

# ADGN0002:

## Fiscalidad en el transporte

---

**MÓDULO 1. Marco tributario de la actividad de transporte por carretera. General y específico**

**MÓDULO 2. Técnicas fiscales en el sector de transporte por carretera**

---

### OBJETIVOS

- Adquirir una visión completa de la actividad impositiva que afecta a las empresas que operan en el sector transporte y su impacto en términos de productividad atendiendo a las diversas normativas, impuestos y consideraciones dentro el marco de la Unión Europea.
- Conocer los factores que afectan a la fiscalidad en las empresas del sector, los principales impuestos y normativa de aplicación, así como el Marco Europeo de la regulación impositiva tanto a nivel general como específico del sector.
- Identificar las tasas en temas de tráfico y uso de infraestructuras y las formas de armonizar la fiscalidad en el ámbito de la Unión Europea de acuerdo con el cuidado medioambiental..



# ***Módulo 1***

## **Marco tributario de la actividad de transporte por carretera. General y específico**



- ▶ Identificación de los factores que influyen en la fiscalidad del sector del Transporte.
  - ▶ Identificación de modelos de tributación en la Unión Europea.
  - ▶ Identificación de las diferencias fiscales en el ámbito del territorio español.
  - ▶ Conocimiento del marco tributario general.
  - ▶ Marco tributario específico.
- 

#### OBJETIVOS:

- Conocer los factores que actúan en la fiscalidad del sector del transporte.
- Estudiar los modelos de tributación en UE.
- Saber cuáles son las diferencias en la fiscalidad del transporte dentro del territorio español.
- Tener una visión general del marco tributario general en el territorio español.
- Analizar el marco tributario específico del sector del transporte

# 1. IDENTIFICACIÓN DE LOS FACTORES QUE INFLUYEN EN LA FISCALIDAD DEL SECTOR DEL TRANSPORTE

En este apartado se pretende desarrollar la idea de cuál es el marco que rodea y que provoca los rasgos más identificativos de la fiscalidad en el sector del transporte. Así, nos podemos encontrar factores como la forma jurídica de la empresa, su volumen de negocio, la estructura de costes, o la actividad específica que realiza, que influyen en este aspecto tributario.

## 1.1 Estructura de costes de las empresas

En todas las organizaciones, incluidas las empresas, y dentro de estas las dedicadas al transporte terrestre, existe una serie de costes que se derivan de su actividad, del desarrollo de su objeto social.

Existen diferentes clasificaciones de costes, atendiendo a diversos criterios. En el siguiente cuadro se pueden apreciar de forma resumida:

Criterios de clasificación	Coste y definición
<b>Cómo afectan a la actividad de la empresa</b>	<p>Directo: afecta de forma clara y directa a la actividad de la Empresa (ejemplo: horas trabajadas por un operario en una fábrica)</p> <p>Indirecto: son necesarios, pero no afectan de forma directa a la actividad de la Empresa (ejemplo: horas trabajadas de un administrativo en esa misma fábrica)</p>
<b>Cómo afectan a la cantidad producida, o vendida</b>	<p>Fijo: No depende la cantidad producida o vendida de un producto o servicio (ejemplo: alquiler de un local donde se realiza la actividad)</p> <p>Variable: evoluciona en menor o mayor medida conforme evoluciona la cantidad producida de un producto o servicio (ejemplo: el número de horas de mano de obra aplicadas a un determinado proyecto)</p> <p>Total: es la suma del coste fijo más el coste variable</p> <p>Unitario: es el coste por unidad de producto o de servicio producidos. Sería el coste total dividido por el número de productos o servicio producidos</p> <p>Marginal: es el coste de la última unidad producida de un producto o servicio</p>

<p><b>Teniendo en cuenta la inversión</b></p>	<p>De Oportunidad: es el coste de la alternativa a la que renunciamos cuando tomamos una determinada decisión (ejemplo: invertimos en una empresa emergente y no en un bono del Tesoro. El interés de estos Bonos del Tesoro sería ese coste de oportunidad)</p>
<p><b>Por su origen específico</b></p>	<p>De Producción De Compras De almacenamiento Comerciales De Administración Etc.</p>

Todas las empresas deben adoptar una estructura de costes determinada, que esté acorde a su actividad y que implique un **alto nivel de eficiencia**.

Después de ver esta clasificación, se podría definir pues el coste o costo en una empresa como todo aquel desembolso de dinero realizado por la empresa, o que debe desembolsar, y que está destinado al pago de aquellas obligaciones que se requieren para mantener activo el proceso de producción de aquellos bienes y servicios que produce la empresa.

Para crear esa estructura de costes, la empresa deberá:

- **Conocer** exactamente qué costes tiene su actividad
- **Clasificar** correctamente dichos costes: directos, indirectos, variables, fijos, etc.
- **Elegir** de forma eficiente la estructura de costes a utilizar, el método de análisis de costes. En este caso, por ejemplo, se pueden encontrar los siguientes métodos:
  - **Direct Cost**: los costes variables son costes del producto o servicio, los costes fijos son costes del período, no se imputan al producto o servicio
  - **Full Cost**: todos los costes, fijos y variables, directos e indirectos, se imputan al producto o servicio final, sin distinción
  - **Activity Based Costing** (ABC): los costes directos se imputan al producto o servicio, sin más. Los costes indirectos se asignan de acuerdo con las actividades realizadas. Los

productos y servicios consumen actividades, y estas generan costes. es necesario establecer criterios de reparto de costes.

Dentro de la actividad del transporte por carretera nos podemos encontrar, entre otros, los siguientes costes, que generan desembolso de dinero:

- **Salarios y seguros sociales de los conductores.** Suele ser un coste fijo directo, si no hay incentivos de carácter variable.
- **Combustible.** Directo y variable, depende de los kilómetros realizados.
- **Mantenimiento.** Indirecto y variable, depende los kilómetros realizados.
- **Reparaciones** y averías, variable e indirecto.
- **Neumáticos.** Directo y variable, dependiendo de los kilómetros realizados.
- **Peajes,** es un coste indirecto y variable.
- **Impuestos** sobre el vehículo o sobre los viajeros, es un coste fijo indirecto.
- **Seguros,** como coste fijo indirecto.
- **Costes financieros,** por financiación de los vehículos. Habitualmente *leasing* y *renting* son los productos financieros más habituales. Se consideran costes fijos indirectos.
- **Costes administrativos.** Son fijos indirectos.

### **Sabías que**

Habitualmente, la cabeza tractora de un tráiler se financia mediante renting, y el semirremolque, mediante leasing financiero



*Gran camión tráiler*

## 1.2 Forma jurídica de las empresas

En este apartado se verán las formas jurídicas más habituales que adoptan las empresas cuyo objeto social es el transporte por carretera.

Así, adoptan las siguientes formas:

- Sociedad **mercantil**:
  - . **Limitada**. Se caracteriza por:
    - Capital social mínimo: 3.000 euros.
    - Partícipes.
    - Responsabilidad limitada a la aportación de los socios.
  - . **Anónima**. Se caracteriza por:
    - Capital social mínimo: 60.000 euros.
    - Accionistas.
    - Responsabilidad limitada a la aportación de los socios.
- Sociedad **colectiva**. Se caracteriza por:
  - . No hay capital mínimo.
  - . Responsabilidad ilimitada de los socios.
- Sociedad **comanditaria**. Se caracteriza por:
  - . Socios que responden de forma ilimitada, trabajan y son remunerados, y socios que solo aportan capital, con responsabilidad limitada.
  - . Sin capital mínimo.

- Sociedad **anónima laboral**. Se caracteriza por:
  - . Capital social mínimo: 60.000 euros.
  - . La mayoría del capital pertenece a los socios trabajadores, que prestan servicios retribuidos.
- Sociedad **cooperativa de trabajo asociado**. Se caracteriza por:
  - . El capital mínimo se fija en los Estatutos.
  - . Las personas se asocian y se dan de baja libremente, para realizar actividades empresariales sus necesidades y aspiraciones económicas.

Además, existe la figura de autónomo, que responde de forma ilimitada, es decir, con todo su patrimonio, de las deudas que se produzcan por el ejercicio de su actividad.

Existe por lo tanto un amplio abanico de posibilidades, y es muy conveniente un asesoramiento profesional antes de elegir la forma jurídica a adoptar.

En todo caso, en España existe una serie de **requisitos** subjetivos, administrativos y registrales que cualquier persona, física o jurídica, debe cumplir para realizar la actividad de transporte terrestre. Por ejemplo:

Subjetivos	Administrativos	Registrales
Adoptar alguna de las formas jurídicas vistas anteriormente	Título administrativo que habilite para ejercer la actividad	Registro General de Transportistas y de Empresas de Actividades Auxiliares y Complementarias del Transporte
Condición de capacitación		
Condición de profesional		
Condición de honorabilidad		
Capacidad económica		
Tener nacionalidad española o de algún país de la UE o país extranjero con Convenio que permita ejercer la actividad en España		

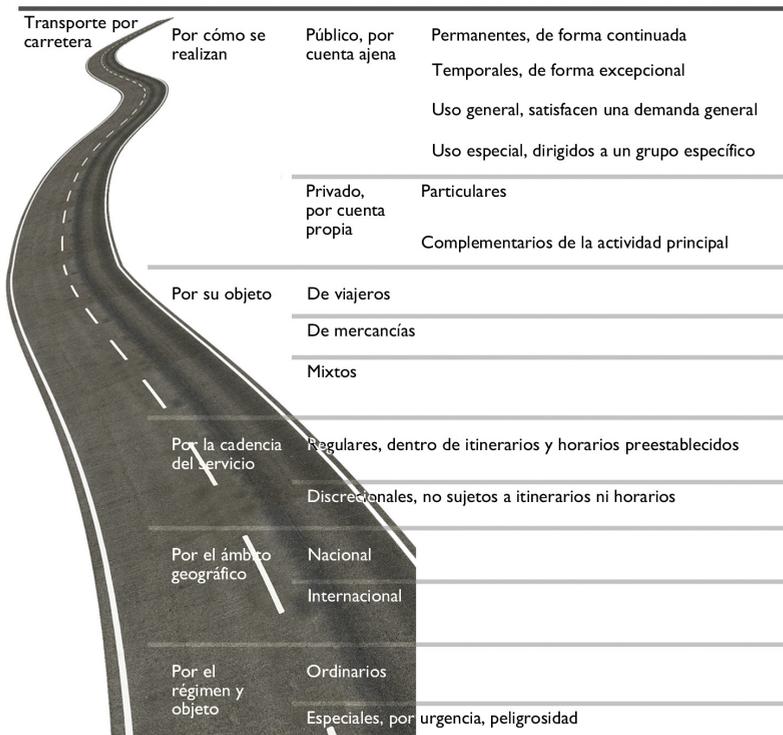
Además de estos requisitos, están los habituales en la creación de una empresa: registro del nombre, depósito de fondos, CIF, epígrafe IAE, seguros obligatorios, etc.

### Toma nota

A 1 de junio de 2023 existen en España 42.408 autorizaciones para el transporte de viajeros en autobús, y 119.676 autorizaciones en el servicio privado del transporte de mercancías en vehículos ligeros y pesados.

## 1.3 Identificación del tipo de actividad

La Ley establece una serie de normas dependiendo de que clase de transporte se realice. Es preciso distinguir entre los siguientes tipos:



**Atención**

La primera diferencia fiscal que se puede encontrar es la aplicación del IVA, del Impuesto sobre el valor añadido. El transporte por carretera para viajeros soporta un 10 % de IVA, mientras que el transporte de mercancías soporta un 21 %.

Dependiendo del tipo de transporte a que nos refiramos, está sujeto a una u otra normativa fiscal.

## 1.4 Tamaño de la actividad, por volumen de ingresos y flota

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, se medirá en función del volumen de la flota de la compañía, medido en base a el número de autorizaciones de transporte del que sea titular.

Existen diversas partidas de coste que se ven afectadas por el tamaño de la actividad o por volumen de ingresos. Se debe a lo siguiente:

- Hay una serie de **condiciones** a la hora de adquirir vehículos.
- También se reducen los **precios** de compra de combustibles o repuestos, por ejemplo.
- **Descuentos** en contrataciones.
- Cuánto mayor es la flota, mayor es el **poder de negociación**.
- Mayor **agilidad** a la hora de afrontar los costes generados.

Así, el sector del transporte por carretera, por número de vehículos/ autorizaciones que componen la flota, puede quedar, por ejemplo, clasificado de la siguiente forma:

---

Pequeños empresarios y autónomos: 1 ó 2 vehículos

---

Pequeñas y medianas empresas: de 3 a 10 vehículos

---

Grandes empresas (flotas): más de 10 vehículos

Esta clasificación influye en una serie de costes, lo que a su vez determinará la carga fiscal. Estos **costes** son, entre otros:

- Amortización, al variar el precio de adquisición de vehículos para unos y otros.
- Financiación, varían el poder de negociación, y el capital financiado, por ejemplo.
- Recursos Humanos.
- Seguros.
- Combustibles, a tener en cuenta los descuentos por grandes compras.
- Neumáticos, como el caso anterior.
- Mantenimientos.
- Reparaciones.

Al variar el volumen de actividad de la empresa, su flota, sus ingresos, en definitiva, sus autorizaciones, varía la carga fiscal soportada.



*Flota de transporte por carretera*

## 2. TRIBUTACIÓN EN LA UNIÓN EUROPEA

El mercado único de la Unión Europea requiere una armonización de toda la normativa legislativa del transporte por carretera de todos los Estados miembros.

La Unión Europea, para conseguir dicha armonización, adopta **medidas** de carácter técnico, fiscal, administrativo y social.

Así, en los apartados **fiscal** y **técnico** se pueden encontrar los siguientes aspectos:




---

Sistema de impuestos especiales y tarificación de las estructuras

---

Normas en materia de emisiones

---

Dimensiones y pesos máximos autorizados

En el apartado **administrativo**:




---

Obligaciones legales del conductor

---

Normas del transporte por carretera

---

Matriculación y alquiler de vehículos

Por último, en cuanto a la armonización **social**:



---

Tiempo de trabajo

---

Tiempo de conducción

---

Períodos de descanso

La política de transportes de la Unión Europea es una de la más importantes, y tiene como objetivo “aumentar la movilidad, eliminar los principales obstáculos en ámbitos clave e impulsar el crecimiento y el empleo”.

### **Toma nota**

En la UE, los Reglamentos son actos legislativos vinculantes, y deben aplicarse en su integridad. Las Directivas son actos legislativos que todos los países de la UE deben cumplir también, pero cada país elabora sus propias leyes para conseguir el objetivo deseado.

La base jurídica de la política de transportes de la UE se puede encontrar en el **Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea**, en sus artículos del 90 al 100. Respecto a este tema, uno de los objetivos que persigue este Tratado es la política común de transportes. A modo de resumen, entre otros temas, estos artículos hablan de:

- Establecimiento de normas comunes en el transporte internacional.
- Libertad de prestación de servicios.
- Mejorar la seguridad en los transportes.
- Tener en cuenta la situación económica de los transportistas a la hora de tomar decisiones en materia de precios.
- No discriminación en razón del país de origen o destino.
- No imposición de precios a ayuden o favorezcan solo a empresas o industrias determinadas.
- Derechos y cánones de paso de fronteras razonables.

Si quieres conocer mejor el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, escanea este código



Actualmente existe la llamada **Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente**, que guiarán la política de transportes de la UE durante el período 2021 – 2024. Con esta Estrategia se pretende conseguir la transformación ecológica y digital del sistema de transportes y hacerlo más adaptable a futuras crisis.

Para todo este objetivo de armonización de la normativa en materia del transporte por carretera nos podemos encontrar, a modo de cuadro resumen, la siguiente normativa de la Unión Europea:

Asunto	Norma
Tacógrafos	Reglamento (UE) n°165/2014
Acceso al mercado internacional de los servicios de los autocares y autobuses	Reglamento (CE) n°1073/2009
Alquiler de vehículos para el transporte de mercancías	Directiva 2006/1/CE
Plan de acción para la logística del transporte de mercancías	Comunicación COM (2007) 607 final
Implantación de sistemas de transportes inteligentes en Europa	Directiva 2010/40/UE
Inspecciones que garantizan la seguridad de vehículos y remolques	Directiva 2014/45/UE
Carga y descarga de los graneleros	Directiva 2001/96/CE
Requisitos de homologación de tipo para garantizar la seguridad general de los vehículos y la protección de los usuarios vulnerables en la vía pública	Reglamento (UE) 2019/2144
Equipos a presión transportables	Directiva 2010/35/UE
Protocolo de transportes del Convenio de los Alpes	Decisión 2007/799/CE y Decisión 2013/332/UE
Sistema "eCall" integrado en los vehículos: homologación	Reglamento (UE) 2015/758

<b>Derechos de los viajeros de autobús y autocar</b>	Reglamento (UE) nº181/2011
<b>Transporte transfronterizo por carretera de fondos en euros</b>	Reglamento (UE) nº1214/2011
<b>Tiempo de conducción y períodos de descanso</b>	Reglamento (CE) nº561/2006 y reglamento (UE) nº165/2014
<b>Normas para la elaboración de estadísticas relativas al transporte de mercancías por carretera</b>	Reglamento (UE) nº70/2012
<b>Inspecciones en carretera de la seguridad de vehículos comerciales</b>	Directiva 2014/47/UE
<b>Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible</b>	Comunicación COM (2011) 144 final
<b>Túneles de carretera, normas de seguridad, requisitos mínimos</b>	Directiva 2004/54/CE
<b>Normas de la Unión Europea sobre la ordenación del tiempo de trabajo de los conductores profesionales</b>	Directiva 2002/15/CE
<b>Infracciones de tráfico, intercambio de información entre países</b>	Directiva (UE) 2015/413
<b>Orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020</b>	Comunicación COM (2010) 389 final
<b>Banco de datos de la UE sobre accidentes de circulación en carretera</b>	Decisión 93/704/CE
<b>Permisos de conducción</b>	Directiva 2006/126/CE
<b>Gestión de la seguridad de las infracciones viarias</b>	Directiva 2008/96/CE
<b>Empresas de transporte de mercancías y viajeros por carretera: normas de funcionamiento</b>	Reglamento (CE) nº1071/2009 y Reglamento (UE) 2020/1055
<b>Transporte intermodal: transportes combinados de mercancías entre países de la UE</b>	Directiva 92/106/CEE
<b>Acuerdo Interbús sobre el transporte discrecional internacional de viajeros en autocar y autobús</b>	Decisión 2002/917/CE
<b>Normas conjuntas para el acceso al mercado de transporte de mercancías por carretera de la UE</b>	Reglamento (CE) nº1072/2009