



Una grieta en el escudo fiscal del Gobierno recorta las ayudas a los transportistas por el diésel

El aumento de costes del sector amenaza con trasladarse a los precios de los portes y, por ende, a los de todos los productos

Bruno Pérez
Madrid

Sobre el papel los transportistas profesionales mantendrán este mes de septiembre el mismo ahorro fiscal de 20 céntimos por litro de gasóleo consumido que tuvieron en agosto y el resto de meses que han seguido a que el Gobierno decidiera suspender, en parte obligado por Europa, la rebaja del tipo de IVA aplicable a los combustibles. Sobre el papel debía ser así, pero el complejo sistema de ayudas vinculadas a la evolución de los precios diseñado en los despachos del área económica del Ejecutivo ha hecho que desde el pasado 1 de septiembre sufran un sustancial recorte de las ayudas directas que tenían reconocidas.

La cuestión no es sencilla de explicar, pero básicamente lo que sucede es que al reducir el tipo impositivo que se aplica al diésel en el Impuesto de Hidrocarburos respecto al mes de agosto, como consecuencia de la escalada del precio de este tipo de carburante por encima del 15%, se reducen las ayudas directas por litro de gasóleo profesional que se abonan a los conductores. La idea del esquema era asegurar que la bonificación se mantuviera estable en 20 céntimos por litro, pero no ha terminado de funcionar así.

A corto plazo, la consecuencia práctica es que si en agosto se pagaba un tipo de Hidrocarburos de 28 céntimos por litro y los transportistas tenían una bonificación directa de 15 céntimos por litro por gasóleo profesional, en septiembre con un tipo fiscal rebajado de 18 céntimos por litro, su ayuda directa se ha quedado en 5 céntimos. «En el caso de los particulares esa reducción es aún más grande, ya que el IVA se aplica sobre el precio en origen más el tipo del impuesto de hidrocarburos y al aplicarse sobre un precio más bajo se ganan otros dos céntimos. Los transportistas no pagamos IVA así que esa ventaja no la tenemos», explica Pedro Martínez, secretario general de Conetrans.

La consecuencia es que mientras los conductores particulares se beneficiarán de un ahorro fiscal extra para compensar la escalada de precio del diésel en septiembre los transportistas se quedarán igual, debido a ese mecanismo de ajuste que corrige automáticamente a la baja las ayudas directas que reciben. Y esto será así tanto para los que están en el canal del gasóleo profesional como para los vehículos ligeros (furgonetas de trans-



Una transportistas llena el depósito en una estación de servicio. EFE

porte de mercancías, VTC...) que no tienen acceso a esas bonificaciones pero a los que el Gobierno también reconoció un esquema de ayudas. Es decir, que el precio del carburante sube para los transportistas, pero no así las ventajas fiscales que reciben.

A esto se añade otro elemento: el retraso de la Administración a la hora de

devolver esas ayudas reconocidas por la ley. «Muchos transportistas ni siquiera han recibido aún las ayudas directas correspondientes al mes de marzo, y no nos cansamos de recordar que el carburante supone más del 40% de los costes totales de los transportistas», recuerda Pedro Martínez.

«La sustitución de la reducción tem-

poral del IVA por un complejo sistema de bonificaciones variables en el Impuesto de Hidrocarburos a los conductores particulares ha sumido a los transportistas en un escenario de absoluta provisionalidad. No nos gusta porque obliga calcular mes a mes el coste por carburante que vas a tener» y la contratación de los portes no espera a que se conozca el precio definitivo que va a tener el carburante en el futuro, lamenta Juan José Gil, gerente general de Fenadismer.

Enfoque erróneo

La espiral del coste del carburante y la ineficacia para contener sus efectos de las medidas planteadas por el Gobierno, que el sector juzga más enfocadas a los conductores particulares que a los profesionales del transporte, están empujando al sector a un escenario de estrechamiento de los márgenes en que una eventual subida de tarifas aparece cada vez como más probable.

El vicepresidente primero y ministro de Economía, Carlos Cuerpo, señaló desde el primer momento de la crisis por la guerra de Irán que el precio del combustible como el primer canal a vigilar para impedir un contagio de la espiral inflacionista de los precios energéticos sobre las economías domésticas. Con la inflación general ya en el 4,3% y el precio del diésel con un alza interanual del 15%, la relativa contención del IPC subyacente –el que refleja de manera más fiel el coste de la vida– que estos meses ha oscilado entre el 2,6% y el 3% empieza a preocupar.

«Algo raro está pasando para que cuando en la guerra de Ucrania el barril de petróleo llegó a los 120 dólares y el diésel estuvo en el entorno de los 1,30 euros el litro, ahora esté a 1,80 euros cuando el barril no ha superado los 100 dólares. Las petroleras están haciendo su agosto», denuncia Javier Arnedo, presidente de CETM, la patronal de los grandes transportistas.

Arnedo no reniega de las bonificaciones fiscales aprobadas por el Gobierno, sin cuyo efecto, subraya, el sector «estaría muerto», pero considera que para poner bajo control el precio del carburante el Gobierno tiene que actuar más arriba, sobre los márgenes de las petroleras.