓN

8.2 SUPUESTOS POR TIPO DE IMPUESTO

Para la estimación de cada impuesto se han realizado algunos supuestos específicos en cada país considerado

A partir de los datos iniciales anteriormente reseñados se obtiene el resto de parámetros necesarios para el análisis.

Para la estimación de cada impuesto se han realizado algunos supuestos específicos para cada país:

Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF):

En el modelo sólo se ha considerado el Régimen General de tributación.

En su cálculo es necesario determinar el **volumen de operaciones anuales y el número de vehículos** utilizados a lo largo del ejercicio fiscal, para la adecuada aplicación del régimen fiscal.

No se consideran posibles deducciones individuales, por evitar complejidad en el estudio. Para evitar que la situación de España, donde se tiene en cuenta los distintos regímenes existentes, se ha optado por anualizar la fiscalidad, por ello cuando el IRPF resulte negativo (supuesto de Estimación Objetiva con 1 vehículo), no se incluirá en el sumatorio final, dado que la cuota mínima del impuesto es cero, nunca negativa, así no existe posibilidad de compensación en ejercicios anteriores.

En ciertos países se han incluido recargos habituales utilizados en los distintos países:

- ❑ **Alemania:** Sobre la cuota, se aplica un recargo, denominado recargo de solidaridad, del 5,5 %.
- ❑ **Francia:** Se aplica un recargo en concepto de contribución social general y de reembolso de deuda de asistencia social del 8%.
- ❑ **Italia:** Sobre la cuota se aplica un recargo en concepto de Recargo Municipal: 0,4% y Recargo Regional: 2,28%.
- ❑ **Portugal:** Sobre la cuota se aplica un recargo de solidaridad para ingresos superiores de 80.000€ del 4%.
- ❑ **Polonia:** Sobre la cuota se aplica un recargo de solidaridad para ingresos superiores de 235.05€ del 4%.
- ❑ **República Checa:** Sobre la cuota se aplica un recargo de solidaridad para ingresos superiores de 52.850€ del 7%.

Impuesto de Sociedades (IS)

La base para el cálculo de la cuota tributaria de este impuesto es el resultado contable del ejercicio. En el desarrollo del análisis se ha supuesto que no existen variaciones patrimoniales a lo largo del ejercicio y que dentro del resultado contable ya se han incluido las amortizaciones y depreciaciones correspondientes. Se consideran los tipos generales para las empresas recogidos en capítulos anteriores.

Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA):

En el análisis efectuado se sigue la metodología del estudio anterior de fiscalidad realizado por el Ministerio de Fomento, se considera que con la regularización del IVA, el impacto del impuesto será nulo, compensándose las diferencias existentes en el año entre el IVA repercutido y el soportado. Por esta razón no se incluye en el análisis.

Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE):

Se aplica en los países donde exista; con un punto de vista lo más general posible.

Impuesto sobre Bienes Inmuebles (IBI):

En general se parten de los valores catastrales utilizados en el caso español como valor 1, utilizando los siguientes correctores por las diferencias existentes en los precios de suelo industrial, en base a bases de datos analizadas (ICEX, internos de los países analizados):

- ❑ Alemania, Reino Unido y Francia: 1,2
- ❑ Italia: 1
- ❑ Portugal, Hungría y Polonia: 0,7
- ❑ República Checa, Rumania y Bulgaria: 0,5
- ❑ Marruecos y Turquía: 0,3

Imposición sobre vehículos:

El impuesto sobre el vehículo varía y tiene distintos cálculos en los diferentes países, los valores son los siguientes:

- ❑ **Alemania:** El tipo aplicable variará según la tipología del vehículo (peso, nivel de emisiones de gases o ruido, etc.). Para cada escala se establecen unas cotas máximas de la cuantía total a satisfacer por este concepto. Por ello, se tomará como valor para el modelo cuantitativo la media de dichas cotas máximas, correspondientes a camiones de elevado peso, semejantes a los manejados a lo largo de todo el estudio (1.144 euros al año).
- ❑ **Francia:** Para un vehículo articulado con semirremolque de tres ejes, el impuesto asciende a 304€ (media con y sin suspensión neumática). Las empresas tienen que pagar el **Impuesto Corporativo de Vehículos** que afecta a los autobuses, con una tasa media de 389€.
- ❑ **Reino Unido:** La tasa que se aplica para un autobús de 51 plazas es de 330 libras, es decir, 369,6 euros. Para un camión articulado la tasa utilizada es 763,84€.
- ❑ **Italia:** Los autocares se hallan sujetos al pago de este impuesto bajo unas tasas por unidad de potencia del motor del vehículo variables por regiones italianas. Para un valor supuesto de 309kw CV para autocar y con una tasa de alrededor de 3,15 euros/kw, se obtiene una cuantía a satisfacer de casi 975 euros al año por cada vehículo. Para el camión la tasa es en función del peso y ejes, siendo la tasa utilizada de 707 euros/año.
- ❑ **Portugal:** Los autobuses están exentos. Se aplica sobre el peso bruto, año de matriculación y tipo de suspensión se considera una tasa para camiones de 2+3 ejes de 819,8€.
- ❑ **Polonia:** El importe del impuesto depende del peso y del número de ejes, se utilizan una tasa de 575,72€ para el camión y 568,8€ para autobuses.
- ❑ **República Checa:** Las tasas anuales a pagar se hallan tabuladas en función de la tipología del vehículo. Así, para autocares se puede estimar un coste medio de cerca 620 euros y mientras que para camiones (cuatro o más ejes), la cuantía media anual ronda los 1719,9 euros.
- ❑ **Hungría:** La base de cálculo es el peso del vehículo descargado, más un 50% como máximo de carga permisible para los camiones (se acepta el dato de partida de una tara de 15.000 kg). Sobre ello, se aplica una tasa de 3,45 euros por cada 100 kg, lo que ofrece un valor medio estimable en alrededor de 696 euros para el camión, y hasta 518 euros al año para autobús.

- ❑ **Bulgaria:** la tasa de los autobuses depende del número de asientos, asciende a 153,0€ y para el camión se calcula según el peso máximo permisible, el número de ejes y el tipo de suspensión: se aplica una tasa de 1.345€.
- ❑ **Rumania:** el impuesto sobre los medios de transporte se calculará sobre la base de su capacidad cilíndrica multiplicando cada grupo de 200 cc o una fracción del mismo por la tarifa correspondiente. Para los autobuses, la tarifa es de 5€ / 200cc, es decir una tasa de 177,97€ y para el camión de más de 12 toneladas de 406,3€.
- ❑ **Turquía:** el impuesto sobre los autobuses de 51 plazas asciende a 46€ para el camión de más de 20.000 kg de:513,4€.
- ❑ **Marruecos:** las tarifas asciende a 1.015€ para el camión y 129€ para el autobús.

Impuesto sobre Hidrocarburos:

El impuesto se aplica sobre el total de litros consumidos a lo largo del año, que para cada vehículo de transporte de mercancías, bajo los supuestos de consumo (35 l/100 km) y kilometraje anual (120.000 km), supone 42.000 litros. Sobre este consumo se aplica el impuesto sobre gasóleo vigente en cada país.

Sobre esta consumo se aplican las tasas del año 2018 que se muestran en la tabla adjunta.

Hay que mencionar que algunos países también aplican al igual que España una devolución parcial por el uso del gasóleo profesional, esta devolución al igual que en el caso español no ha sido aplicada pero se recoge aquí las cantidades a descontar en los distintos países: **Francia** (01/01/2019 - 30/06/2019); 0,1771 eur/L (camiones) y 0,2171 € (autobuses) ; **Italia** (1/01/2019 - 30/06/2019):0,2142 eur/L ; **Hungría** (01/01/2019 - 30/04/2019): 0,0107 eur/L ; **Portugal**(01/01/2018 - 30/06/2018) : 0,022 eur/L; **Rumania** (01/01/2018 - 31/12/2018) : 0,0394 eur/L

Impuesto sobre las primas de seguro:

En todos los casos se opta por aplicar a la cuantía de la prima, aceptando como válida la obtenida para el caso español, el tipo general del impuesto recogido en capítulos anteriores.

ITV, Revisión del tacógrafo y visado de Autorizaciones

Debido a la heterogeneidad existente, y la escasa relevancia de estos conceptos se opta por no considerar estos conceptos.

Impuesto Hidrocarburos	
€/1000 litros	
TURQUÍA	217,7
MARRUECOS	224,1
BULGARIA	330,2
POLONIA	343,2
ESPAÑA	379
HUNGRÍA	380,3
RUMANIA	406,8
REPÚBLICA CHECA	424,9
ALEMANIA	470,4
PORTUGAL	485,7
FRANCIA	594
ITALIA	617,4
REINO UNIDO	650,5

Costes de la Seguridad Social:

Según el tipo de sujeto pasivo, éste cotizará a través del Régimen General o bien, a través del Régimen Especial de Autónomos (transportistas con vehículo propio).

El análisis parte del supuesto de que tanto el autónomo como los transportistas asalariados reciben una remuneración similar.

No han sido consideradas horas extraordinarias.

Se ha supuesto que los autónomos tributan en el Régimen Especial de Autónomos con la mayor protección por incapacidad y asistencia médica posible en cada país, tributando de acuerdo a lo establecido en cada país analizado.

El resto de asalariados tributan mediante el Régimen General a los tipos establecidos en la legislación de cada país, incluida la Cotización por accidentes de trabajo y enfermedades profesionales característica de esta profesión.

En este punto de costes sociales, aparece una diferencia notable en las hipótesis de partida. Es necesario considerar las variaciones salariales existentes entre países, para no distorsionar el análisis comparativo. En este ámbito las diferencias son muy apreciables y se traducen en los siguientes porcentajes de corrección (según datos de Eurostat, 2018, para costes laborales de la actividad de transporte, almacenaje y comunicaciones o de ámbito general si no existiera el dato).

Peajes

Los peajes resultan también una carga fiscal por el uso de determinadas infraestructuras para los transportistas, pero debido a que la comparación entre los distintos países es muy variada por la diversidad de recorridos y autopistas que los transportistas pueden utilizar, y con el fin de no complicar el análisis **no se ha incluido su estudio comparativo, pero si analizado el caso español**. Pero hay que tenerlo en cuenta ya que representa un alta carga fiscal para los transportistas.

Corrector del salario frente al español	
ALEMANIA	1,5
REINO UNIDO	1,4
FRANCIA	1,3
ITALIA	1,2
ESPAÑA	1
PORTUGAL	0,9
POLONIA	0,5
REPÚBLICA CHECA	0,5
HUNGRÍA	0,5
BULGARIA	0,3
RUMANIA	0,3
TURQUÍA	0,3
MARRUECOS	0,2

Cotizaciones a la Seguridad Social		
PAIS	Régimen General	Autónomos
ESPAÑA	33,6%	29,2%
ALEMANIA	19,4%	19%
FRANCIA	41,7%	22,00%
REINO UNIDO	13,8%	9%
ITALIA	31,6%	34%
PORTUGAL	23,8%	29,60%
POLONIA	21,0%	31,80%
REP. CHECA	34,0%	31,50%
HUNGRIA	19,5%	19,50%
BULGARIA	14,1%	13,78%
RUMANIA	22,8%	35%
TURQUIA	20,5%	20%
MARRUECOS	21,1%	0%

9. VARIACIÓN DE LA CARGA FISCAL EN LOS PAISES DE LA U.E. SEGÚN TIPOLOGÍA DE LA UNIDAD DE EXPLOTACIÓN

9.1 INTRODUCCIÓN

9.2 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS: PERSONA FÍSICA CON 1 VEHÍCULO

9.3 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS: PERSONA JURÍDICA CON 20 VEHÍCULOS

9.4 TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS: PERSONA JURÍDICA CON 20
VEHÍCULOS

9.5 TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS: PERSONA JURÍDICA CON 20
VEHÍCULOS

9.6 CONCLUSIONES

Introducción

Las tablas que se incluyen en este capítulo presentan, para cada tipo de empresa considerado, la cuantificación de los distintos **impuestos y tasas que gravan la actividad del transportista durante 1 año** reflejando las diferencias que se producen entre los distintos países de la U.E. considerados.

Es importante recordar que tanto la estructura de costes utilizada como los ingresos y la fiscalidad se han anualizado, es decir, se ha calculado su repercusión anual a lo largo de la vida de explotación del /los vehículos. En consecuencia, cuando el I.R.P.F. da un resultado negativo, no se ha incluido en el sumatorio fiscal, dado que la cuota mínima de este impuesto es 0 (nunca es negativa), y la posibilidad de compensación en ejercicios posteriores, no se produce en los casos representados en este estudio por la razón antedicha de que todos los inputs se han anualizado.

9. VARIACIÓN DE LA CARGA FISCAL EN LOS PAISES DE LA U.E. SEGÚN TIPOLOGÍA DE LA UNIDAD DE EXPLOTACIÓN

9.1 INTRODUCCIÓN

9.2 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS: PERSONA FÍSICA CON 1 VEHÍCULO

9.3 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS: PERSONA JURÍDICA CON 20 VEHÍCULOS

9.4 TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS: PERSONA JURÍDICA CON 20
VEHÍCULOS

9.5 TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS: PERSONA JURÍDICA CON 20
VEHÍCULOS

9.6 CONCLUSIONES

Transporte de mercancías. Persona Física con 1 vehículo. Estimación Objetiva

Como se puede apreciar en la tabla incluida en la siguiente página, en lo que se refiere a la fiscalidad específica, tres países –Bulgaria, Turquía y Marruecos– soportan una carga inferior a la de España. En el caso de Bulgaria, ello es debido a una menor cotización en la seguridad social y a un impuesto sobre seguros inferior al de España, y esto permite compensar un mayor impuesto sobre los camiones y un mayor IRPF. En el caso de Turquía y Marruecos, el resultado inferior se debe a que la contribución a la Seguridad Social y el impuesto de hidrocarburos es notablemente inferior al de España, por lo que a pesar de ser superior la fiscalidad específica del vehículo, su suma es inferior a la de España.

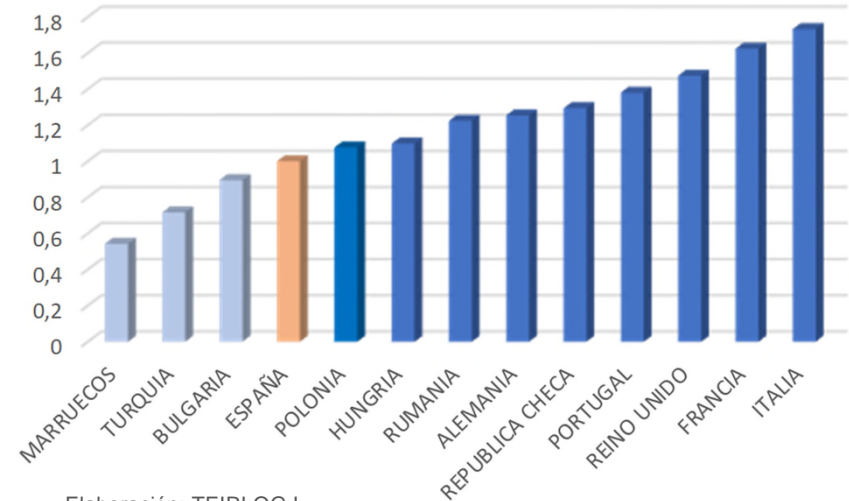
Por su parte, Italia es el país que soporta una fiscalidad específica mayor debido a que su impuesto de hidrocarburos es muy superior al de España, y a que su tasa sobre vehículos y prima de seguros es muy superior.

También hay que destacar que son Rumania, Polonia y Republica Checa –por este orden– los países con una mayor contribución a la Seguridad Social por parte de los autónomos.

En su conjunto, la fiscalidad del Italia y Francia supone 1,7 y 1,6 veces superior a España. Turquía y Marruecos poseen una fiscalidad inferior a España, casi la mitad en Marruecos.

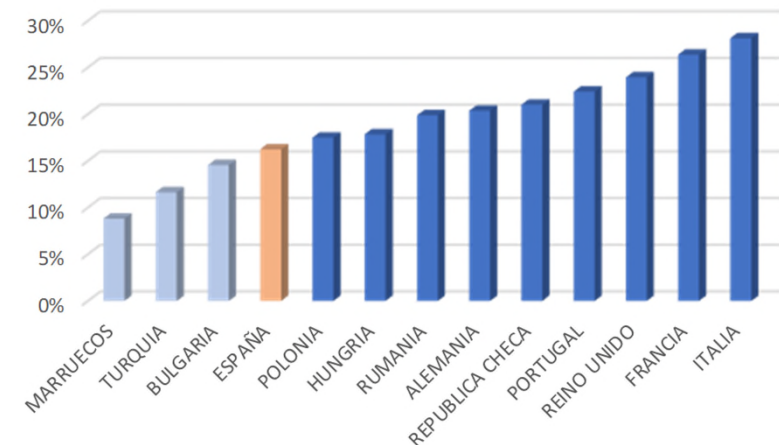
Asimismo, hay que tener en cuenta el efecto favorable que en España tiene el profesional con los regímenes simplificados a los que se puede acoger para ciertos impuestos (IRPF e IVA-aquí obtendría un ingreso adicional).

Variación comparativa fiscalidad (Incluida Seg. social) entre España y países analizados. 2018



Elaboración: TEIRLOG I.

Ratio de carga fiscal total sobre ingresos. 2018



Elaboración: TEIRLOG I.

Transporte de Mercancías

Nº de Vehículos/Conductores:	1	Forma Jurídica:	Física	Km por Veh.	120.000
Ingresos por vehículo (€)	128.846,15	Volumen de operaciones (€)	128.846,15	Base Cotizacion	22.231,96
Resultado Bruto por vehículo (€)	3.393,47	Resultado Contable del	3.393,47		

	ESPAÑA*		ALEMANIA		FRANCIA		REINO UNIDO		ITALIA		PORTUGAL		POLONIA	
	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%
I.R.P.F.	-2.612,08	-12,5%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	696,88	1,9%	509,02	1,8%	480,13	2,1%
IMPUESTO SOCIEDADES	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	6.491,73	31,0%	4.135,14	15,8%	4.891,03	14,4%	2.000,88	6,5%	7.558,87	20,9%	6.580,66	22,8%	7.069,76	31,4%
IMPUESTO HIDROCARBUROS	13.902,00	66,4%	19.756,80	75,3%	24.948,00	73,4%	27.321,00	88,6%	25.930,80	71,5%	20.398,56	70,6%	14.412,72	64,0%
I.ACTIVIDADES ECONOMICAS (IAE)	0,00	0,0%	0,00	0,0%	2.702,50	8,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
I. VEHICULOS (IVTM)	148,30	0,7%	1.144,00	4,4%	304,00	0,9%	763,84	2,5%	707,14	2,0%	819,80	2,8%	568,82	2,5%
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	381,39	1,8%	1.207,72	4,6%	1.144,16	3,4%	762,77	2,5%	1.350,74	3,7%	572,08	2,0%	0,00	0,0%
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
TOTAL	20.923,42	100%	26.243,67	100%	33.989,69	100%	30.848,49	100%	36.244,43	100%	28.880,12	100%	22.531,43	100%

Ingresos	128.846,15	128.846,15	128.846,15	128.846,15	128.846,15	128.846,15	128.846,15
Carga fiscal s/Ingresos (%)	16,2%	20,4%	26,4%	23,9%	28,1%	22,4%	17,5%

	REPUBLICA CHECA		HUNGRÍA		BULGARIA		RUMANIA		TURQUIA		MARRUECOS	
	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%
I.R.P.F.	-2.825,77	-10,6%	-2.825,77	-12,6%	-1.883,85	-10,2%	-1.883,85	-7,5%	-18.838,49	-130,6%	-18.838,49	-166,7%
IMPUESTO SOCIEDADES	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	7.003,07	26,4%	4.335,23	19,3%	3.063,56	16,6%	7.781,19	30,8%	4.446,39	30,8%	0,00	0,0%
IMPUESTO HIDROCARBUROS	17.845,80	67,2%	15.972,60	71,1%	13.868,40	75,4%	17.085,60	67,6%	9.144,77	63,4%	9.410,18	83,3%
I.ACTIVIDADES ECONOMICAS (IAE)	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
I. VEHICULOS (IVTM)	1.719,90	6,5%	696,48	3,1%	1.345,41	7,3%	406,36	1,6%	513,47	3,6%	1.015,66	9,0%
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	0,00	0,0%	1.461,98	6,5%	127,13	0,7%	0,00	0,0%	317,82	2,2%	877,19	7,8%
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
TOTAL	26.568,77	100%	22.466,30	100%	18.404,50	100%	25.273,14	100%	14.422,45	100%	11.303,02	100%

Ingresos	128.846,15	128.846,15	128.846,15	128.846,15	128.846,15	128.846,15
Carga fiscal s/Ingresos (%)	20,6%	17,4%	14,3%	19,6%	11,2%	8,8%

(*) Estimación Objetiva

9. VARIACIÓN DE LA CARGA FISCAL EN LOS PAISES DE LA U.E. SEGÚN TIPOLOGÍA DE LA UNIDAD DE EXPLOTACIÓN

9.1 INTRODUCCIÓN

9.2 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS: PERSONA FÍSICA CON 1 VEHÍCULO

9.3 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS: PERSONA JURÍDICA CON 20 VEHÍCULOS

9.4 TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS: PERSONA JURÍDICA CON 20
VEHÍCULOS

9.5 TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS: PERSONA JURÍDICA CON 20
VEHÍCULOS

9.6 CONCLUSIONES

Transporte de mercancías. Persona Jurídica con 20 vehículos

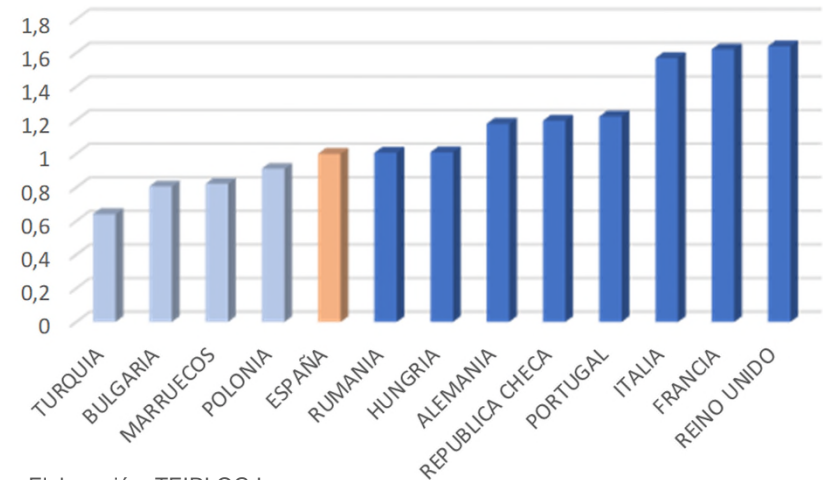
En este caso las empresas de transporte de mercancías de España se sitúan en niveles de carga fiscal semejantes a los de Rumanía, Polonia o Hungría, por debajo del grupo de países miembros de la antigua UE-15. Reino Unido, Francia destacan como los países con la fiscalidad más elevada en cuanto al total de impuestos soportados, quedando Portugal, República Checa y Alemania, ligeramente por encima de España. Turquía, Bulgaria y Marruecos son las que menor impacto fiscal generan a las empresas.

En cuanto a la estructura de la fiscalidad, hay que destacar el notable peso proporcional en España de las contribuciones a la seguridad social, sobre todo, por parte de las empresas, frente a otros países como Reino Unido, Alemania, Bulgaria y Rumanía.

Los impuestos relacionados con el consumo de hidrocarburos en España ofrecen un peso muy inferior a la media en otros países, como muestra del menor componente de fiscalidad indirecta en comparación con el resto de la UE.

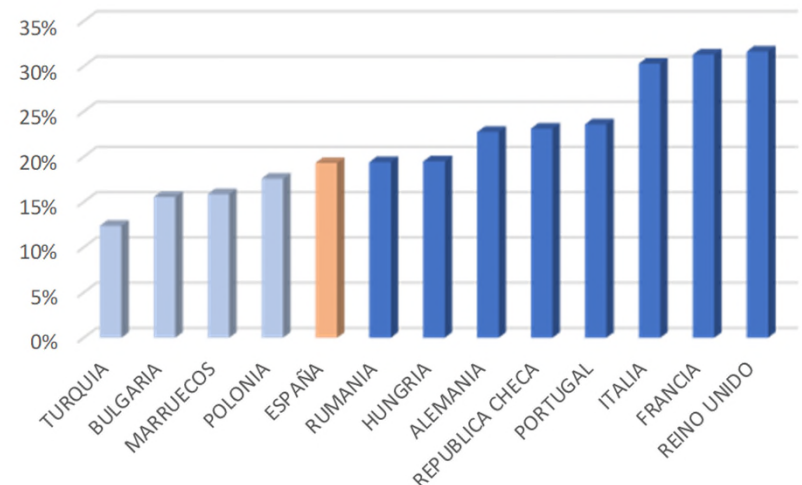
Destaca a su vez la reducida tasa anual del IVTM de España que se sitúa entre las menores del conjunto de países analizados.

Variación comparativa fiscalidad (Incluida Seg. social) entre España y países analizados. 2018



Elaboración: TEIRLOG I.

Ratio carga fiscal total sobre ingresos. 2018



Elaboración: TEIRLOG I.

Transporte de Mercancías

Nº de Vehículos/Conductores:	20	Forma Jurídica:	Jurídica	Km por Veh.	120.000
Ingresos por vehículo (€)	121.412,13	Volumen de operaciones (€)	2.428.242,54	Sueldo Anual	22.231,96
Resultado Bruto por vehículo (€)	1.942,59	Resultado Contable del	38.851,88		

	ESPAÑA		ALEMANIA		FRANCIA		REINO UNIDO		ITALIA		PORTUGAL		POLONIA	
	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%
I.R.P.F.	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
IMPUESTO SOCIEDADES	9.712,97	2,1%	11.616,71	2,1%	13.376,70	1,8%	7.381,86	1,0%	10.803,31	1,5%	12.238,34	2,1%	7.381,86	1,7%
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	149.398,76	31,9%	86.148,84	15,6%	185.396,75	24,4%	61.360,21	8,0%	140.417,05	19,1%	105.824,12	18,5%	93.374,23	21,9%
IMPUESTO HIDROCARBUROS	278.040,00	59,3%	395.136,00	71,6%	498.960,00	65,7%	546.420,00	71,1%	518.616,00	70,5%	407.971,20	71,2%	288.254,40	67,5%
I.ACTIVIDADES ECONOMICAS (IAE)	6.993,35	1,5%	0,00	0,0%	3.631,33	0,5%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
I. VEHICULOS (IVTM)	2.966,00	0,6%	22.880,00	4,1%	6.080,00	0,8%	15.276,80	2,0%	14.142,73	1,9%	16.396,00	2,9%	11.376,37	2,7%
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	6.483,57	1,4%	20.531,30	3,7%	19.450,71	2,6%	12.967,14	1,7%	22.962,64	3,1%	9.725,35	1,7%	0,00	0,0%
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	15.080,00	3,2%	15.834,00	2,9%	32.799,00	4,3%	124.898,59	16,3%	28.652,00	3,9%	20.452,25	3,6%	26.390,00	6,2%
TOTAL	468.674,65	100%	552.146,85	100%	759.694,49	100%	768.304,59	100%	735.593,73	100%	572.607,27	100%	426.776,86	100%

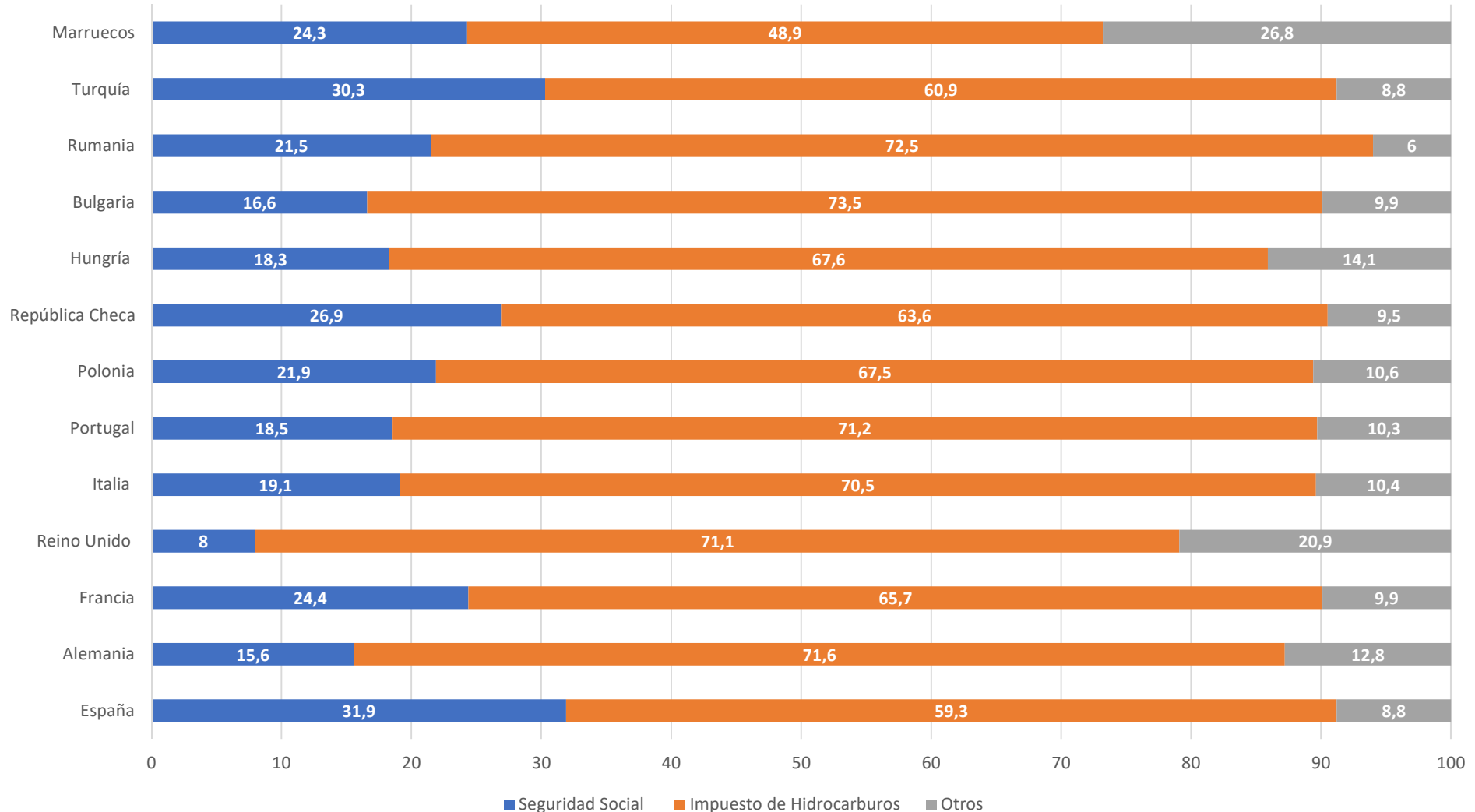
Ingresos	2.428.242,54	2.428.242,54	2.428.242,54	2.428.242,54	2.428.242,54	2.428.242,54	2.428.242,54
Carga fiscal s/Ingresos (%)	19,3%	22,7%	31,3%	31,6%	30,3%	23,6%	17,6%

	REPUBLICA CHECA		HUNGRIA		BULGARIA		RUMANIA		TURQUIA		MARRUECOS	
	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%
I.R.P.F.	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
IMPUESTO SOCIEDADES	7.381,86	1,3%	4.203,77	0,9%	3.885,19	1,0%	6.216,30	1,3%	8.547,41	2,8%	12.044,08	3,1%
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	151.177,32	26,9%	86.704,64	18,3%	62.783,05	16,6%	101.155,41	21,5%	91.151,03	30,3%	93.774,40	24,3%
IMPUESTO HIDROCARBUROS	356.916,00	63,6%	319.452,00	67,6%	277.368,00	73,5%	341.712,00	72,5%	182.895,35	60,9%	188.203,52	48,9%
I.ACTIVIDADES ECONOMICAS (IAE)	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	22.620,00	5,9%
I. VEHICULOS (IVTM)	34.398,00	6,1%	13.929,70	2,9%	26.908,16	7,1%	8.127,12	1,7%	10.269,40	3,4%	20.313,20	5,3%
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	0,00	0,0%	24.853,68	5,3%	2.161,19	0,6%	0,00	0,0%	5.402,97	1,8%	14.912,21	3,9%
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	11.310,00	2,0%	23.751,00	5,0%	4.335,50	1,1%	14.137,50	3,0%	2.262,00	0,8%	33.329,00	8,7%
TOTAL	561.183,17	100%	472.894,79	100%	377.441,09	100%	471.348,33	100%	300.528,17	100%	385.196,41	100%

Ingresos	2.428.242,54	2.428.242,54	2.428.242,54	2.428.242,54	2.428.242,54	2.428.242,54
Carga fiscal s/Ingresos (%)	23,1%	19,5%	15,5%	19,4%	12,4%	15,9%

Transporte de mercancías. Persona Jurídica con 20 vehículos

Variación comparativa fiscalidad entre España y resto de los países analizados (%). 2018



Elaboración: TEIRLOG I.

9. VARIACIÓN DE LA CARGA FISCAL EN LOS PAISES DE LA U.E. SEGÚN TIPOLOGÍA DE LA UNIDAD DE EXPLOTACIÓN

9.1 INTRODUCCIÓN

9.2 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS: PERSONA FÍSICA CON 1 VEHÍCULO

9.3 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS: PERSONA JURÍDICA CON 20 VEHÍCULOS

9.4 TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS: PERSONA JURÍDICA CON 20
VEHÍCULOS

9.5 TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS: PERSONA JURÍDICA CON 20
VEHÍCULOS

9.6 CONCLUSIONES

Transporte Regular de viajeros. Persona Jurídica con 20 vehículos

Los resultados de la comparativa de la fiscalidad específica (incluida la Seg. Social), aparecen determinados por dos factores diferenciales respecto al subsector discrecional y al de mercancías: un mayor consumo anual de gasóleo debido a que en este subsector los recorridos anuales son muy superiores, y una mayor contribución a la S.S. debido a que la media de conductores por vehículo se sitúa en 2,2.

España se sitúa en niveles próximos a Alemania y Rumanía. Francia, Italia y Reino Unido, presentan unas cargas fiscales superiores a la española. República Checa, y Portugal levemente superior a España y Portugal.

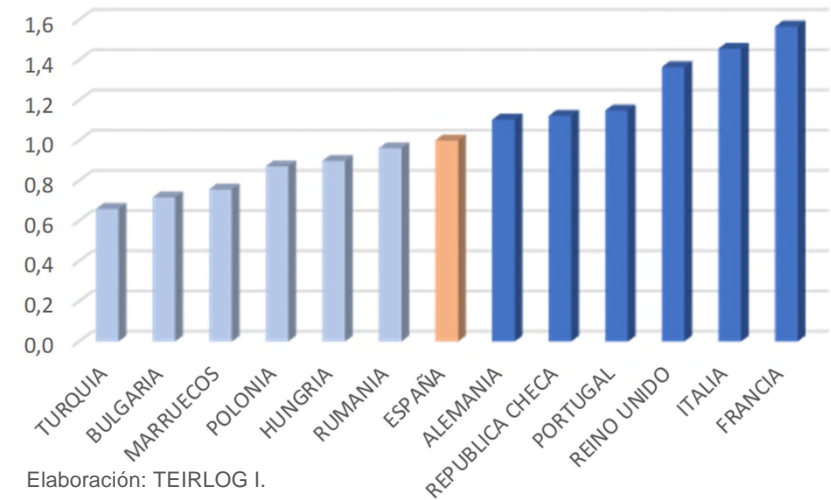
Francia es el país que soporta una fiscalidad específica mayor debido a su elevado impuesto de hidrocarburos y Seguridad Social, seguido por Italia por su alto impuesto de hidrocarburos y el Reino Unido al que además del citado impuesto le incide el IBI (muy superior al del resto de países), a pesar, como ya se ha mencionado, de que su contribución a la Seguridad Social es notablemente inferior al del resto de países.

Como en otras ocasiones España es el país con una mayor contribución a la Seguridad Social, seguido de Francia e Italia.

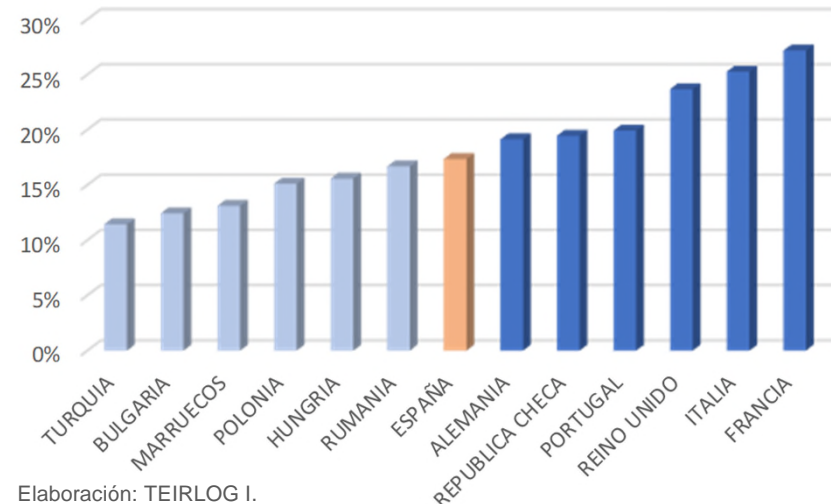
En cuanto a la fiscalidad general, el Impuesto de Sociedades de España representa un alto porcentaje en el total de la fiscalidad en comparación con otros países.

La comparativa del conjunto de la fiscalidad muestra cómo Francia soporta en su conjunto la fiscalidad más elevada, un 56% más que la española. Italia, Reino Unido los siguientes países con un mayor nivel impositivo –un 45% y 36% respectivamente superiores al de España-, y la fiscalidad turca es la que presenta una menor fiscalidad. El porcentaje sobre ingresos muestra la misma tendencia.

Variación comparativa fiscalidad (Incluida Seg. social) entre España y países analizados. 2018



Ratio carga fiscal total sobre ingresos. 2018



Transporte de Viajeros: Regular

Nº de Vehículos/Conduc	20	Forma Jurídica:	Jurídica	Km por Veh.	244.812
Ingresos por vehículo (€)	316.332,74	Volumen de operaciones	6.326.654,90	Sueldo Anual	23.288,43
Resultado Bruto por vehículo (€)	18.663,63	Resultado Contable del	373.272,64	Servicio	Regular

	ESPAÑA		ALEMANIA		FRANCIA		REINO UNIDO		ITALIA		PORTUGAL		POLONIA	
	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%
I.R.P.F.	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
IMPUESTO SOCIEDADES	93.318,16	8,5%	111.608,52	9,2%	128.517,77	7,5%	70.921,80	4,7%	103.793,68	6,5%	117.580,88	9,3%	70.921,80	7,4%
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	414.085,06	37,5%	238.776,73	19,7%	513.859,84	29,9%	170.070,65	11,4%	389.190,66	24,4%	293.310,25	23,3%	258.803,16	27,1%
IMPUESTO HIDROCARBUROS	567.229,40	51,4%	806.116,95	66,6%	1.017.928,30	59,2%	1.114.751,44	74,4%	1.058.028,50	66,2%	832.302,05	66,0%	588.067,80	61,5%
I.ACTIVIDADES ECONOMICAS (IAE)	6.170,32	0,6%	0,00	0,0%	4.921,02	0,3%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
I. VEHICULOS (IVTM)	2.965,80	0,3%	22.880,00	1,9%	7.780,00	0,5%	7.392,00	0,5%	975,41	0,1%	0,00	0,0%	11.514,54	1,2%
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	4.831,53	0,4%	15.299,83	1,3%	14.494,58	0,8%	9.663,05	0,6%	17.111,65	1,1%	7.247,29	0,6%	0,00	0,0%
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	15.080,00	1,4%	15.834,00	1,3%	32.799,00	1,9%	124.898,59	8,3%	28.652,00	1,8%	9.896,25	0,8%	26.390,00	2,8%
	1.103.680,27	100%	1.210.516,03	100%	1.720.300,51	100%	1.497.697,54	100%	1.597.751,91	100%	1.260.336,72	100%	955.697,30	100%

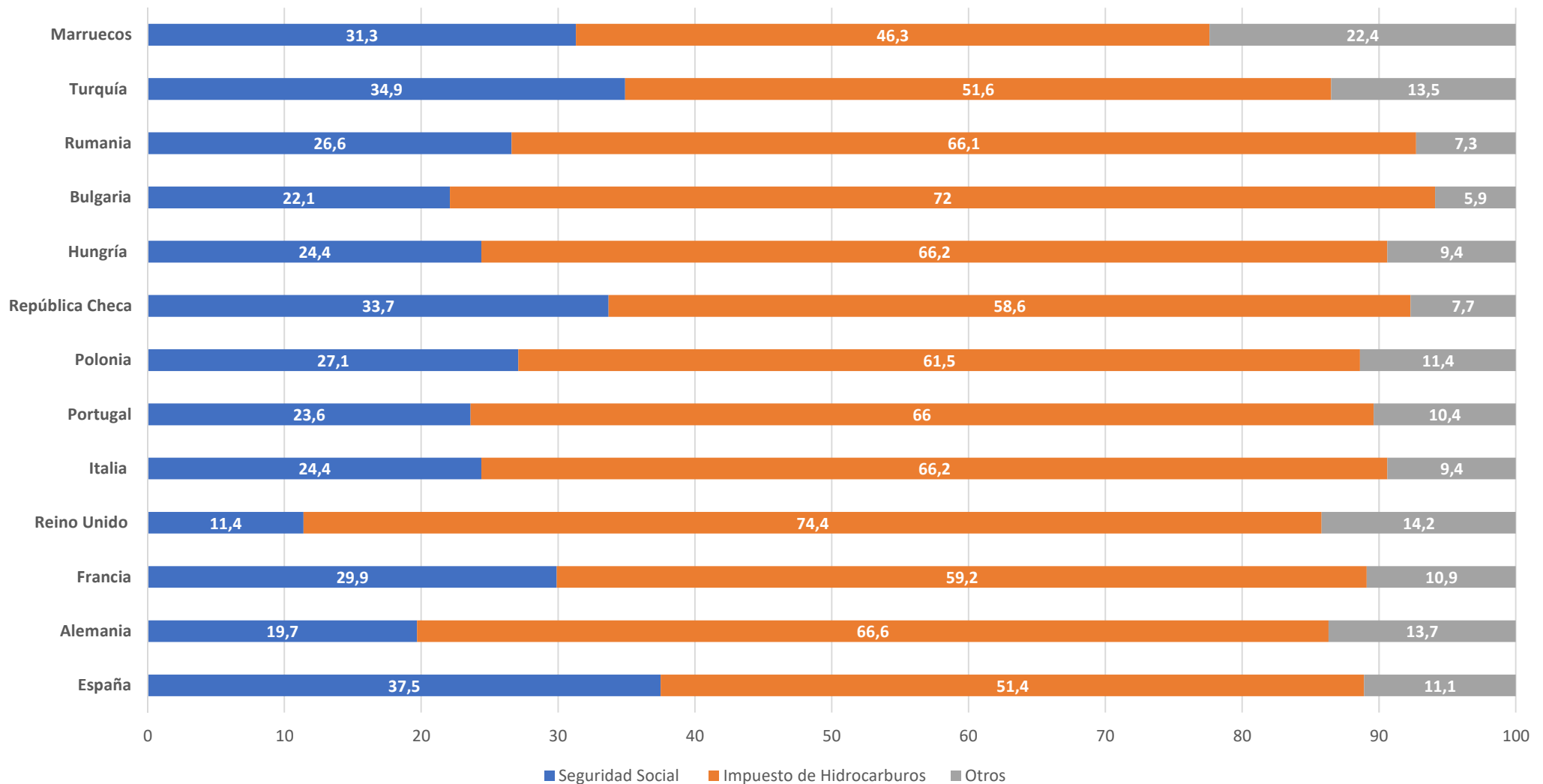
Ingresos	6.326.654,90	6.326.654,90	6.326.654,90	6.326.654,90	6.326.654,90	6.326.654,90	6.326.654,90
Carga fiscal s/ Ingresos (%)	17,4%	19,1%	27,2%	23,7%	25,3%	19,9%	15,1%

	REPUBLICA CHECA		HUNGRIA		BULGARIA		RUMANIA		TURQUIA		MARRUECOS	
	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%
I.R.P.F.	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
IMPUESTO SOCIEDADES	70.921,80	5,7%	40.388,10	4,1%	37.327,26	4,7%	59.723,62	5,7%	82.119,98	11,3%	115.714,52	14,0%
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	419.014,65	33,7%	240.317,22	24,4%	174.014,32	22,1%	280.370,09	26,6%	252.641,18	34,9%	259.912,32	31,3%
IMPUESTO HIDROCARBUROS	728.144,33	58,6%	651.714,03	66,2%	565.858,46	72,0%	697.126,65	66,1%	373.124,80	51,6%	383.953,99	46,3%
I.ACTIVIDADES ECONOMICAS (IAE)	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	22.620,00	2,7%
I. VEHICULOS (IVTM)	12.402,00	1,0%	10.369,50	1,1%	3.061,22	0,4%	3.559,32	0,3%	9.397,33	1,3%	2.585,40	0,3%
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	0,00	0,0%	18.520,85	1,9%	1.610,51	0,2%	0,00	0,0%	4.026,27	0,6%	11.112,51	1,3%
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	11.310,00	0,9%	23.751,00	2,4%	4.335,50	0,6%	14.137,50	1,3%	2.262,00	0,3%	33.329,00	4,0%
	1.241.792,78	100%	985.060,70	100%	786.207,27	100%	1.054.917,19	100%	723.571,57	100%	829.227,74	100%

Ingresos	6.326.654,90	6.326.654,90	6.326.654,90	6.326.654,90	6.326.654,90	6.326.654,90
Carga fiscal s/ Ingresos (%)	19,6%	15,6%	12,4%	16,7%	11,4%	13,1%

Transporte Regular de viajeros. Persona Jurídica con 20 vehículos

Variación comparativa fiscalidad entre España y resto de los países analizados (%). 2018



Elaboración: TEIRLOG I.

9. VARIACIÓN DE LA CARGA FISCAL EN LOS PAISES DE LA U.E. SEGÚN TIPOLOGÍA DE LA UNIDAD DE EXPLOTACIÓN

9.1 INTRODUCCIÓN

9.2 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS: PERSONA FÍSICA CON 1 VEHÍCULO

9.3 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS: PERSONA JURÍDICA CON 20 VEHÍCULOS

9.4 TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS: PERSONA JURÍDICA CON 20 VEHÍCULOS

9.5 TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS: PERSONA JURÍDICA CON 20 VEHÍCULOS

9.6 CONCLUSIONES

Transporte Discrecional de viajeros. Persona Física con 20 vehículos

Como se puede ver, en lo que se refiere a la fiscalidad total (específica + S.S), los países de la antigua UE-15 tienen todos una fiscalidad superior a la española, siendo Francia quien soporta una mayor presión fiscal.

Francia, Italia y el Reino Unido son los países que soportan una fiscalidad específica mayor, acrecentada en el primer caso por el coste de la seguridad social, el impuesto de sociedades y el de hidrocarburos en Francia e Italia y en el Reino Unido por el IBI (muy superior al del resto de países) y a pesar de que su contribución a la Seguridad Social es notablemente inferior al del resto de países.

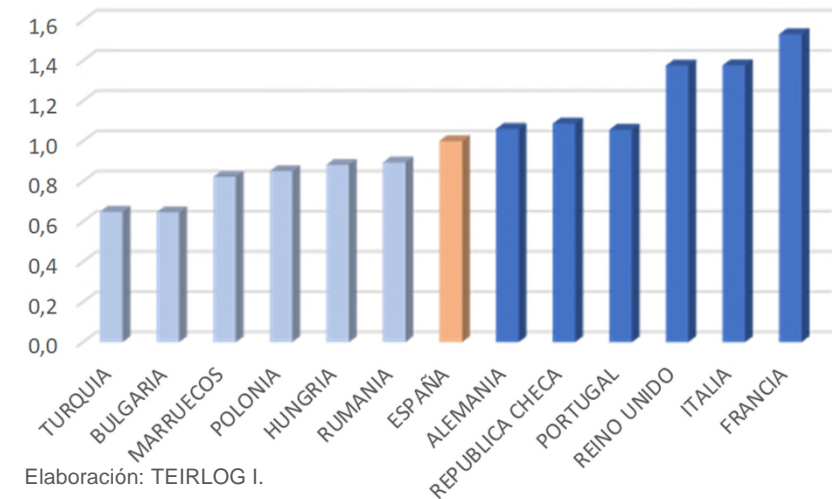
Destaca el superior peso proporcional que en España presenta el impuesto de sociedades. Turquía y la República Checa presentan un peso específico de este concepto semejante al español. Sin embargo, en su caso es debido a la menor cuantía de otros elementos fiscales y no al elevado tipo del impuesto de sociedades, como sucede en España.

La importancia de la partida de fiscalidad sobre hidrocarburos reduce mucho su peso en todos los países por el menor kilometraje asociado a los servicios discretionales. Sin embargo, vuelve a tener en España una importancia inferior que en el resto de países analizados.

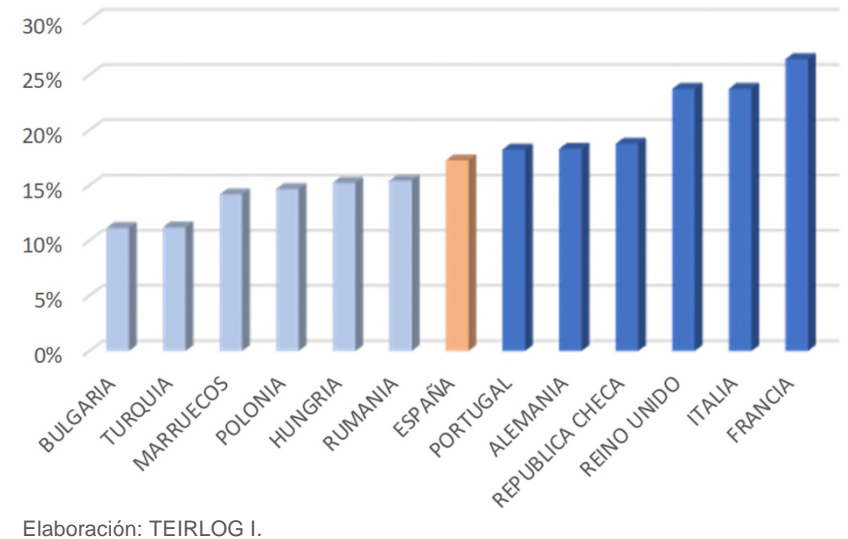
La seguridad social en España nuevamente tiene mayor peso que en la mayoría de los países analizados, por porcentajes aplicables y diferencias salariales obvias entre países.

El resto de impuestos considerados representan en general un menor peso en España, especialmente frente a la mayor parte de los miembros de la antigua UE-15 (menores tipos del impuesto sobre las primas de seguro, menores tasas anuales de IVTM, etc.).

Variación comparativa fiscalidad (Incluida Seg. social) entre España y países analizados. 2018



Ratio carga fiscal total sobre ingresos. 2018



Transporte de Viajeros: Discrecional

Nº de Vehículos/Conduc	20	Forma Jurídica:	Jurídica	Km por Veh.	75.000
Ingresos por vehículo (€)	124.093,11	Volumen de operaciones	2.481.862,20	Sueldo Anual	23.288,43
Resultado Bruto por vehículo (€)	7.445,59	Resultado Contable del	148.911,73	Servicio	Discrecional

	ESPAÑA		ALEMANIA		FRANCIA		REINO UNIDO		ITALIA		PORTUGAL		POLONIA	
	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%
I.R.P.F.	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
IMPUESTO SOCIEDADES	37.227,93	8,7%	44.524,61	9,8%	51.270,31	7,8%	28.293,23	4,8%	41.406,99	7,0%	46.907,20	10,4%	28.293,23	7,8%
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	188.220,48	44,0%	108.534,88	23,9%	233.572,66	35,6%	77.304,84	13,1%	176.904,85	30,0%	133.322,84	29,5%	117.637,80	32,3%
IMPUESTO HIDROCARBUROS	173.775,00	40,6%	246.960,00	54,4%	311.850,00	47,6%	341.512,50	58,0%	324.135,00	55,0%	254.982,00	56,4%	180.159,00	49,5%
I.ACTIVIDADES ECONOMICAS (IAE)	6.122,86	1,4%	0,00	0,0%	4.055,78	0,6%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
I. VEHICULOS (IVTM)	2.965,80	0,7%	22.880,00	5,0%	7.780,00	1,2%	7.392,00	1,3%	975,41	0,2%	0,00	0,0%	11.514,54	3,2%
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	4.831,53	1,1%	15.299,83	3,4%	14.494,58	2,2%	9.663,05	1,6%	17.111,65	2,9%	7.247,29	1,6%	0,00	0,0%
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	15.080,00	3,5%	15.834,00	3,5%	32.799,00	5,0%	124.898,59	21,2%	28.652,00	4,9%	9.896,25	2,2%	26.390,00	7,3%
	428.223,60	100%	454.033,32	100%	655.822,32	100%	589.064,21	100%	589.185,90	100%	452.355,58	100%	363.994,57	100%

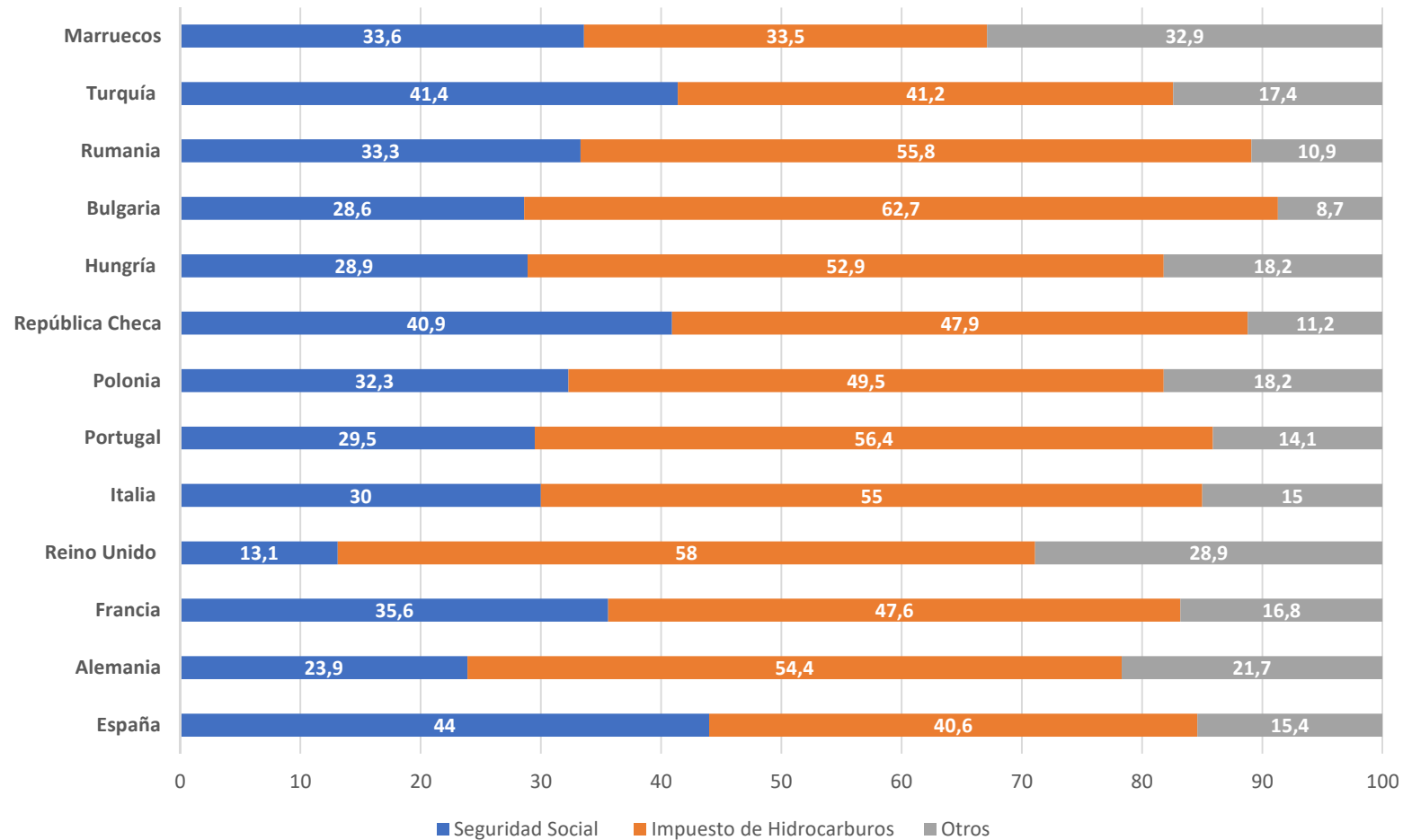
Ingresos	2.481.862,20	2.481.862,20	2.481.862,20	2.481.862,20	2.481.862,20	2.481.862,20	2.481.862,20	2.481.862,20	2.481.862,20	2.481.862,20
Carga fiscal s/ Ingresos (%)	17,3%	18,3%	26,4%	23,7%	23,7%	18,2%	14,7%			

	REPUBLICA CHECA		HUNGRIA		BULGARIA		RUMANIA		TURQUIA		MARRUECOS	
	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%	(€/año)	%
I.R.P.F.	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%
IMPUESTO SOCIEDADES	28.293,23	6,1%	16.112,25	4,3%	14.891,17	5,4%	23.825,88	6,2%	32.760,58	11,8%	46.162,64	13,1%
SEGURIDAD SOCIAL (S.S.)	190.461,20	40,9%	109.235,10	28,9%	79.097,42	28,6%	127.440,95	33,3%	114.836,90	41,4%	118.141,96	33,6%
IMPUESTO HIDROCARBUROS	223.072,50	47,9%	199.657,50	52,9%	173.355,00	62,7%	213.570,00	55,8%	114.309,59	41,2%	117.627,20	33,5%
I.ACTIVIDADES ECONOMICAS (IAE)	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	0,00	0,0%	22.620,00	6,4%
I. VEHICULOS (IVTM)	12.402,00	2,7%	10.369,50	2,7%	3.061,22	1,1%	3.559,32	0,9%	9.397,33	3,4%	2.585,40	0,7%
IMPUESTO SOBRE SEGUROS	0,00	0,0%	18.520,85	4,9%	1.610,51	0,6%	0,00	0,0%	4.026,27	1,5%	11.112,51	3,2%
IMPUESTO BIENES INMUEBLES (I.B.I.)	11.310,00	2,4%	23.751,00	6,3%	4.335,50	1,6%	14.137,50	3,7%	2.262,00	0,8%	33.329,00	9,5%
	465.538,93	100%	377.646,20	100%	276.350,82	100%	382.533,65	100%	277.592,68	100%	351.578,71	100%

Ingresos	2.481.862,20	2.481.862,20	2.481.862,20	2.481.862,20	2.481.862,20	2.481.862,20	2.481.862,20
Carga fiscal s/ Ingresos (%)	18,8%	15,2%	11,1%	15,4%	11,2%	14,2%	

Transporte Discrecional de viajeros. Persona Física con 20 vehículos

Variación comparativa fiscalidad entre España y resto de los países analizados (%). 2018



Elaboración: TEIRLOG I.

9. VARIACIÓN DE LA CARGA FISCAL EN LOS PAISES DE LA U.E. SEGÚN TIPOLOGÍA DE LA UNIDAD DE EXPLOTACIÓN

9.1 INTRODUCCIÓN

9.2 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS: PERSONA FÍSICA CON 1 VEHÍCULO

9.3 TRANSPORTE DE MERCANCÍAS: PERSONA JURÍDICA CON 20 VEHÍCULOS

9.4 TRANSPORTE REGULAR DE VIAJEROS: PERSONA JURÍDICA CON 20 VEHÍCULOS

9.5 TRANSPORTE DISCRECIONAL DE VIAJEROS: PERSONA JURÍDICA CON 20 VEHÍCULOS

9.6 CONCLUSIONES

Conclusiones sobre el Transporte de Mercancías

Marruecos, Turquía y Bulgaria son los países que tienen una **menor carga fiscal** en comparación con España. En el caso de empresas de 20 vehículos, Polonia también poseería una fiscalidad menor.

Los países **con mayor fiscalidad** son Italia, Francia y Reino Unido, con distinto orden según se trate de personas físicas o personas jurídicas.

En general las diferencias en fiscalidad se deben:

- ❑ **Impuesto de sociedades:** representa un alto porcentaje en el total de la fiscalidad en comparación con otros países, representando en España casi un 9%.
- ❑ **Seguridad Social:** España es el país con una mayor contribución a la Seguridad Social, seguido de Francia e Italia.
- ❑ **Impuesto de Hidrocarburos:** En España es bajo en comparación con otros países, sobre todo en comparación con los países de la antigua UE15.
- ❑ **El resto de impuestos** considerados representan en general un menor peso en España, frente a la mayor parte de los miembros de la antigua UE-15.

En el transporte por mercancías, España se sitúa en el rango bajo de la fiscalidad, siendo su porcentaje sobre ingresos entre el 16%-19% en relación con el conjunto de países de la UE 28.

Variación comparativa fiscalidad entre España y países analizados. 2018 (Nivel 1:España)

PAIS	Persona Física, 1 Vehículo*	Persona Jurídica, 20 Vehículos	PAIS
MARRUECOS	0,5	0,6	TURQUIA
TURQUIA	0,7	0,8	BULGARIA
BULGARIA	0,9	0,8	MARRUECOS
ESPAÑA	1,0	0,9	POLONIA
POLONIA	1,1	1,0	ESPAÑA
HUNGRIA	1,1	1,0	RUMANIA
RUMANIA	1,2	1,0	HUNGRIA
ALEMANIA	1,3	1,2	ALEMANIA
REPUBLICA CHECA	1,3	1,2	REPUBLICA CHECA
PORTUGAL	1,4	1,2	PORTUGAL
REINO UNIDO	1,5	1,6	ITALIA
FRANCIA	1,6	1,6	FRANCIA
ITALIA	1,7	1,6	REINO UNIDO

(*) Estimación Objetiva.

Carga fiscal total sobre ingresos (%). 2018

PAIS	Persona Física, 1 Vehículo	Persona Jurídica, 20 Vehículos	PAIS
MARRUECOS	9%	12%	TURQUIA
TURQUIA	12%	16%	BULGARIA
BULGARIA	15%	16%	MARRUECOS
ESPAÑA	16%	18%	POLONIA
POLONIA	17%	19%	ESPAÑA
HUNGRIA	18%	19%	RUMANIA
RUMANIA	20%	19%	HUNGRIA
ALEMANIA	20%	23%	ALEMANIA
REPUBLICA CHECA	21%	23%	REPUBLICA CHECA
PORTUGAL	22%	24%	PORTUGAL
REINO UNIDO	24%	30%	ITALIA
FRANCIA	26%	31%	FRANCIA
ITALIA	28%	32%	REINO UNIDO

Conclusiones sobre el Transporte de Viajeros

Marruecos, Turquía, Bulgaria, Polonia, Hungría y Rumanía son los países que tienen una **menor carga fiscal** en comparación con España. El orden varía según sea la empresa de transporte regular o discrecional.

Los países con **mayor fiscalidad** son Francia, Italia y Reino Unido.

En general las diferencias en fiscalidad son las mismas que en el transporte de mercancías:

- ❑ **IRPF:** efecto favorable en España para el transportista autónomo con el régimen simplificado en módulos.
- ❑ **Impuesto de sociedades:** representa un alto porcentaje en el total de la fiscalidad en comparación con otros países .
- ❑ **Seguridad Social:** España es el país con mayor contribución a la Seguridad Social, este valor es muy superior en el transporte regular debido al mayor de número de conductores por vehículo.
- ❑ **Impuesto de Hidrocarburos:** es bajo en comparación con otros países.
- ❑ El **resto de impuestos** considerados representan en general un menor peso en España que en resto de los países de la antigua UE 15.

En el Transporte de viajeros España se sitúa en la media de entre todos los países, , siendo su porcentaje sobre ingresos de un 17,5.

Variación comparativa fiscalidad entre España y países analizados. 2018 (Nivel 1:España)

PAIS	Regular: P. Jurídica 20 vehiculos	Discrecional: P. Jurídica 20 vehiculos	PAIS
TURQUIA	0,7	0,6	TURQUIA
BULGARIA	0,7	0,6	BULGARIA
MARRUECOS	0,8	0,8	MARRUECOS
POLONIA	0,9	0,9	POLONIA
HUNGRIA	0,9	0,9	HUNGRIA
RUMANIA	1,0	0,9	RUMANIA
ESPAÑA	1,0	1,0	ESPAÑA
ALEMANIA	1,1	1,1	ALEMANIA
REPUBLICA CHECA	1,1	1,1	REPUBLICA CHECA
PORTUGAL	1,1	1,1	PORTUGAL
REINO UNIDO	1,4	1,4	REINO UNIDO
ITALIA	1,4	1,4	ITALIA
FRANCIA	1,6	1,5	FRANCIA

Elaboración: TEIRLOG I.

Carga fiscal total sobre ingresos (%). 2018

PAIS	Regular: P. Jurídica 20 vehiculos	Discrecional: P. Jurídica 20 vehiculos	PAIS
TURQUIA	11%	11%	TURQUIA
BULGARIA	12%	11%	BULGARIA
MARRUECOS	13%	14%	MARRUECOS
POLONIA	15%	15%	POLONIA
HUNGRIA	16%	15%	HUNGRIA
RUMANIA	17%	15%	RUMANIA
ESPAÑA	17%	17%	ESPAÑA
ALEMANIA	19%	18%	ALEMANIA
REPUBLICA CHECA	20%	19%	REPUBLICA CHECA
PORTUGAL	20%	18%	PORTUGAL
REINO UNIDO	24%	24%	REINO UNIDO
ITALIA	25%	24%	ITALIA
FRANCIA	27%	26%	FRANCIA

Elaboración: TEIRLOG I.

10. IMPACTO DE LA FISCALIDAD EN LA COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS

10.1 COMPETITIVIDAD EN EL MARCO GLOBAL DE LA ECONOMÍA NACIONAL: MARCO GLOBAL

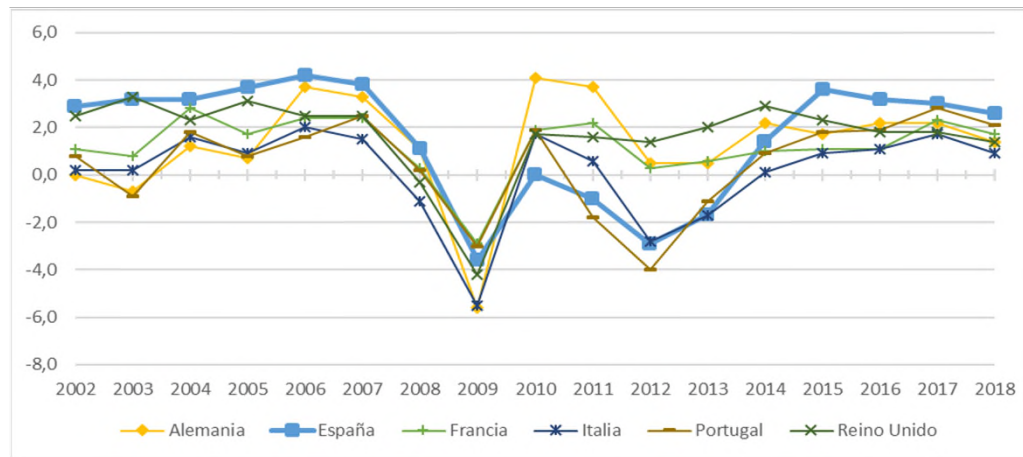
10.2 COMPETITIVIDAD POR EL IMPUESTO DE HIDROCARBUROS

10.3 IMPACTO DE LA FISCALIDAD DEL TRANSPORTE EN LA MOVILIDAD Y LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

La tasa anual de crecimiento del PIB español, se sitúa por encima de la media de la UE desde 2014

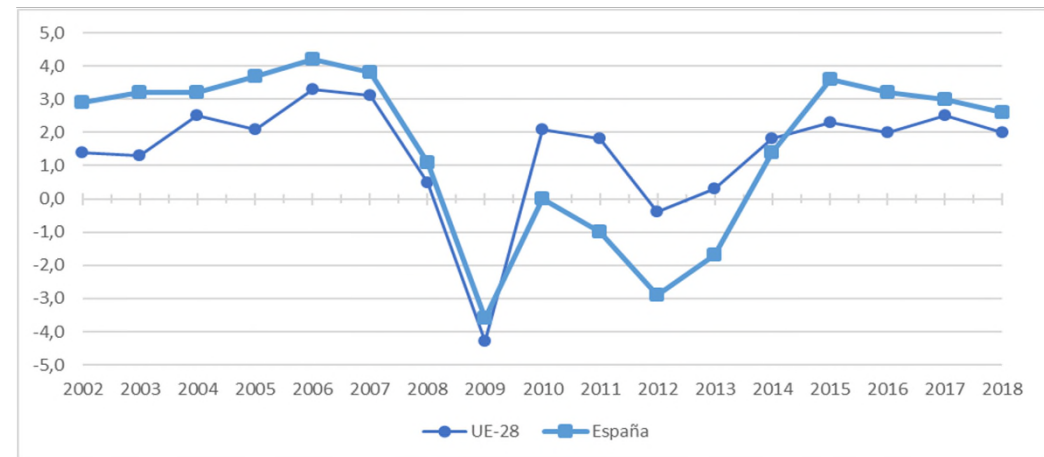
Para **enmarcar la posición competitiva de España** con los países considerados en el presente estudio, se adjunta el posicionamiento relativo de algunos parámetros macro- económicos significativos de los citados países.

Tasa anual de crecimiento real del PIB. Países de la antigua UE-15. 2002-2018



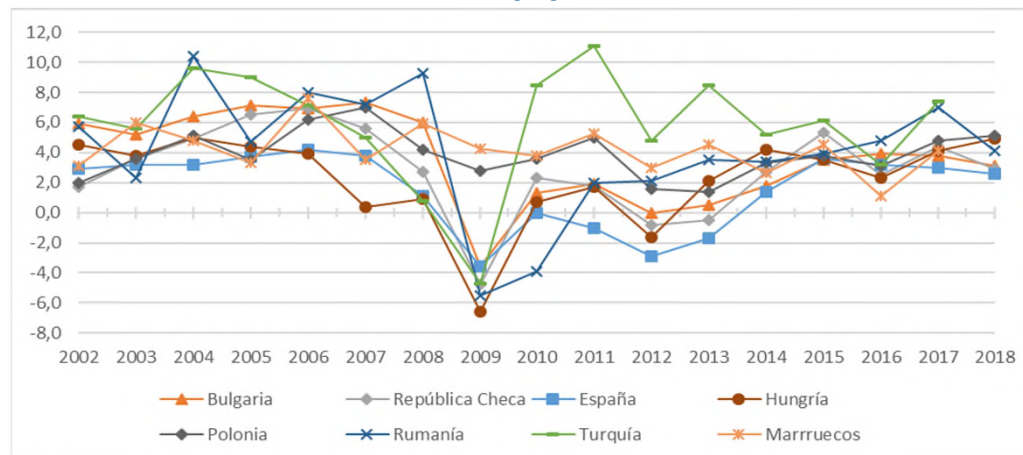
Fuente: Eurostat y World Bank. Elaboración: TEIRLOG I.

Tasa anual de crecimiento real del PIB. España y UE-28.2002-2018



Fuente: Eurostat y World Bank. Elaboración: TEIRLOG I.

Tasa anual de crecimiento real del PIB. UE-28 y Maruecos.2002-2018

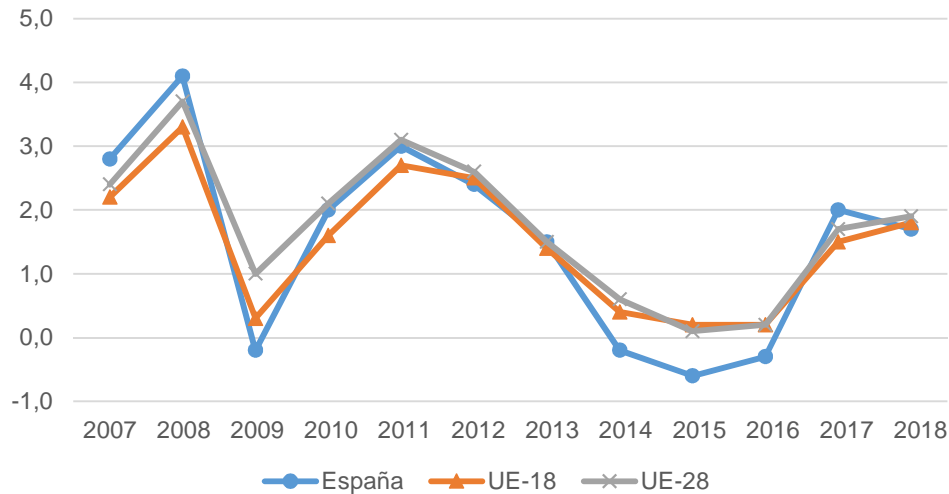


Fuente: Eurostat y World Bank. Elaboración: TEIRLOG I.

- El crecimiento del PIB español se sitúa por encima de los países más desarrollados de la UE por su importancia económica a nivel europeo, es decir, Alemania, Francia, Italia, Reino Unido, incluyendo Portugal.
- En cambio, la evolución del PIB español se sitúa por debajo de los países de la ampliación de 2004 y 2007. En parte, porque estos países partían desde una posición inicial en desventaja. Aunque en los últimos años esta diferencia se está equilibrando.

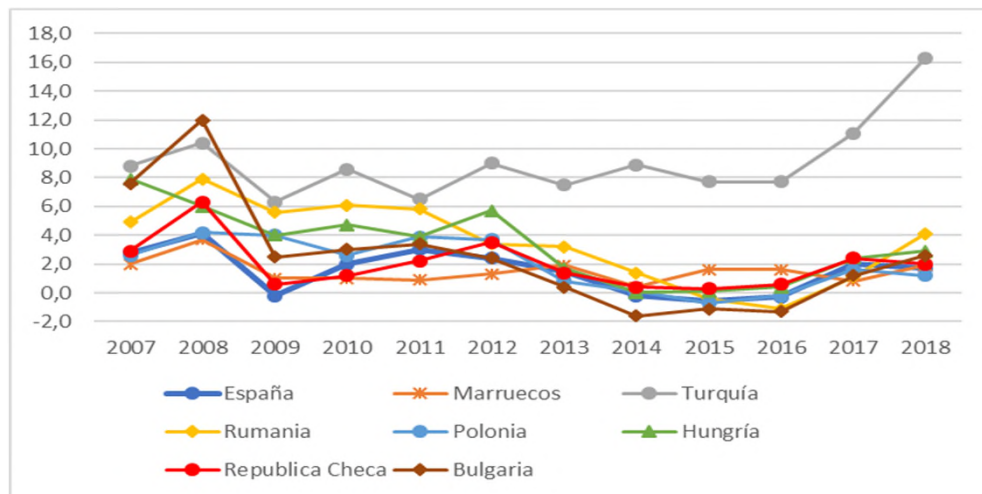
En el 2018, la inflación de España se situó por debajo de la media Unión Europea

Inflación comparativa entre España, UE-18 y UE-28



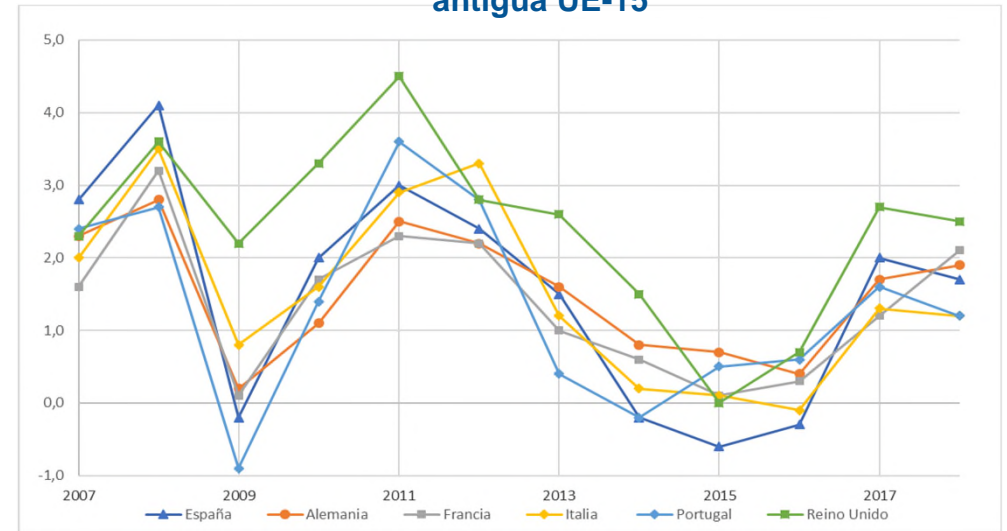
Fuente: Eurostat Elaboración: TEIRLOG I.

Inflación comparativa entre España y algunos países de la UE-28 (Incluyendo Marruecos y Turquía)



Fuente: Eurostat Elaboración TEIRLOG I.

Inflación comparativa entre España y algunos países de la antigua UE-15

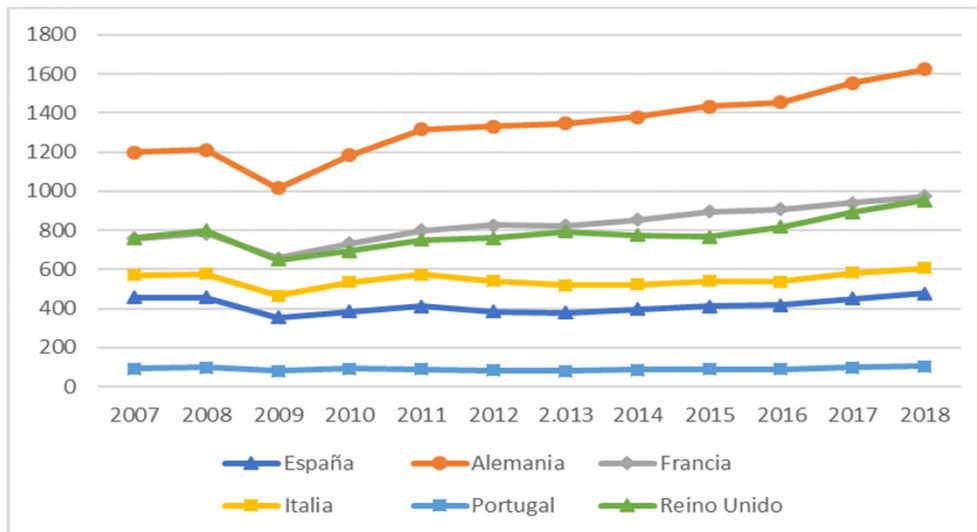


Fuente: Eurostat Elaboración: TEIRLOG I.

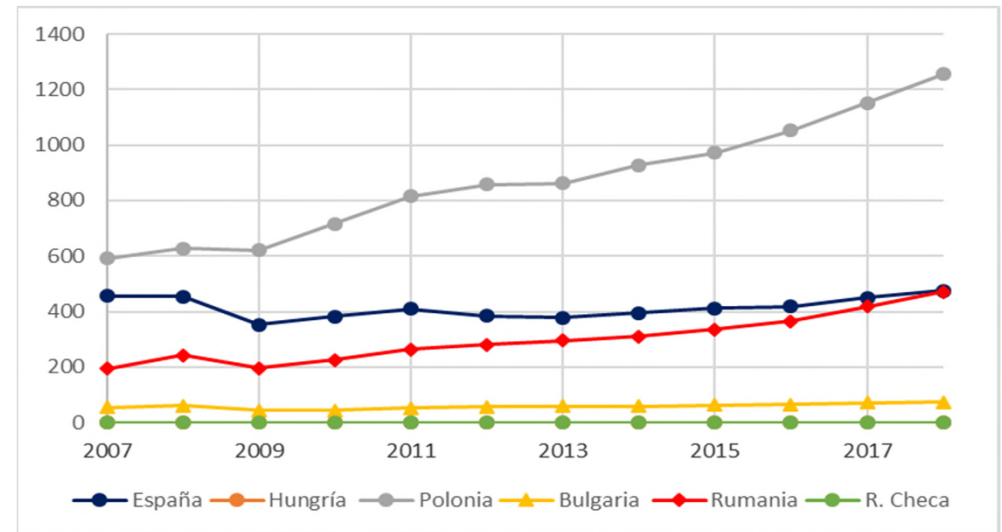
- Al comparar la inflación de la economía española, respecto algunos de los países miembros de la antigua UE-15, se observa una fluctuación similar a lo largo de los años, salvo el caso de Reino Unido, cuya inflación en promedio es superior a la del resto.
- Dentro de los países de la UE-28 (a demás de Marruecos), se observa una mayor diferencia en los índices de inflación en los primeros años (2007-2009) y para el año 2018 los índices de la inflación se van equiparando, con excepción de Turquía.
- El mantenimiento de una evolución baja de los costes (Inflación), es un factor clave para seguir manteniendo su ventaja competitiva en precios, ya que con la entrada de nuevas economías que ofrecen costes similares o inferiores a lo de España podría ponerla en desventaja.

Desde el 2007, la balanza de cuenta corriente española, ha estado por debajo de las potencias Europeas

Balanza cuenta corriente entre España y algunos países de la UE-15. Balanza cuenta corriente entre España y algunos países de la UE-28. Millones de euros



Fuente: Eurostat Elaboración TEIRLOG I.



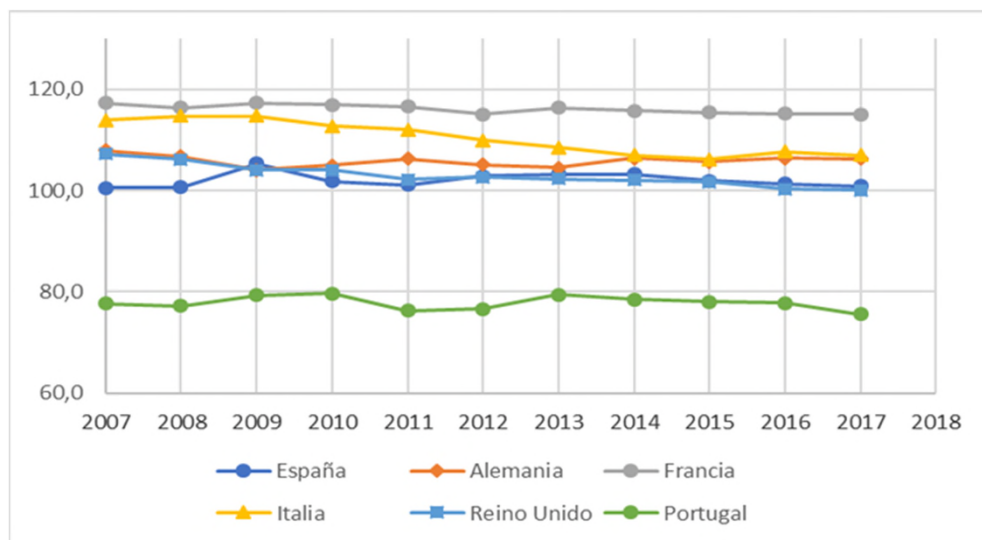
Fuente: Eurostat Elaboración: TEIRLOG I.

- El índice de la balanza de cuenta corriente en la economía española se encuentra por debajo del resto de los países de la antigua UE-15, salvo Portugal. Por lo que demuestra como el comercio exterior de bienes y servicios, es uno de los grandes interrogantes de la economía nacional.
- Frente a los países de la UE-28, se puede observar como España destaca sobre la mayoría de los países, con excepción de Polonia, cuyos precios competitivos y posición geográfica le han permitido un incremento importante en la balanza de su cuenta corriente durante los últimos años.
- Se puede concluir que existe una menor competitividad de la economía española con la mayoría de la grandes potencias de la UE, por lo cual en el escenario internacional se coloca en desventaja comparativa en términos de mercado (Bienes y servicios).

Nota: No se poseen datos similares para Turquía y Marruecos.

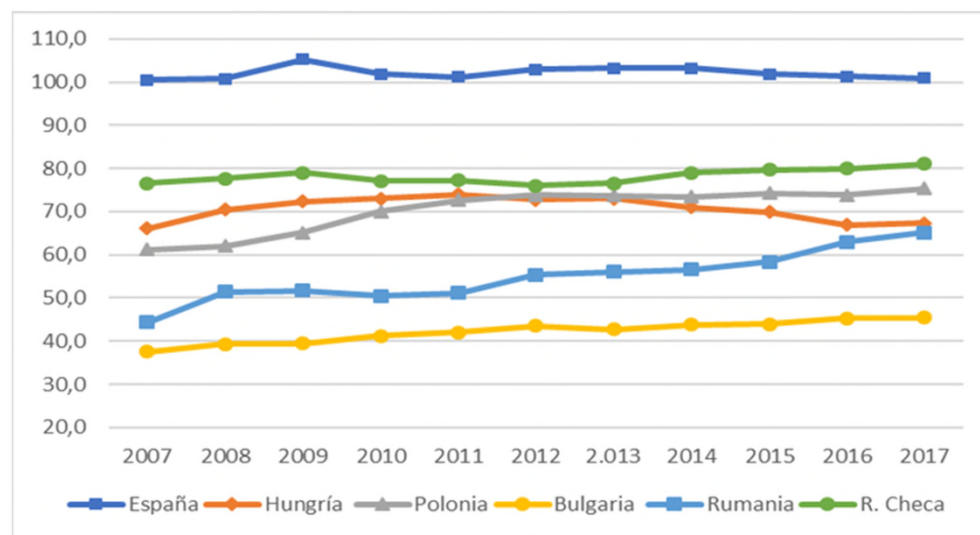
La productividad multisectorial Española se ha mantenido por encima de la media de la antigua UE-15 desde el 2007

Productividad por hora de trabajo entre España y algunos países de la UE-15



Fuente: Eurostat Elaboración: TEIRLOG I.

Productividad por hora de trabajo entre España y algunos países de la UE-28



Fuente: Eurostat Elaboración: TEIRLOG I.

- Frente a las grandes economías de la UE, España se encuentra en desventaja frente a la mayoría de los países más desarrollados, exceptuando Reino Unido cuya productividad es muy similar a la española y Portugal donde la productividad laboral es claramente inferior. Un dato a resaltar es el estancamiento generalizado en temas de productividad por horas de trabajo, ya que no se muestran signos de mejora en este parámetro.
- Por otro lado, la productividad española, ofrece una situación mucho mejor que las economías menos desarrolladas, sin embargo, el claro margen de mejora que estos últimos presentan hace que su tendencia a futuro sea hacia el incremento de sus ratios de productividad.

Nota: La unidad empleada es PPS (Purchasing Power Standards), que elimina las diferencias en precios para poder establecer comparaciones entre países, tomándose el valor 100 de este índice para la media de la UE-15.

En 2017, España se situó por debajo de los principales países europeos con respecto a su Índice de Competitividad Global

Índice de Competitividad Global. 2016-2017

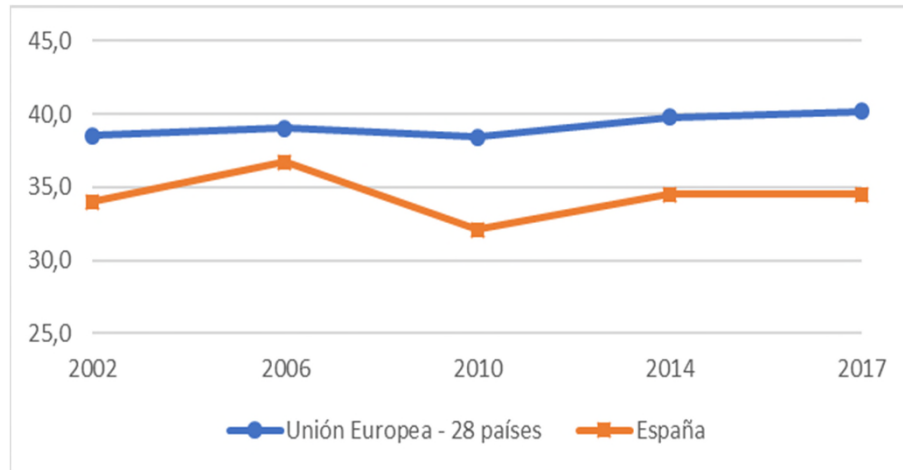
País	GCI 2017 RANK	GCI 2016 RANK	Δ 2016-2017
Estados Unidos	1	1	-
Singapur	2	2	-
Alemania	3	3	-
Suiza	4	4	-
Japón	5	8	+3
Holanda	6	5	-1
Hong Kong	7	7	-
Reino Unido	8	6	-2
Suecia	9	9	-
Dinamarca	10	11	+1
Finlandia	11	12	+1
Canada	12	10	-2
Taiwan	13	13	-
Australia	14	15	+1
Korea	15	17	+2
Noruega	16	14	-2
Francia	17	18	+1
Nueva Zelanda	18	16	-2
Luxemburgo	19	22	+3
Israel	20	20	-
Bélgica	21	19	-2
Austria	22	21	-1
Irlanda	23	23	-
Islandia	24	24	-
Malasia	25	26	+1
España	26	25	-1
Emiratos Árabes	27	27	-
China	28	28	-

- ❑ El índice de competitividad Global mide la competitividad nacional, definida como el conjunto de instituciones, políticas y factores que determinan el nivel de productividad. Es decir, mide la capacidad de un país para utilizar sus recursos disponibles de la manera más productiva posible.
- ❑ El último informe realizado por el *World Economic Forum* llamado “*Global Competitiveness Report*” realizado en 2018 (con datos de 2017), situó a España en el puesto 26, perdiendo un puesto con respecto a 2016.
- ❑ España se sitúa por debajo de los principales países europeos y lejos de otras economías a nivel global.
- ❑ Ante esta falta de competitividad, la política fiscal es un factor de gran importancia como elemento para considerar en las reformas necesarias para mejorar la situación actual.

Fuente: Global Competitiveness Report 2018. World Economic Forum

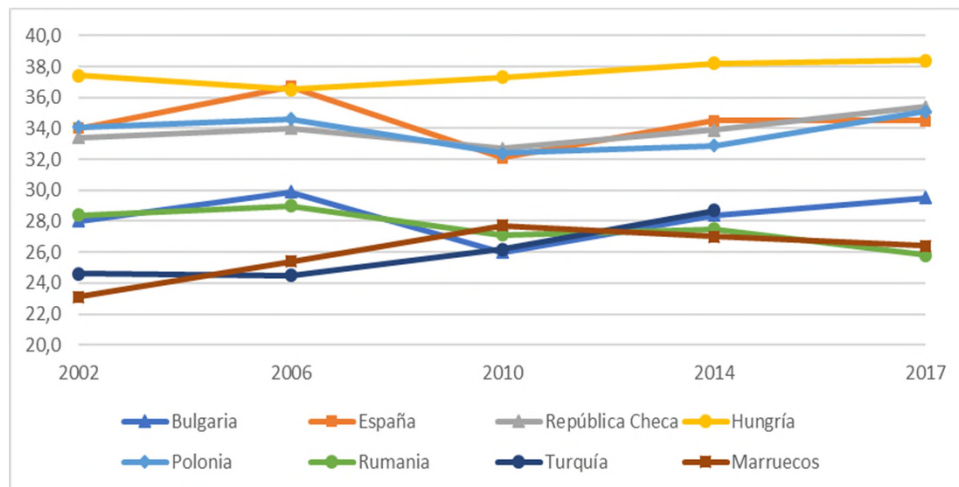
En el 2018, la presión fiscal española fue 5.7% menor que la media de la Unión Europea

Presión fiscal (recaudación tributaria frente al PIB). %



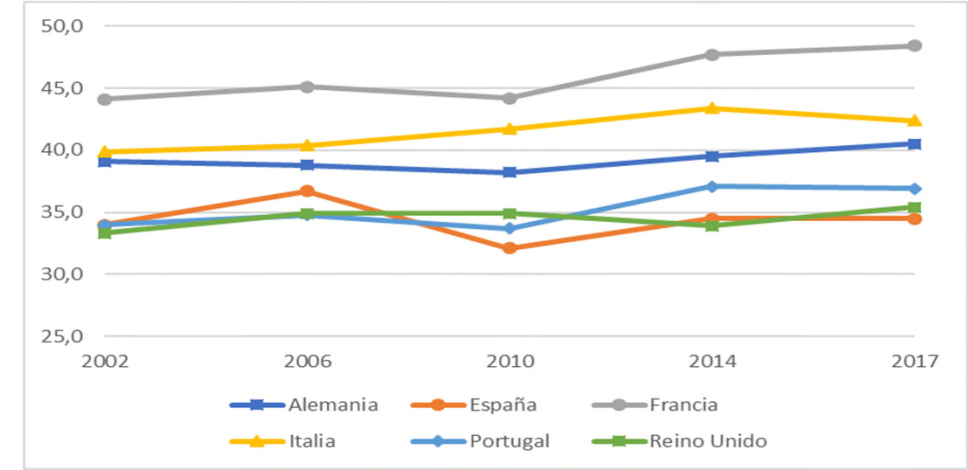
Fuente: Eurostat Elaboración: TEIRLOG I.

Presión fiscal (recaudación tributaria frente al PIB). %



Fuente: Eurostat Elaboración: TEIRLOG I.

Presión fiscal (recaudación tributaria frente al PIB). %

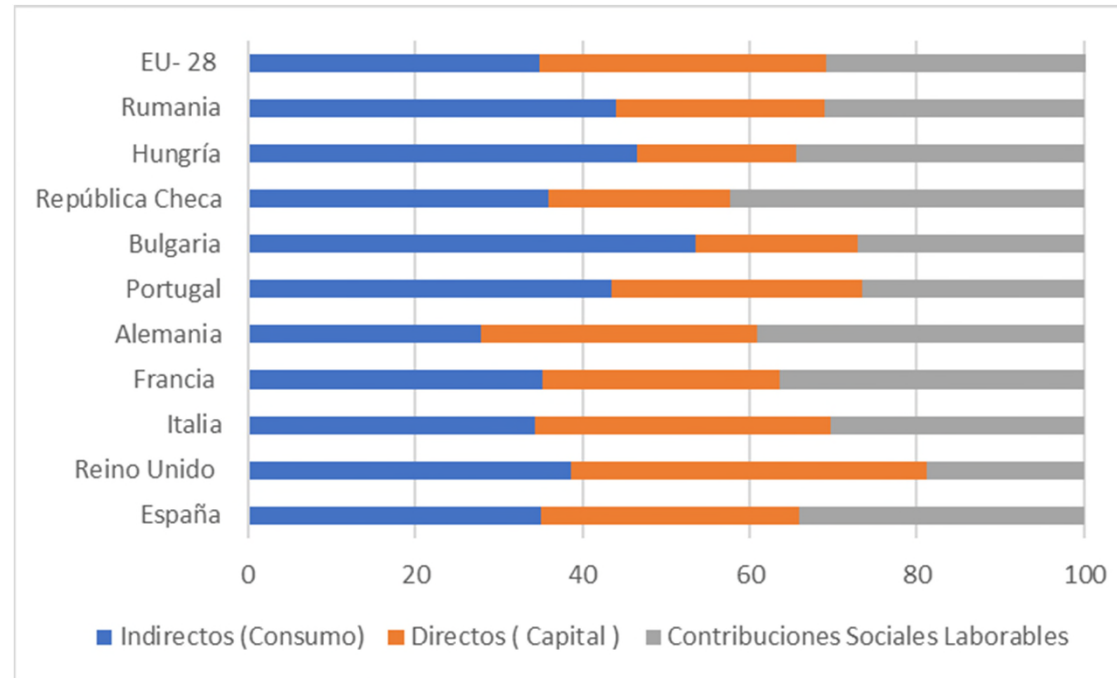


Fuente: Eurostat Elaboración: TEIRLOG I.

- La competitividad de un país ha de ser entendida de forma relativa ante la posición que ocupa frente al resto de países. En este caso se observara porcentaje de los ingresos que los particulares y empresas aportan efectivamente al Estado en concepto de tributos en relación al Producto Interior Bruto.
- España tiene una menor presión fiscal con respecto al PIB que la media Europea, y en especial con los países más desarrollados.
- Cabe señalar que la competitividad de los países, no solo va determinado por la presión fiscal, como demuestra el hecho de que los países nórdicos presenten elevadas presiones fiscales y altos niveles de competitividad, en sentido contrario otros países como Estados Unidos que ofrecen presiones fiscales inferiores al 30% se hallan entre las economías más competitivas del mundo.

En el 2016, los impuesto indirectos, constituyeron la mayor tributación fiscal de los españoles

Estructura impositiva por tipo fundamental del impuesto (2016)



- ❑ La estructura impositiva refleja la aportación de las diferentes tipologías de tributación a la recaudación total. En donde se puede comprobar los rasgos fundamentales que caracterizan la estructura tributaria española en comparación con otros países de la Unión Europea.
- ❑ La recaudación por impuestos indirectos (consumo), es el que mayor incidencia tiene en España, esto debido a que en los últimos años, España ha sostenido un crecimiento económico en medida importante basado en la demanda interna y el consumo. Aunque a pesar de esto la mayoría de los países de la UE tienen una recaudación mayor de este tipo de impuesto.
- ❑ En cuanto la recaudación por impuestos directos, es el que menor incidencia soportan los españoles, siendo 4 puntos porcentuales inferior a la media Europea.
- ❑ Y en cuanto las contribuciones sociales laborables, España se sitúa 3 puntos por encima de la media Europea.

10. IMPACTO DE LA FISCALIDAD EN LA COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS

10.1 COMPETITIVIDAD EN EL MARCO GLOBAL DE LA ECONOMÍA NACIONAL: MARCO GLOBAL

10.2 COMPETITIVIDAD POR EL IMPUESTO DE HIDROCARBUROS

10.3 IMPACTO DE LA FISCALIDAD DEL TRANSPORTE EN LA MOVILIDAD Y LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

La competencia internacional del sector del transporte depende del precio de los hidrocarburos

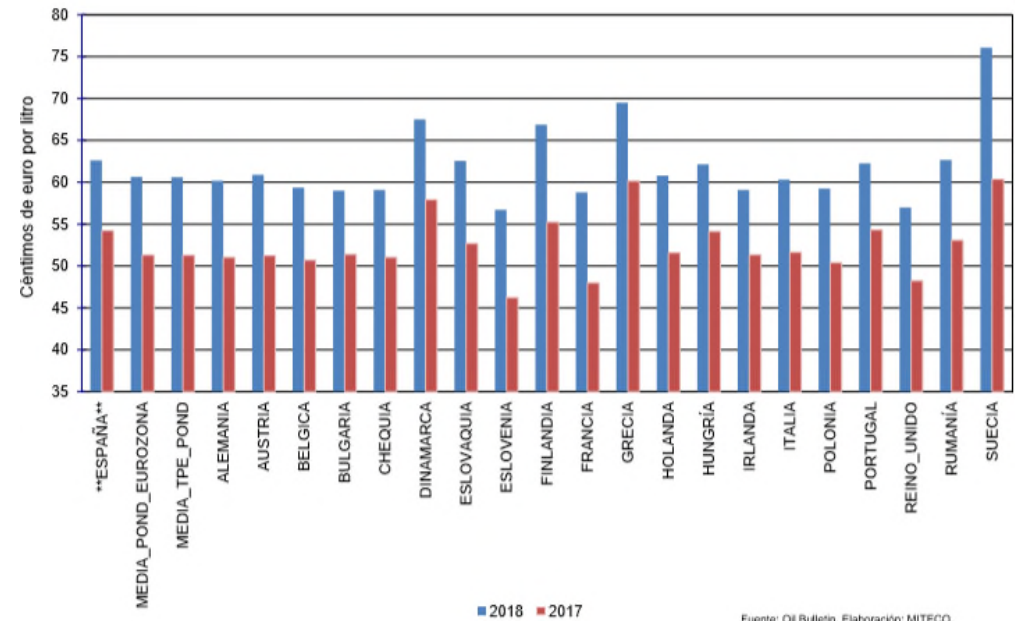
La competitividad del sector depende en medida importante de los costes que se producen por el consumo de este producto, por lo que se cree importante mencionar que los impuestos de hidrocarburos representan del 25% al 50% del coste total de explotación. Como se puede observar el precio antes de impuestos del gasóleo en comparación con otros países **se encuentra en la banda alta**, alcanzando en el año 2018 los 62,58 céntimos de euro por litro, una vez se aplican los impuestos en España, el precio total asciende a 120,42 céntimos de euro por litro situando a España entre los países de la UE con mayor coste de adquisición.

Se observa en consecuencia que el impuesto especial de hidrocarburos es bajo en comparación con otros países pero que el precio del carburante sin impuestos es uno de los más elevados de la UE, para el consumidor profesional o privado.

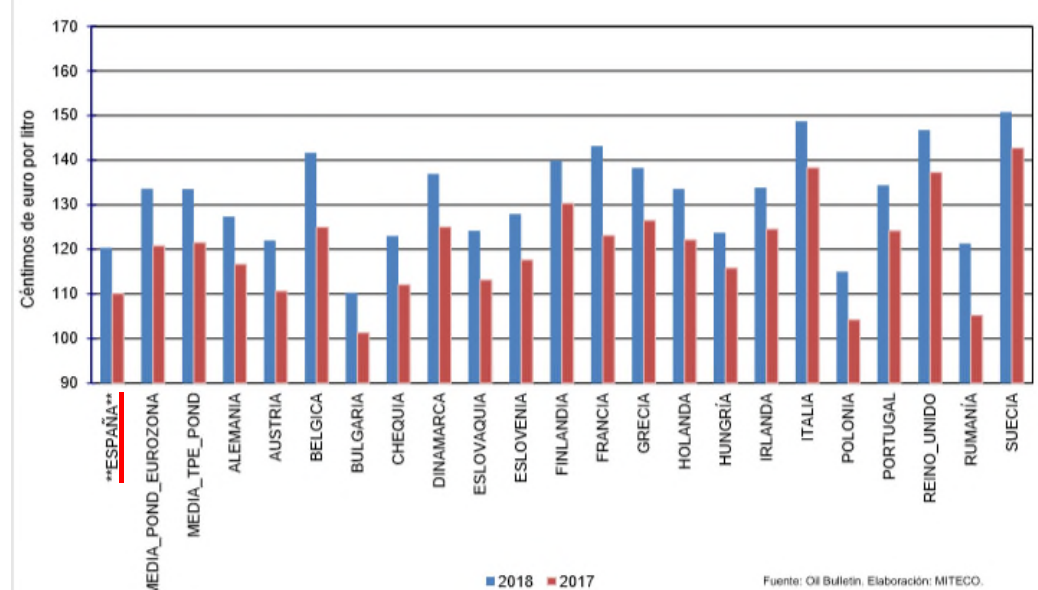
La competencia del sector del transporte español con el de otros países de la UE depende del coste final de este producto, tanto del precio que ofrecen las petroleras como de los impuestos asociados al mismo.

HIDROCARBUROS: PRECIOS Céntimos de euro por litro	2015	2016	2017 (p)	2018 (p)
Gasóleo A				
Precio de venta al público	111,48	101,66	110,00	120,42
Precio antes de impuestos	55,16	47,07	53,97	62,58
IVA	19,35	17,64	19,09	20,90
Impuesto Especial	36,97	36,95	36,94	36,95
Tarifa general	30,70	30,70	30,70	30,70
Tarifa especial	2,40	2,40	2,40	2,40
Tarifa autonómica	3,87	3,85	3,84	3,85

Precios sin Impuestos del Gasóleo de Automoción en la UE (2017/2018)



Precios con Impuestos del Gasóleo de Automoción en la UE (2017/2018)



10. IMPACTO DE LA FISCALIDAD EN LA COMPETITIVIDAD DE LAS EMPRESAS

10.1 COMPETITIVIDAD EN EL MARCO GLOBAL DE LA ECONOMÍA NACIONAL: MARCO GLOBAL

10.2 COMPETITIVIDAD POR EL IMPUESTO DE HIDROCARBUROS

10.3 IMPACTO DE LA FISCALIDAD DEL TRANSPORTE EN LA MOVILIDAD Y LA ECONOMÍA ESPAÑOLA

Hipótesis de cálculo del impacto de la fiscalidad en el transporte de mercancías por carretera.

A continuación se ha estimado el impacto sobre la productividad empresarial de la fiscalidad soportada en el transporte por carretera de ámbito nacional. Para ello se estima la recaudación tributaria total en base a la fiscalidad calculada en las distintas siluetas analizadas en los capítulos anteriores sobre ratios de movilidad del sector del transporte por carretera (toneladas-kilómetro) así como sobre parámetros macroeconómicos significativos. Esto permite conocer de manera global cual es el impacto de la fiscalidad en comparación a la movilidad y a la economía en general.

A continuación se explican las hipótesis de cálculo:

- Recaudación fiscal total del transporte por carretera (mercancías) en España:
 - **Universo total de Empresas:** se parte del número de empresas del transporte por carretera según el número de vehículos autorizados. Esta información se recoge de los observatorios de transporte del Ministerio de Fomento. Debido a que la información que se recoge en el observatorio no está totalmente desagregada (las empresas con más de 6 vehículos autorizados se agregan por grupos 6-10, 11-20, etc.) se hicieron una serie de tendencias para poder desagregar dichos grupos y poder conocer cuantas empresas hay según los vehículos autorizados que tienen.
 - **Fiscalidad por tipo de empresa:** (según el número de vehículos): en base a la fiscalidad total por número de vehículos realizado en los capítulos anteriores, se calculó un escenario para conocer la fiscalidad total de todas las empresas según el número de vehículos. Asimismo se calculó para el transporte de mercancías el porcentaje de tractoras y rígidos que hay para conocer la fiscalidad por número de vehículos, dado que son diferentes en su cuantía.
 - **Recaudación total:** número de empresas por la fiscalidad total. En el transporte de mercancías se obtiene la fiscalidad por vehículo pesado del ámbito nacional (**Tractoras 160.451 y Rígidos 70.688**). La fiscalidad de los rígidos se corrigió sobre el de tractoras considerándose un 36% menor al de las tractoras. Este porcentaje es deducido de los costes promedio de explotación de los vehículos rígidos (dos y tres ejes), sobre un vehículo articulado
 - No se ha considerado la recaudación tributaria de los **vehículos ligeros**, ni de los de **servicio privado** por no ser del ámbito de este trabajo.

Una vez calculado la recaudación tributaria del sector se compara con datos de movilidad y datos macroeconómicos.

Fiscalidad total del transporte de mercancías por carretera, vehículos pesados, ámbito interurbano.

Se adjunta un cuadro resumen en el que se evalúa la fiscalidad total anual en el ámbito nacional interurbano, para vehículos pesados (articulados y camiones rígidos), en base a los cálculos realizados en capítulos anteriores, es decir considerando el número de empresas de cada dimensión empresarial, y el número total de vehículos pesados de las mismas de ámbito nacional en el año 2017.

Empresas según número de autorizaciones		Fiscalidad por Empresa	Estimación de lo recaudado		
Autorizaciones	Empresas	Unidad de Expl.	Fiscalidad Total Tractoras	Fiscalidad Rígidos	Fiscalidad total (Pesados)
1	28.050	Persona Física 1 Veh	385.904.656,37 €	120.549.264,08 €	506.453.920,45 €
2 a 5	18.416	Media pers física y jurídica	699.993.899,11 €	218.664.760,87 €	918.658.659,98 €
6 a 10	4.992	Media pers física y jurídica	580.469.622,73 €	181.327.653,58 €	761.797.276,30 €
11 a 20	2.524	Media pers física y jurídica	613.189.134,39 €	191.548.605,79 €	804.737.740,18 €
>20	1.604	Persona Jurídica 20 Veh	855.346.317,49 €	267.193.897,27 €	1.122.540.214,77 €
TOTAL	55.586		3.134.903.630,09 €	979.284.181,59 €	4.114.187.811,68 €

Fuente: Ministerio de Fomento
Elaboración: TEIRLOG I.

La cifra global de fiscalidad del parque autorizado español de mercancías por carretera, en vehículos pesados, y ámbito interurbano, asciende a **4.114,1 millones de euros**.

Para el **transporte internacional**, se considera el siguiente cálculo: en base a la fiscalidad identificada por vehículo articulado (en €/t-km), que incluye los peajes soportados, se aplica a la movilidad internacional de las mercancías transportadas, exclusivamente por los vehículos con autorización española.

Fiscalidad Total del Transporte Mercancías Internacional en Vehículos Pesados Españoles. 2017

	Fisc Gral Unit. (€/t-km)	Millones T-km	Millones €
Transporte Internacional Export	0,023	40.730	923
Transporte Internacional Import	0,023	28.773	652
Terceros Países y cabotaje	0,023	6.981	158
Transporte Internacional TOTAL	0,023	76.484	1.734

Fuente: Ministerio de Fomento
Elaboración: TEIRLOG I.

Este cálculo da lugar a una cifra de **1.734 Millones de euros de carga fiscal global** por el conjunto del parque español en su actividad de transporte internacional.

Fiscalidad total del transporte de mercancías por carretera, vehículos pesados, ámbito interurbano.

En el cuadro adjunto se calcula el ratio de la fiscalidad soportada sobre la movilidad total (T-km) en el transporte por carretera de ámbito nacional interurbano de vehículos pesados por carretera, que asciende a una cifra del 3'6 %.

Fiscalidad del transporte de mercancías / Movilidad de mercancías. 2017

Fiscalidad Total	4.114.187.812
Total Toneladas - km	113.029.000.000
Ratio Fiscalidad Total/Toneladas km	3,6%

Fuente: Ministerio de Fomento Elaboración: TEIRLOG I.

Datos macroeconómicos seleccionados

Por otro lado, si se compara la fiscalidad total del transporte de mercancías analizada en este apartado con los datos macroeconómicos del PIB a precios corrientes (Sector transporte y almacenamiento) y el VAB (Sector transporte y almacenamiento) en España (2017), se observa la repercusión que esta genera el transporte de mercancía por carretera en la economía española, que es de **8,20 %** en relación con el PIB, y del **9.3 %** en el caso del VAB.

Fiscalidad del transporte de mercancías / PIB (Sector Transporte y Almacenamiento). 2017

Fiscalidad Total	4.114.187.812
PIB (SECTOR TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO) 2017	50.151.717.000
Ratio Fiscalidad Total/PIB	8,20%

Fuente: Ministerio de Fomento Elaboración: TEIRLOG I.

Fiscalidad del transporte de mercancías / VAB (Sector Transporte y Almacenamiento). 2017

Fiscalidad Total	4.114.187.812
VAB (SECTOR TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO) 2017	44.413.614.000
Ratio Fiscalidad Total/VAB	9,3%

Fuente: Ministerio de Fomento Elaboración: TEIRLOG I.

Fiscalidad total del transporte de viajeros por carretera, regular y discrecional , ámbito interurbano.

Así mismo, se ha estimado el impacto sobre la productividad empresarial de la fiscalidad soportada en el transporte de viajeros por carretera de ámbito nacional. Para ello se estima la recaudación tributaria total en base a la fiscalidad calculada en las distintas siluetas analizadas en los capítulos anteriores sobre ratios de movilidad del sector del transporte de viajeros por carretera (viajeros-kilómetro producidos) así como sobre parámetros macroeconómicos significativos . Esto permite conocer de manera global cual es el impacto de la fiscalidad en comparación a la movilidad y a la economía en general.

A continuación se explican las hipótesis de cálculo:

- Recaudación fiscal total del transporte por carretera (viajeros) en España:
 - **Universo total de Empresas:** se parte del número de empresas del transporte de viajeros por carretera según el número de vehículos autorizados. Esta información se recoge de los observatorios de transporte del Ministerio de Fomento. Debido a que la información que se recoge en los observatorio no está totalmente desagregada (55 plazas.) se hicieron una serie de aproximaciones para poder desagregar dichos grupos y poder conocer cuantas empresas hay según los vehículos autorizados que tienen.
 - **Fiscalidad por tipo de empresa:** (según el numero de vehículos): en base a la fiscalidad total por número de vehículos realizado en los capítulos anteriores, se calculo un escenario para conocer la fiscalidad total de todas las empresas según el número de vehículos.
 - **Recaudación total:** número de empresas por la fiscalidad total.
 - No se ha considerado la recaudación tributaria de los vehículos ligeros, ni de los de servicio privado por no ser del ámbito de este trabajo.

Una vez calculado la recaudación tributaria del sector se compara con datos de movilidad de viajeros y datos macroeconómicos.

Fiscalidad total del transporte de viajeros por carretera, regular y discrecional, ámbito interurbano.

A continuación se anexa un cuadro resumen mediante el cual se evalúa la fiscalidad total anual de autobuses (55 plazas) tanto regular como discrecional, en ámbito interurbano., y que asciende a más de 1.000 millones de euros en el año 2017.

Empresas según número de autorizaciones		Fiscalidad por Empresa		Estimación de lo recaudado
Autorizaciones	Empresas	Unidad de Expl.	Fiscalidad/Empresa	Fiscalidad Total
1	471	Discrecional 1 veh	16.067,45 €	7.567.768,95 €
2 a 5	1.059	Media Regular y discrecional	148.663,91 €	157.435.078,04 €
6 a 10	1.328	Media Regular y discrecional	358.199,00 €	475.688.268,68 €
>20	465	Media Regular y discrecional	788.421,64 €	366.616.060,28 €
TOTAL	3.323		1.311.351,99 €	1.007.307.175,95 €

Fuente: Ministerio de Fomento Elaboración: TEIRLOG I.

En el cuadro siguiente se observa el impacto de la fiscalidad soportada en el transporte de viajeros en el ámbito nacional sobre el total de viajeros por kilómetro en autobús en el ámbito interurbano, que asciende al 3,3 %.

Fiscalidad del transporte de viajeros / movilidad de viajeros

Fiscalidad Total	1.007.307.176
Total Viajeros - km	30.510.000.000
Ratio Fiscalidad Total/Viajeros km	3,3%

Fuente: Ministerio de Fomento Elaboración: TEIRLOG I.

En relación a la Fiscalidad Total del transporte de viajeros (regular y discrecional) respecto con los datos macroeconómicos del PIB y el VAB en España (Sector transporte y almacenamiento, ambos de 2017), se observa la repercusión que genera en la economía española, que es de **2,01 %** en relación con el PIB, y del **2,27 %** en el caso del VAB.

Fiscalidad del transporte de viajeros // PIB (Sector Transporte y Almacenamiento). 2017

Fiscalidad Total	1.007.307.176
PIB (SECTOR TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO) 2017	50.151.717.000
Ratio Fiscalidad Total/PIB	2,01%

Fuente: Ministerio de Fomento Elaboración: TEIRLOG I.

Fiscalidad del transporte de viajeros // VAB (Sector Transporte y Almacenamiento). 2017

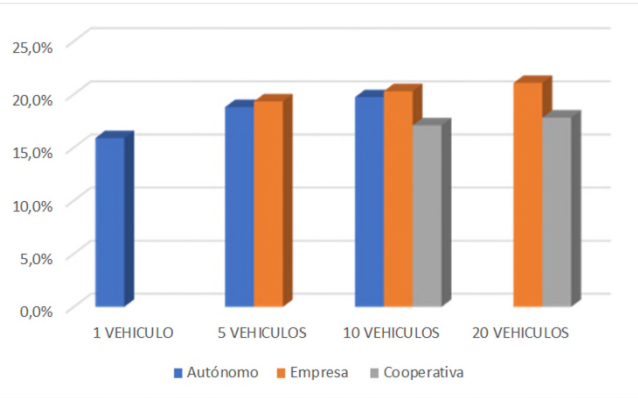
Fiscalidad Total	1.007.307.176
VAB (SECTOR TRANSPORTE Y ALMACENAMIENTO) 2017	44.413.614.000
Ratio Fiscalidad Total/VAB	2,27%

Fuente: Ministerio de Fomento Elaboración: TEIRLOG I.

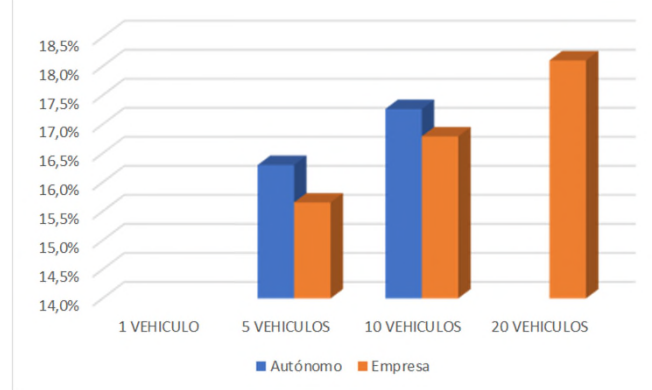
11. RESUMEN

Resumen de la presión fiscal total de los tres perfiles empresariales analizados

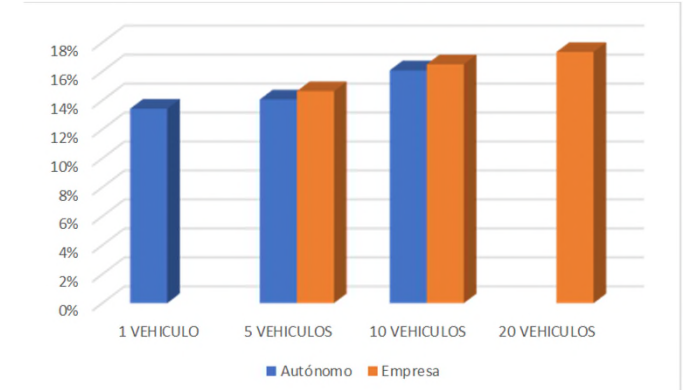
Carga fiscal total sobre ingresos (incl. S. Social). Transporte de Mercancías por Carretera (%)



Carga fiscal total sobre ingresos (incl. S. Social). Transporte Regular de Viajeros(%)



Carga fiscal total sobre ingresos (incl. S.Social). Transporte Discrecional de Viajeros(%)



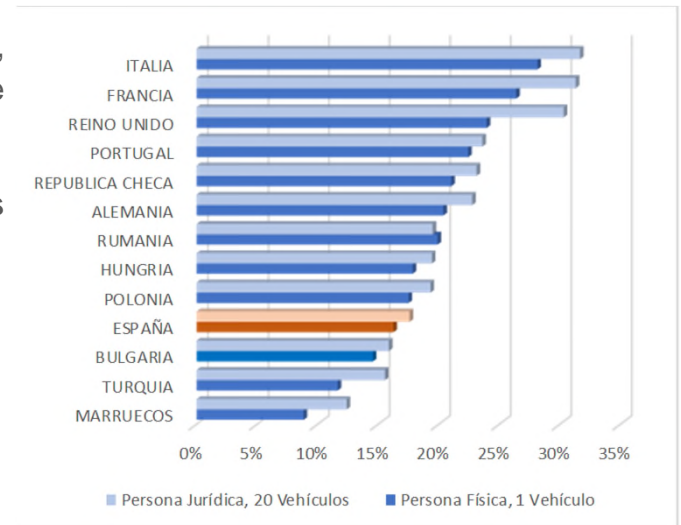
Elaboración: TEIRLOG I.

- ❑ La tributación por módulos favorece claramente al autónomo compensando las desventajas empresariales que este presenta.
- ❑ La persona física, en general, resulta más favorable que la jurídica para bajos beneficios esto se debe que la escala de IRPF para beneficios reducidos es más favorable que el impuesto de sociedades. Asimismo las empresas suelen tener un mayor impacto de las cargas sociales. Las empresas grandes suelen tener mayores posibilidades de generar cifra de negocio y reducir costes a través de economías de escala (descuentos, poder de negociación y otros aspectos). Para márgenes superiores el tipo de impuesto de sociedades es más favorable que el IRPF, desapareciendo así la ventaja fiscal comparativa de la persona física sobre la jurídica. El servicio regular de transporte de viajeros es un ejemplo donde el mayor margen favorece el tratamiento fiscal de la empresa frente a las personas físicas, salvo en el caso excepcional de la tributación por módulos.
- ❑ Al autónomo le perjudica que su propia remuneración no sea considerado como un gasto deducible sobre las empresas que pueden reducirse los sueldos y salarios de todos los trabajadores. Por otro lado, las empresas de transporte grandes tienen mayores posibilidades de realizar inversiones, pudiéndose en este caso verse favorecidas por las distintas deducciones existentes en el impuesto sobre sociedades, que incentivan la inversión y, por tanto, mejoran la productividad del sector, y favorecen su tributación por el Impuesto de Sociedades.
- ❑ La figura de la cooperativa resulta favorable fiscalmente por su sistema de tributación, en relación con otros perfiles empresariales.
- ❑ En el transporte por carretera son el impuesto de hidrocarburos y las contribuciones a la seguridad social los de mayor importancia. Les sigue los impuestos directos (IRPF e IS) donde son de mayor importancia cuanto mayor es el beneficio empresarial o la renta obtenida.
- ❑ Las diferencias fiscales entre formas jurídicas son múltiples pero se deben mayoritariamente en las cuotas de la seguridad social por tipo de perfil empresarial.

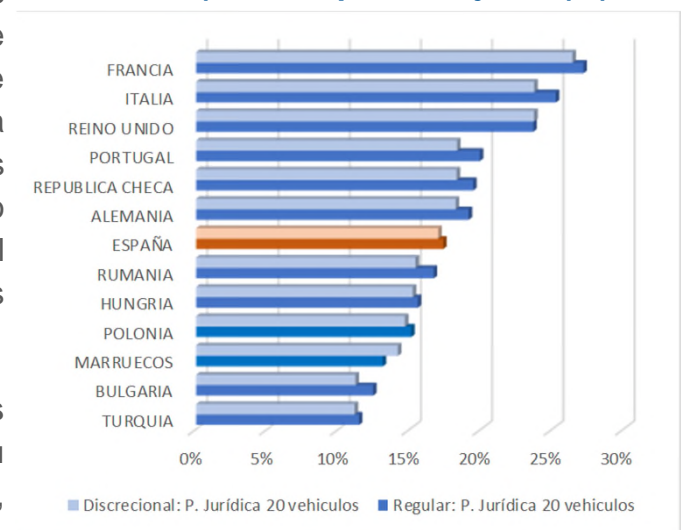
Resumen de la presión fiscal de España en comparación con otros países (UE, otros)

- ❑ España se sitúa en el nivel bajo en cuanto a la fiscalidad en el transporte de mercancías y en el nivel intermedio en el transporte de viajeros por carretera. En general Marruecos, Turquía, Bulgaria, son los países que tienen una carga inferior, añadiéndose además Polonia, Hungría y Rumanía en el transporte de viajeros (países en desarrollo). El resto de países y sobre todo Francia, Italia y Alemania (países más desarrollados) soportan niveles superiores.
- ❑ La fiscalidad directa, en general, sobre el total tributado de las empresas españolas es superior a lo soportado por otros países europeos. España se encuentra entre los países con un alto tipo de impuesto de sociedades lo que lastra el impacto de la fiscalidad de las empresas en nuestro país. Ventaja de los autónomos al poder utilizar los regímenes por módulos.
- ❑ La tributación social (Seguridad Social) sobre el total tributado, también es elevada por encima de la gran mayoría de los países analizados.
- ❑ La tributación indirecta en cambio se encuentra por debajo de otros países. Destaca sobre todo el bajo valor relativo del impuesto de hidrocarburos. Los impuestos especiales generalmente están destinados a reducir el consumo del producto gravado. En el caso de los hidrocarburos, que sirven para financiar la construcción y mantenimiento de infraestructuras de transporte. Por ello se considera adecuado gravar a sus usuarios. Sin embargo, el combustible representa un gran coste en el sector del transporte, por lo que los países que lo gravan con una alta cuota tienen un clima fiscal relativo menos competitivo, pero cuentan con mayores recursos para sus infraestructuras y la reducción de los efectos medioambientales. Además, el Impuesto sobre la Venta de Hidrocarburos es parte de la base a la que se aplica el IVA, incrementando el precio final a pagar por el consumidor por partida doble: a través del propio impuesto y a través del IVA en su tramo finalista.
- ❑ En los últimos años han ido desapareciendo incentivos fiscales por inversiones (innovación, medio ambiente...) lo que reduce las ventajas fiscales en el sector, y su modernización, desarrollo tecnológico y competitividad, con efectos negativos en la productividad, los impactos ambientales y la intermodalidad.

Carga fiscal total sobre ingresos (incl. Seg Social). Transporte Mercancías (%)



Carga fiscal total sobre ingresos (incl. Seg Social). Transporte Viajeros (%).



Elaboración: TEIRLOG I.

“LA FISCALIDAD EN EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA Y SU REPERCUSIÓN EN LA PRODUCTIVIDAD EMPRESARIAL Y NACIONAL”

DOCUMENTO FINAL. TOMO 2/2