

## INFORME FIA

### ¿Cuánto dinero aportan los automovilistas a las arcas de cada Estado, y cuánto se reinvierte en infraestructuras viales para mejorar la seguridad?

Las carreteras de Europa permiten una movilidad segura y eficiente y forman una columna vertebral de vital importancia para la economía y la sociedad permitiendo la libre circulación de los ciudadanos. Sin embargo, la Comisión Europea está considerando autorizar un cobro adicional para financiar la infraestructura y gestionar el uso de las carreteras. Por lo tanto, la FIA Region I ha encargado a CE Delft que examine exactamente cuánto cuestan las redes viarias a los gobiernos de los estados miembros de la UE en comparación con los ingresos que obtienen de los usuarios de las carreteras.

Los automovilistas europeos hacen una contribución significativa a los presupuestos públicos, muy superior a los ingresos necesarios para cubrir los costes de operación, mantenimiento, renovación y mejora de la infraestructura de carreteras de Europa. Además de cubrir los costes que requieren las redes de carreteras, los impuestos y tasas de circulación se reinvierten en la sociedad en general y también podrían utilizarse para hacer frente a los costes sociales del transporte por carretera.

En 2013 se recaudaron 286.300 millones de euros de impuestos y tasas de circulación en la UE con exclusión de Chipre. Los conductores de vehículos de turismo aportaron el 71 % de esta suma por un total de 205.800 millones de euros. Los impuestos sobre el combustible representan el 49 % de los ingresos. En general, los impuestos y tasas de los usuarios de la red de carreteras suponen una contribución significativa a las economías nacionales, ya que representan del 2 al 3 % del Producto Interior Bruto (PIB).

En 2013 se invirtió en la UE un total de 178.400 millones de euros en la red viaria, lo que tan solo representa el 0,8 % del PIB nacional. De 1995 a 2013 se ha reducido progresivamente el gasto en infraestructura vial. La diferencia entre los ingresos procedentes de los conductores y el gasto público en infraestructura vial aumenta año tras año.

Los gobiernos están creando un superávit importante con los ingresos del transporte por carretera. Habida cuenta de los ingresos generados por los impuestos y tasas sobre el transporte por carretera, los conductores europeos merecen una infraestructura de carreteras de alta calidad a la que ya están contribuyendo. En lugar de crear nuevos cobros o incrementar los existentes a los usuarios, los gobiernos deberían tomar en cuenta los ingresos con los que ya cuentan para financiar la red de carreteras. El continuo desarrollo y mantenimiento de la infraestructura vial debería ser una prioridad. Bien utilizado, el excedente de ingresos del transporte por carretera podría asegurar una movilidad segura, asequible, ambientalmente sostenible y eficiente.

## 1. Impuestos pagados por los usuarios de las carreteras de la UE en 2013

Los países de la UE tienen una variedad de enfoques para la tributación del transporte por carretera dependiendo de su cultura y necesidades nacionales, pero las cuatro categorías investigadas se aplican en la mayoría de las áreas. El estudio de CE Delft ofrece una visión general de los impuestos pagados por el sector del transporte en 2013, que consisten en el impuesto de matriculación, el impuesto sobre la propiedad, los peajes y viñetas, los impuestos especiales sobre el combustible, el IVA sobre el impuesto de matriculación y los impuestos especiales. En total, se recaudaron 286.300 millones de euros de impuestos y tasas de circulación en la UE 27, lo que se traduce en una contribución significativa a los presupuestos nacionales. Los impuestos sobre los vehículos de empresa y los seguros, las tarifas de aparcamiento y el IVA sobre el combustible y la compra de vehículos fueron excluidos del cálculo.

### ¿De dónde proceden los ingresos?

Tras la compra del vehículo, la mayoría de los propietarios europeos paga un **impuesto de matriculación** cuando su vehículo entra en territorio nacional por primera vez. Los propietarios de automóviles de veinte Estados miembros tienen que pagar este impuesto que, en 2013, ascendió a 8.900 millones de euros más 2.000 millones de euros de IVA.

Una vez que los vehículos están en la carretera, pagan un **impuesto de propiedad**<sup>1</sup> anual. Este impuesto es aplicado por todos los Estados miembros de la UE y a casi todos los métodos de transporte. En toda la UE, los ingresos anuales por impuestos de propiedad se elevaron a 31.400 millones de euros en 2013.

Para utilizar las carreteras, los propietarios de los vehículos también pagan **costes de infraestructura** que pueden basarse en el tiempo o en la distancia. Los ingresos por peajes y viñetas ascendieron a 13.500 millones de euros en 2013 (peajes 12.300 millones de euros y viñetas 1.200 millones de euros).

Además, todos los Estados miembros aplican impuestos especiales al combustible vendido en su territorio. El nivel mínimo de imposición se establece en una Directiva específica para cada tipo de combustible<sup>2</sup>. Los ingresos van íntegramente a los Estados miembros: en 2013 ascendieron a 124.700 millones €, a los que se sumaron 25.300 millones € de IVA.

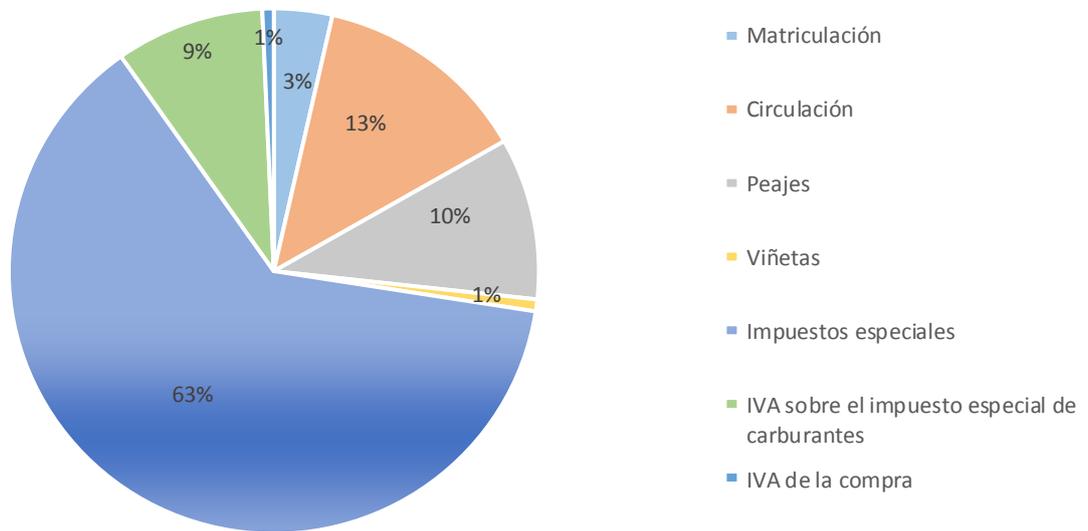
En general, los Estados miembros de la UE recaudaron 286.300 millones de euros en impuestos y tasas de circulación en todas sus modalidades. Además, se generaron 78.700 millones de euros con el IVA sobre el combustible y la compra de coches, pero no se incluyeron en el total, ya que se aplican a todos los productos.

<sup>1</sup> Dependiendo del país, se puede denominar impuesto de circulación o impuesto de propiedad.

<sup>2</sup> Directiva 2009/96/CE del Consejo que reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y la electricidad. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:283:0051:0070:EN:PDF>

## ¿Cómo se desglosan estos ingresos?

### IMPUESTOS Y TASAS SOBRE EL TRANSPORTE POR CARRETERA (TODO TIPO DE VEHÍCULOS) EN 28 PAÍSES DE LA UE

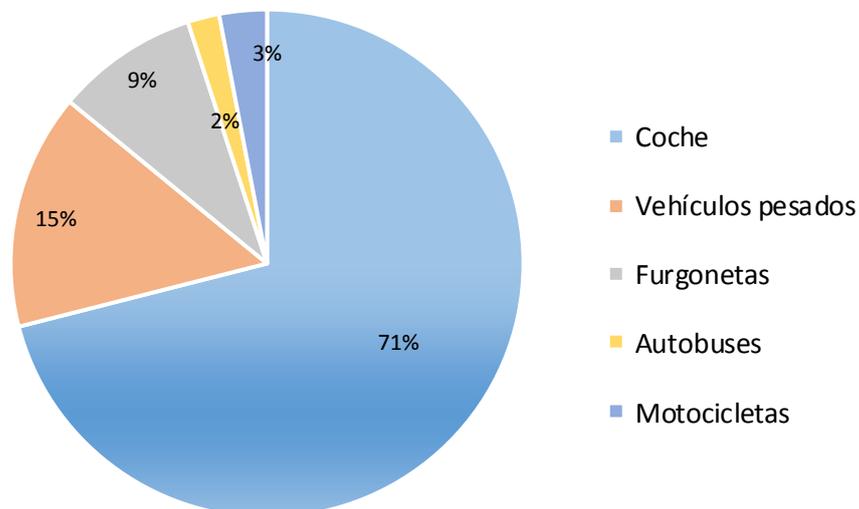


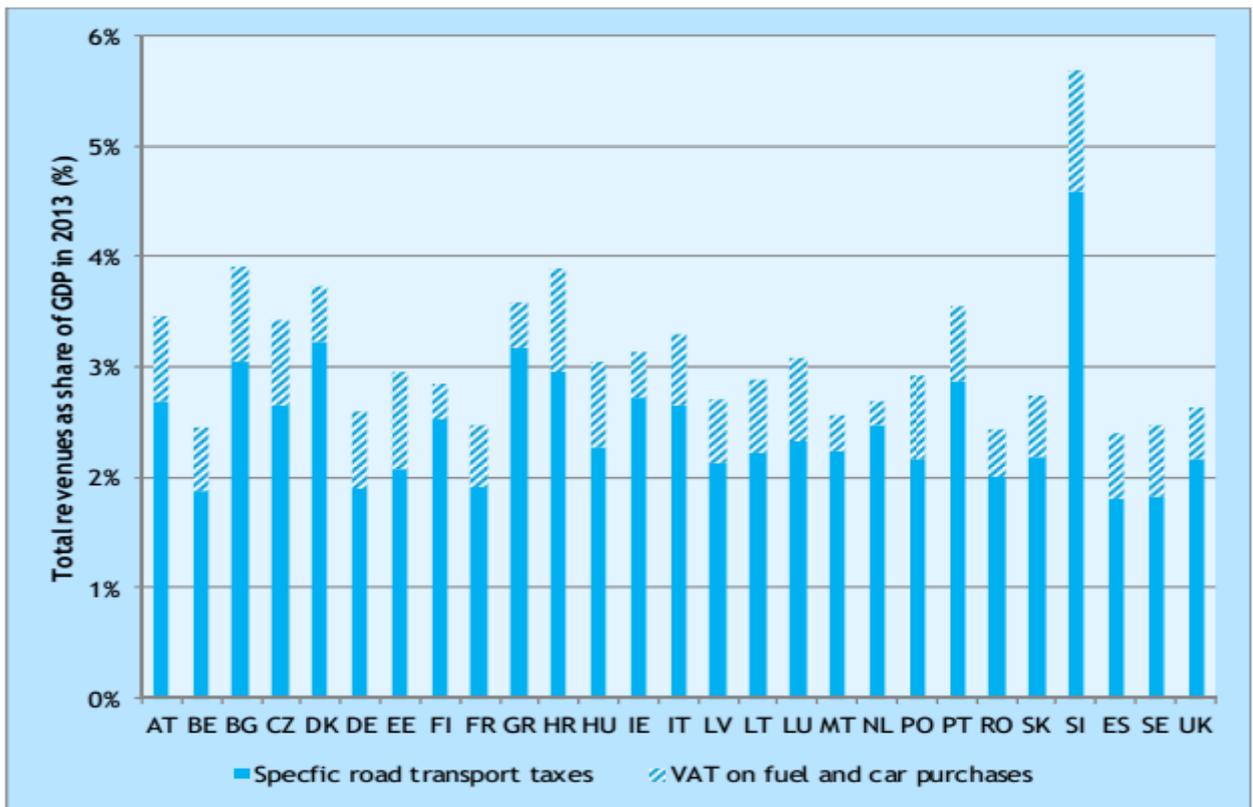
El 82% de los impuestos está directamente relacionado con el tiempo que se utiliza un vehículo en la carretera. Esto significa que los conductores ya están respetando el principio de "pago por uso". Los vehículos de turismo representan el 71% de los 206.100 millones de euros ingresados.

#### Ingresos totales de impuestos y tasas de transporte por carretera por modalidad (excluyendo el IVA sobre el combustible y la compra de vehículos)

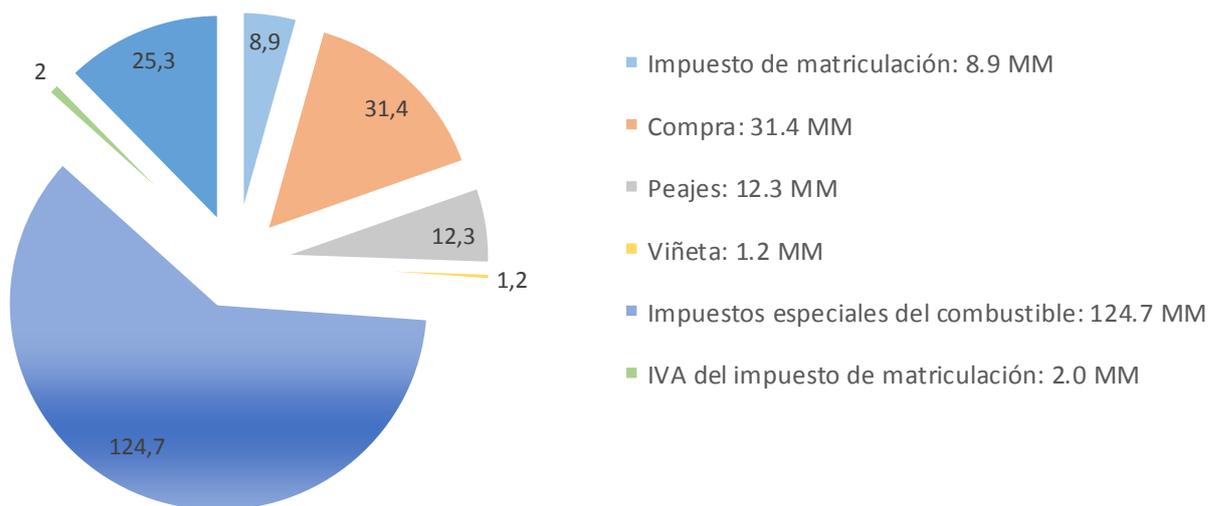
Estos ingresos representan una parte importante del PIB en los diferentes países, en la mayoría de ellos entre el 1,5 y el 3%.

**Figura 1: Ingresos totales de los impuestos y tasas de transporte por carretera calculado como % del PIB en 2013**





2013 Tasas e impuestos de los automóviles en EU28 (miles de millones €)



**El transporte por carretera es un factor clave en los ingresos impositivos en todos los Estados miembros de la UE, y la mayor parte de los impuestos son proporcionales a la distancia recorrida.**

## 2. Costes de infraestructura

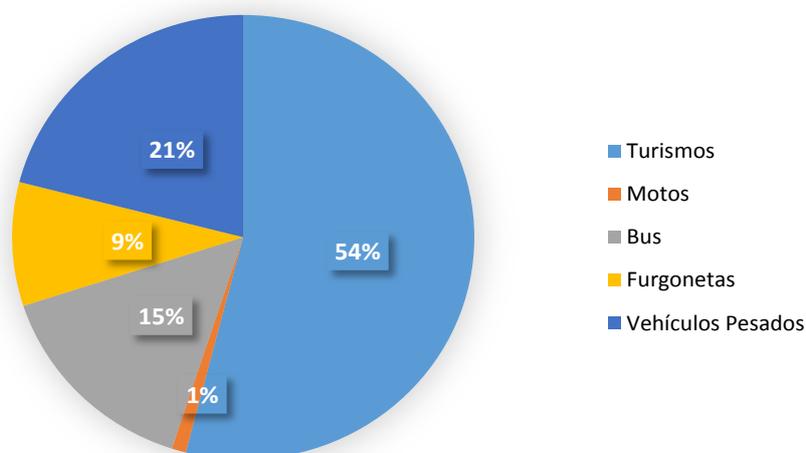
Los recursos necesarios para construir, operar y mantener la infraestructura de carreteras son el punto de referencia frente el que deben evaluarse los impuestos de transporte por carretera. Los costes de infraestructura se definen como los gastos directos y costes de financiación de los gobiernos para la *mejora, renovación, mantenimiento y operación* de la red de carreteras. Los costes de aparcamiento no están incluidos.

Los costes de infraestructura combinada en la UE 27 ascendieron a los 178. 400 millones de euros en el año 2013.

### ¿Cómo afectan a la infraestructura los diferentes tipos de vehículos?

Los costes totales de infraestructura pueden ser redistribuidos entre los diversos modos de transporte en base al denominado método de factor de equivalencia<sup>3</sup>. Usando este método, los turismos constituyen en general el 54 % de todos los costes de infraestructura debido al hecho de que son los usuarios más frecuentes de las carreteras.

Asignación de los costos totales de infraestructura a los distintos tipos de vehículos



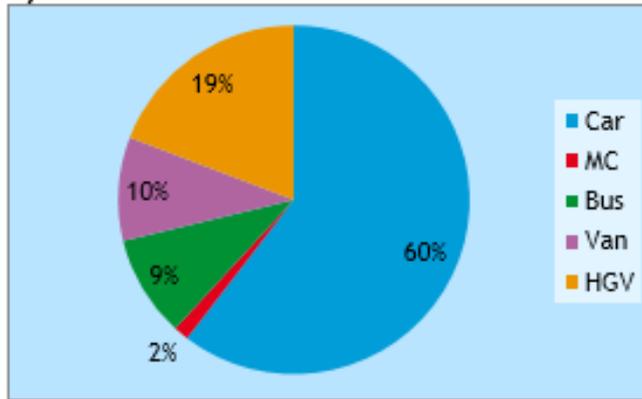
### ¿Qué son los costes fijos frente a los costes variables?

Los costes de infraestructura totales pueden desglosarse en costes fijos (83,4 %) y costes variables (16,6 %). Los costes fijos son necesarios independientemente de cuántas veces pasen los coches e incluyen la construcción y los costes operativos. Los costes variables dependen directamente de la frecuencia de uso de las carreteras.

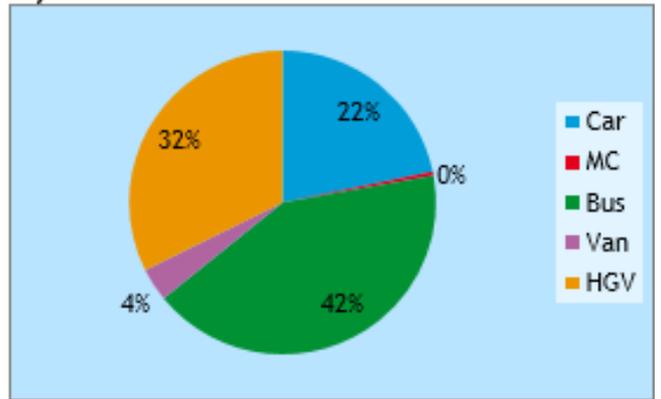
Dado que las carreteras son utilizadas en su mayoría por vehículos de turismo, el 60 % de los costes fijos se puede atribuir a los turismos. Por otro lado, los autobuses y camiones representan el 74 % de los costes variables, ya que tienen un gran impacto sobre la infraestructura debido a su peso y tamaño, aunque representan una parte mucho menor de tráfico.

<sup>3</sup> Este método define ciertos factores de proporcionalidad para cada tipo de vehículo y categoría de costes que expresan la responsabilidad de los vehículos en el nivel total de costes.

A) Fixed infrastructure costs



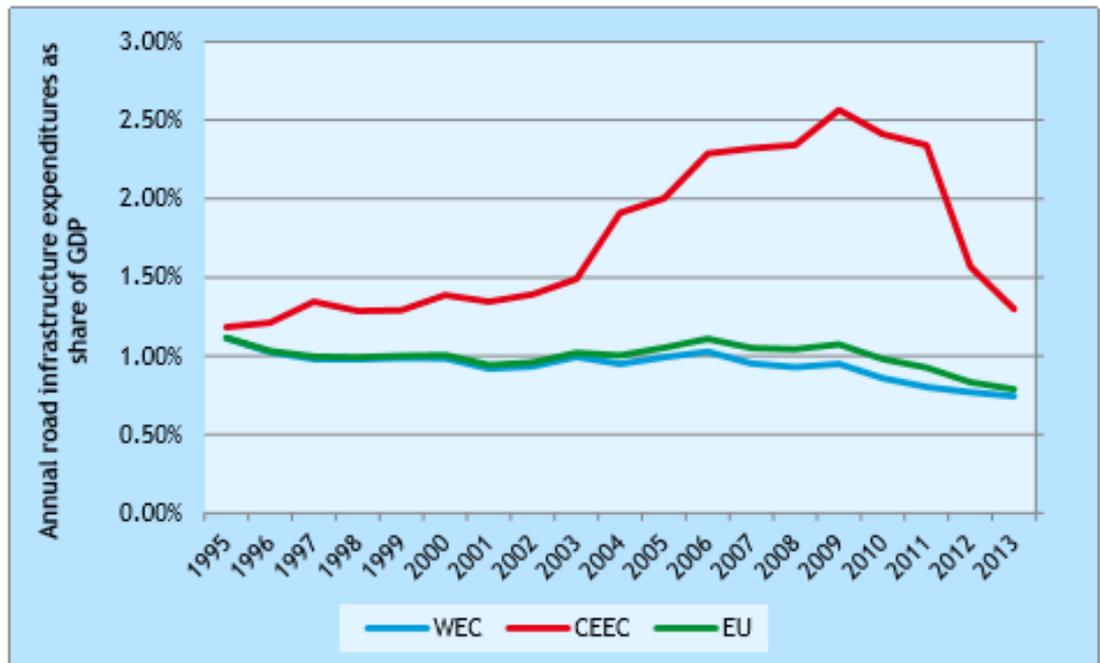
B) Variable infrastructure costs



### ¿Ha cambiado la inversión vial con el tiempo?

Durante los últimos veinte años se observa que la inversión de los gobiernos ha ido disminuyendo de manera constante y actualmente representa una parte cada vez menor del PIB anual. Esto se ha verificado especialmente tras la crisis económica de 2008.

Figure 31 Development in share of total road infrastructure expenditures in GDP over time



### 3. Comparación entre ingresos y costes

El estudio compara los ingresos totales del transporte por carretera (286.300 millones de euros) con el coste total de la infraestructura vial desde la perspectiva de los presupuestos gubernamentales (178.400 millones de euros). Este índice de cobertura de costes da una indicación del nivel de contribución del sector de transporte a los presupuestos gubernamentales. A continuación, vamos a ver más detenidamente cómo contribuye cada modalidad a cubrir sus propios costes.

En 2013, el sector de transporte por carretera generó un excedente de 107.900 millones de euros en comparación con lo que se reinvertió en infraestructura vial. Este excedente se utiliza para factores ajenos al transporte por carretera y también puede destinarse a abordar los costes sociales u otros aspectos del transporte por carretera.

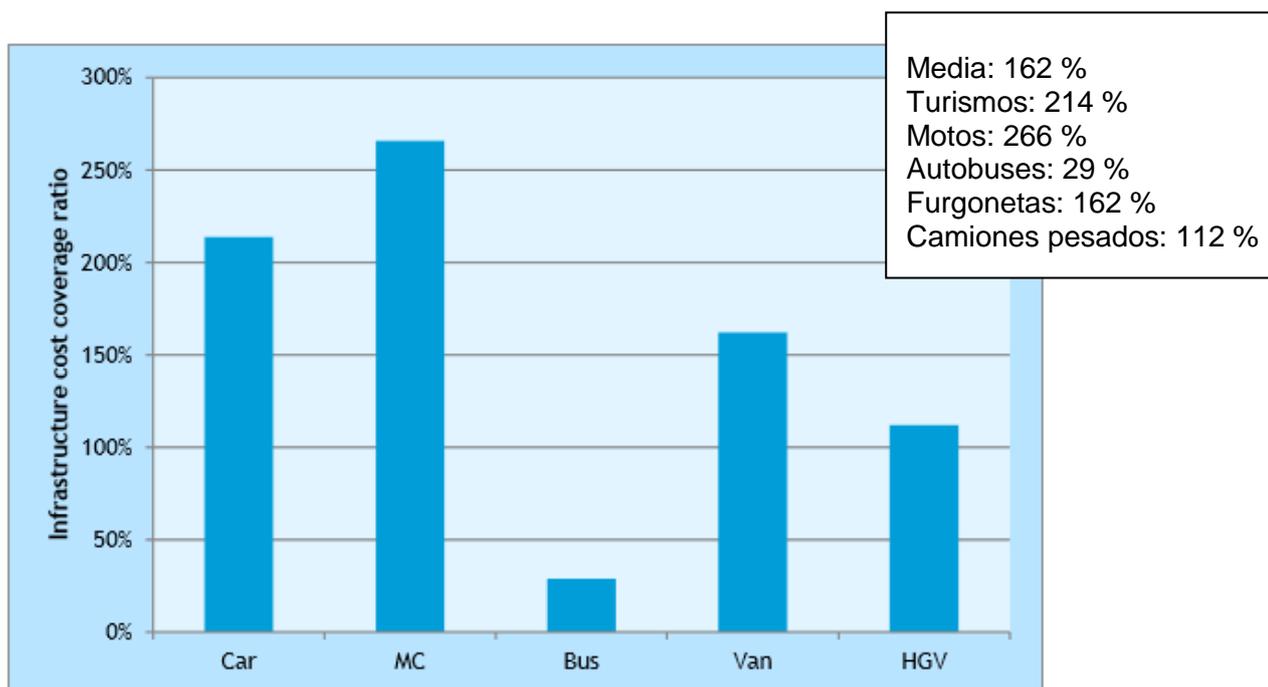
**¿Los costes de las infraestructuras están cubiertos por cada modo de transporte?**

Un índice de cobertura de costes superior al 100 % indica que un modo de transporte cubre su impacto o costes estimados en la infraestructura. La cobertura general de costes en el transporte por carretera es del 162%. Para todas las modalidades de transporte personal, el índice de cobertura de costes es significativamente superior al 100%:

- 214 % para los turismos
- 162 % para las furgonetas
- 266 % para las motos.

Por otra parte, los camiones pesados solo cubren un poco más de sus costes. Los autobuses tienen un índice muy bajo de cobertura de costes: como vehículos más pesados, tienen un alto impacto en la infraestructura y pagan impuestos relativamente bajos.

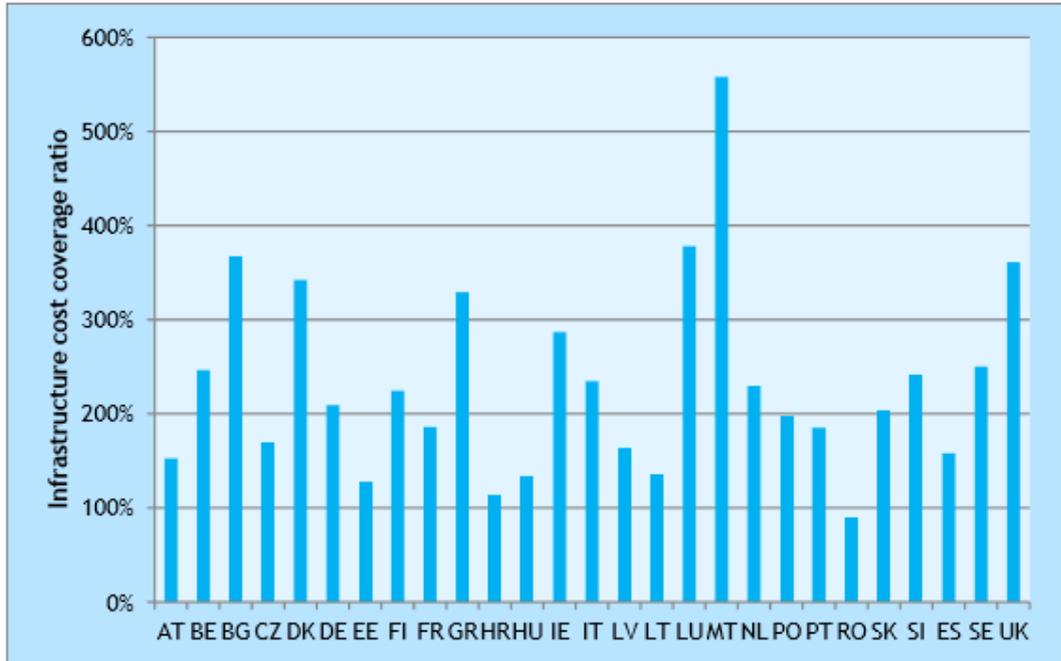
**Ratios de cobertura de coste promedio de infraestructura de la UE por medio de transporte**



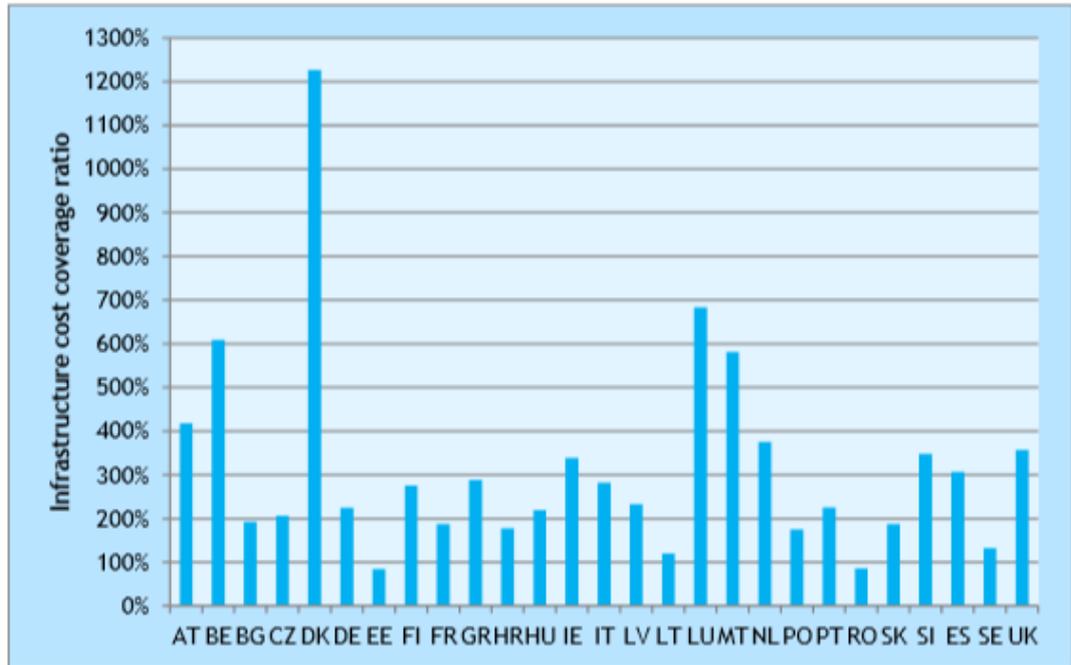
Los turismos cubren con creces sus costes en todos los países con excepción de Rumania. Las motos tienen una cobertura de costes extremadamente elevada relacionada con el nivel relativamente alto de impuestos y el pequeño número de kilómetros que recorren.

**Gráfico combinado con dos líneas por país (turismos y motos)**

**Figure 44** Infrastructure cost coverage ratios for passenger cars in 2013



**Figure 45** Infrastructure cost coverage ratios for motorcycles in 2013



## Conclusión del Estudio

Los ingresos procedentes del transporte por carretera son muy superiores al importe necesario para cubrir los costes de infraestructura de las carreteras de Europa. Debería tenerse en cuenta la significativa contribución de los impuestos de circulación y los beneficios sociales resultantes. La UE debe comprometerse a proporcionar una red vial segura que satisfaga suficientemente las necesidades de los viajeros diarios. A la luz de la ya pesada carga de impuestos y tasas sobre los conductores, los gobiernos deben abstenerse de proponer impuestos y tasas de circulación adicionales y hacer un mejor uso de los ingresos que se generan actualmente. Esto ayudará a sustentar un automovilismo asequible y a mantener la libre circulación de personas en toda la UE.

## El RACE solicita una reinversión de los ingresos en infraestructuras

En España, como en el resto de Europa, se ha reducido la inversión en infraestructuras durante los años de la crisis. Las instituciones con competencias en la red vial, como las Comunidades Autónomas, los Ayuntamientos, los Cabildos... Como se ha visto, en el conjunto de Europa, el sector de transporte por carretera generó en 2013 un excedente de 107.900 millones de euros en comparación con lo que se reinvertió en infraestructura vial.

Según los datos recogidos en el estudio, durante los últimos 20 años, España ha experimentado un auge de la construcción de carreteras; desde 1991, los niveles de inversión han sido significativamente mayores que antes, traduciéndose en un crecimiento de la red de autopistas de casi el 250 % (de 4.496 km en 1993 a 11.676 km en 2013). La tendencia al crecimiento gradual en la inversión en carreteras se detuvo en 2009; debido a la crisis económica, los presupuestos de inversión nacional se redujeron de forma significativa (en 2012 este presupuesto era un 98% menor que en 2008), pero también se hicieron importantes recortes a los presupuestos locales. Esta reducción puede reflejar en parte un retorno a los esquemas de gastos a largo plazo después de un auge de la construcción de dos décadas.

Además, si vemos los datos en España de ingresos / reinversiones, los turismos cubren con creces sus costes de movilidad, por encima del 150%, y en el caso de las motocicletas, pagan tres veces respecto a lo reciben en concepto de inversión en infraestructuras, pudiendo reinvertir estos ingresos en la mejora de las protecciones viales de los sistemas de contención de las carreteras.

### Real Automóvil Club de España - RACE

Departamento de Comunicación  
Tel. 91 594 77 02  
comunicacion@race.es

Síguenos en:     