

La fiscalidad de los transportes por carretera en España dentro del marco europeo

MANUEL RODRIGUEZ CEBRIAN

1. INTRODUCCION

La posible integración de España dentro del Mercado Común aconseja estudiar los objetivos generales de la política común de transportes de la C. E. E., así como los medios necesarios para alcanzar las mencionadas metas para poder, en un segundo paso, hacer una posible comparación con nuestro país, seguido de un estudio de las divergencias encontradas y las medidas que se pueden aplicar para corregir las discrepancias halladas.

Los objetivos de la política común de los países de la C. E. E. están trazados dentro del Tratado de Roma, el cual propugna: 1.º, eliminación de los obstáculos que los transportes pueden representar para la realización del mercado común; 2.º la integración en común de los transportes, es decir, la libre circulación de los servicios dentro de la comunidad; 3.º, la organización general del sistema de transportes en la comunidad.

Para alcanzar los objetivos señalados se argumenta que deben tomarse las siguientes medidas:

- a) igualdad de trato,
- b) autonomía financiera de las empresas de transporte,
- c) libertad de acción de los transportistas,
- d) libre elección de los usuarios,
- e) coordinación de las inversiones.

2. IGUALDAD DE TRATO

Entre las premisas fundamentales para una concurrencia seria dentro del mercado del transporte, existe la de asegurar la igualdad de trato entre los distintos medios de transporte, así como la supresión de las distintas discriminaciones que pudiesen existir dentro de los países que constituyen el Mercado Común.

Este principio debe ser respetado en cuanto a todo lo que se refiera:

- a) a las obligaciones de servicio público,
- b) al régimen fiscal, para lo cual debe aspirarse a una política de neutralidad fiscal,
- c) al régimen social,
- d) a las posibles subvenciones estatales a los distintos medios de transporte.

3. DEFINICIONES Y PRINCIPIOS BASICOS EN EL CAMPO DE LA FISCALIDAD DE LOS TRANSPORTES

Según la Ley General Tributaria los tributos se clasifican en tasas, contribuciones especiales e impuestos:

- *Tasas* son aquellos tributos cuyo hecho imponible consiste en la utilización del dominio público, la prestación de un servicio público o la realización por la Administración de una actividad que se refiere, afecte o beneficie de modo particular al sujeto pasivo.
- *Contribuciones especiales* son aquellos tributos cuyo hecho imponible consiste en la obtención por el sujeto pasivo de un beneficio o de un aumento de valor de sus bienes, como consecuencia de la realización de obras públicas o del establecimiento o ampliación de servicios públicos.
- *Impuestos*, los tributos exigidos sin contraprestación cuyo hecho imponible está constituido por negocios, actos o hechos de naturaleza jurídica o económica, que ponen de manifiesto la capacidad contributiva del sujeto pasivo, como consecuencia de la posesión de un patrimonio, la circulación de los bienes o la adquisición o gasto de renta.

La empresa de transportes, como ente generador de servicios, está constituida por una serie de elementos reales y personales, los cuales al organizarse debidamente dan lugar a una actividad de transporte que se materializa en un volumen de producción medible en toneladas-kilómetro y viajeros-kilómetro. Esta acción de índole mercantil es preciso que esté dirigida a la consecuencia de un lucro o beneficio. Dichos factores de producción son:

- Factor actividad empresarial (constitución, administración, dirección y gestión de la empresa).

- Factor mano de obra.
- Factor tierra.
- Factor capital (infraestructura de la carretera, superestructura de la misma, vehículos, compra de materiales y prestación de servicios exteriores).

Con arreglo a este diagrama y prescindiendo de los factores mano de obra y tierra cuya fiscalidad viene materializada por el impuesto sobre la renta por trabajo personal y el impuesto sobre la renta patrimonial, respectivamente, tendremos como elementos más característicos los siguientes:

- a) la actividad empresarial encaminada principalmente a obtener beneficios.
- b) la infraestructura de la carretera necesaria para que la actividad del transporte se materialice.
- c) los vehículos como soporte básico de las empresas de transportes,
- d) las compras que la empresa realiza para poner la misma en explotación —energía, bandajes, etc.—.

De todo esto deducimos que existen las siguientes categorías de hechos imponibles dentro de la actividad de una empresa de transporte:

- El hecho imponible principal que es el ejercicio de la actividad mercantil que persigue el lucro. Siguiendo la clasificación adoptada por la Comisión Económica para Europa tendremos unos impuestos directos sobre los transportes que gravan los beneficios obtenidos a consecuencia de los servicios que realizan las empresas de transportes. Dentro de éstos tenemos: la cuota de beneficios (para empresarios individuales de transporte) y el impuesto sobre el beneficio de las sociedades (para las empresas que adopten forma social).
- Hechos imponibles accesorios que comprenden aquellas operaciones tanto económicas como jurídicas que lleva consigo el tráfico de la empresa, o sea, todo aquello que se refiera a la adquisición, posesión y uso, circulación y tramitaciones de autorizaciones administrativas de los vehículos soportes básicos de las empresas de transporte.

De acuerdo con la clasificación que se mencionó en el párrafo anterior, todo esto debe dar lugar a unos impuestos de tipo indirecto que gravarán la adquisición, la tenencia y uso de vehículos, así como unas tasas fiscales por la circulación y matriculación de los mismos.

- Hechos imponibles también accesorios que comprenden aquellas

operaciones económicas que lleva consigo el tráfico de la empresa en lo que se refiere a las compras de carburantes y neumáticos. Dentro de la clasificación de la C. E. E. tenemos los impuestos sobre los carburantes y neumáticos.

- Hecho imponible típico por la utilización por la empresa de la infraestructura de las carreteras que son de dominio público. Este hecho viene a ser constitutivo de una tasa fiscal que debiera gravar el disfrute especial por las empresas de transporte de los bienes que son de dominio público. Esta tasa fiscal no se lleva a cabo actualmente en ningún país dentro del marco europeo.

Independientemente de todo lo que hasta aquí se ha venido aludiendo, existen otros tipos de tasas y exacciones fiscales características de la fiscalidad de los transportes en España.

La clasificación final, de acuerdo con la C. E. E., podría ser:

a) Impuestos directos sobre el volumen de la cifra de negocio de las empresas de transporte.

b) Impuestos sobre las compras y tasas sobre la matriculación de los vehículos.

c) Impuestos sobre la tenencia y uso de los vehículos, así como las tasas sobre la circulación de los mismos.

d) Impuestos sobre la campaña de carburantes y neumáticos necesarios para la puesta en movimiento de los vehículos.

e) Tasa fiscal sobre el uso de la infraestructura de dominio público.

f) Otras tasas y exacciones fiscales características de la fiscalidad de los transportes en España.

Después de estas escuetas definiciones que se han dado, así como la clasificación adoptada por la fiscalidad de los transportes por carretera, siguiendo las directrices tomadas por la Comisión Económica para Europa, hemos de referirnos a las conclusiones a que han llegado diversos autores que han tratado sobre este mismo tema, como los más deseables dentro del marco de la neutralidad fiscal en los transportes.

a) Los transportes deben soportar, como las demás actividades industriales y comerciales, su contribución a las cargas generales del Estado.

b) Si los gravámenes fiscales aplicables a los transportes constituyen un todo, se debe, sin embargo, establecer una diferencia entre los generales y los específicos y respetar el principio de igualdad en estos dos dominios.

c) Respecto a los gravámenes generales se puede admitir que los trans-

portes deben estar sometidos a un trato análogo al de otras ramas económicas. En lo referente a los gravámenes específicos el principio de la igualdad de trato debe traducirse en la neutralidad fiscal, es decir, que debe evitarse, tanto como sea posible, que esta tasación específica fuerce las condiciones de competencia entre empresas, entre medios de transporte y entre Estados.

d) La fiscalidad diferencial o específica de los transportes que se apoyan en los bienes de dominio público debe estar en función de los costes de infraestructura, de manera que el Estado se compense de los gastos efectuados.

I. IMPUESTOS EN LOS TRANSPORTES

(Comprende los impuestos sobre la cantidad [volumen] de negocio, sobre las prestaciones de servicios, tasas sobre superávit, tasas sobre los ingresos de los transportes.)

Países	Ferrocarriles	CARRETERAS		Navegación
		Transportes públicos	Transportes por cuenta propia	
Bélgica	En principio, 3,5 por 100 de los ingresos. Temporalmente (hasta el 31 de diciembre) están exentos de esta tasa.	<p>A) Vehículos matriculados en Bélgica. 7 por 100 de los ingresos.</p> <p>B) Vehículos matriculados en el extranjero. 7 por 100 de los ingresos relativos al recorrido efectuado por territorio belga. El transportista extranjero que no tenga un representante responsable en Bélgica paga al entrar en Bélgica en vez de la tasa del 7 por 100 un importe a forfait de la siguiente forma:</p> <p>1) Transporte de mercancías. a) Vehículo sin remolque, 400 Fb (34,76 Fs). b) Vehículo con uno o varios remolques, 800 Fb (69,52 Fs).</p> <p>2) Transporte de personas por servicio no regular. a) Vehículo carrozado para transportar más de 6 y como máximo 10 personas aparte el chófer, 50 Fb (4,35 Fs). b) Autocar carrozado para transportar más de 10</p>	Ninguno.	<p>7 por 100 de los ingresos.</p> <p>Están exentos:</p> <p>1) Los transportes fluviales que se efectúan en tránsito por Bélgica o del extranjero hacia Bélgica y viceversa, con tal que sean efectuados en virtud de relaciones directas y sin transbordo en Bélgica.</p> <p>2) El remolque relativo a los transportes marítimos o fluviales.</p> <p>3) Hasta el 31 de diciembre de 1968 las operaciones de transbordo efectuados en un puerto marítimo de un navío sobre un lanzón, vagón u otro vehículo de cereales, o de granos y frutos oleaginosos, incluso molidos, a granel.</p> <p>4) Hasta el 31 de diciembre de 1968 los transportes fluviales interiores a la salida de un puerto marítimo, de cereales o de granos y</p>

frutos oleaginosos, incluso molidos, a granel, importados por un navío.

3) *Hasta el 31 de diciembre de 1968.* Lo remolcado relativo al transporte mencionado en 4.

personas y como máximo 20 aparte el chófer, 100 Fb (9,69 Fs).

c) Autocar carrozado para transportar más de 20 personas aparte el chófer, 200 Fb (17,36 Fs).

3) Transporte de personas en servicios regulares, 400 Fb (34,76 Fs).

Las sumas previstas en 1 son igualmente percibidas a la salida de los vehículos cargados de mercancías que han entrado vacíos o que habiendo entrado cargados de mercancías que han entrado vacíos o que habiendo entrado cargados retornen al extranjero con un nuevo cargamento de mercancías tomadas en Bélgica.

España

Las líneas de vía estrecha están sometidas al mismo régimen fiscal que cualquier empresa industrial en lo que se refiere al impuesto sobre la renta, beneficio de sociedades y otros impuestos.

La red nacional de ferrocarriles (RENFE) y los explotados por el Estado están exentos de todos los impuestos.

Los transportes por carretera están sometidos al mismo régimen fiscal que cualquier empresa industrial.

A) Impuestos exigidos por el simple ejercicio de la actividad del transporte.

a) Impuesto sobre la renta industrial.

Es de la misma naturaleza que el impuesto sobre los beneficios de sociedades y que el impuesto general sobre la renta.

Las tasas previstas en la categoría 9, grupo 2, del impuesto sobre la renta industrial son las siguientes:

a) Transporte de viajeros automóviles:

A) Impuestos exigidos por el simple ejercicio de la actividad del transporte.

a) Impuesto sobre la renta industrial.

Es de la misma naturaleza que el impuesto sobre los beneficios de las sociedades y que el impuesto general sobre la renta.

Los transportes por cuenta propia pagan el 50 por 100 del importe imponible.

Países	Ferrocarriles ¹	CARRETERAS		Navegación
		Transportes públicos	Transportes por cuenta propia	
		<p>Por cada vehículo hasta 5 viajeros comprendido el conductor:</p> <p>300 ptas. (21,66 Fs) (18,60 Fs) (*)</p> <p>Por cada vehículo de más de 5 viajeros, sin pasar de 9 comprendido el conductor:</p> <p>360 ptas. (25,99 Fs) (22,32 Fs) (*)</p> <p>Autobús:</p> <p>Por cada vehículo hasta 20 viajeros comprendiendo los empleados de la empresa:</p> <p>1.000 ptas. (72,22 Fs) (62,00 Fs) (*)</p> <p>Por cada vehículo de más de 20 viajeros hasta 30 comprendidos los empleados de la empresa:</p> <p>1.500 ptas. (108,30 Fs) (93,00 Fs) (*)</p> <p>Por cada vehículo de más de 30 viajeros comprendiendo los empleados de la empresa:</p> <p>2.000 ptas. (144,40 Fs) (124,00 Fs) (*)</p> <p>Cuando el servicio de transporte de viajeros está asegurado por una concesión de línea regular, se exige una sobretasa de 10 pese-</p>		

tas por kilómetro de la línea de la concesión.

b) Transporte de mercancías:

Camiones:

Vehículo teniendo una capacidad de carga inferior o igual a 1 Tn.:

400 ptas. (28,88 Fs)
(24,80 Fs) (*)

Vehículo teniendo una capacidad de carga de más de 1 Tn. hasta 4 Tns.

1.000 ptas. (72,22 Fs)
(62,00 Fs) (*)

Vehículo teniendo una capacidad de más de 4 Tn. hasta 10 Tn.:

1.600 ptas. (115,52 Fs)
(99,20 Fs) (*)

Vehículo teniendo una capacidad de carga mayor de 10 Tn.:

3.000 ptas. (216,60 Fs)
(186,00 Fs) (*)

Remolque:

Por el primer remolque:

600 ptas. (43,32 Fs)
(37,20 Fs) (*)

Por cada uno de los siguientes:

200 ptas. (14,44 Fs)
(12,40 Fs) (*)

Las tasas previstas para el impuesto sobre la renta industrial son incrementadas con sobretasas municipales y provinciales 18 por 100 y 38 por 100, respectivamente.

(*) Después de la devaluación de octubre de 1967.

Países	Ferrocarriles	CARRETERAS		Navegación
		Transportes públicos	Transportes por cuenta propia	
Italia	<p><i>Viajeros y equipajes</i> 3 por 100 sobre el precio de los billetes más el derecho fijo de dos liras (0,014 Fs) a título de derecho de timbre.</p> <p><i>Mercancías</i> <i>Tráfico interior</i> a) <i>Gran velocidad</i> i) <i>Tráfico de detalle</i> Tasa proporcional de 3 por 100. Tasa fija de tres liras (0,021 Fs). ii) <i>Cargas completas</i> Tasa proporcional de 3 por 100. Tasa fija de 100 liras (0,70 Fs). b) <i>Pequeña velocidad</i> i) <i>Tráfico de detalle</i> Tasa proporcional de 1 por 100. Tasa fija de tres liras (0,021 Fs). ii) <i>Cargas completas</i> Tasa proporcional de 1 por 100. Tasa fija de 100 liras (0,70 Fs). <i>Tráfico internacional</i> Exento de tasas.</p> <p><i>Nota:</i> Todos los transportes por ferrocarril explotados directamente por el Estado y los concedidos a la indus-</p>	<p>1) <i>Vehículos matriculados en Italia.</i> <i>Viajeros:</i> a) Derecho de timbre: tasa proporcional por 100 liras. 4,50 liras (0,031 Fs) para los servicios regulares y 6 liras (0,041 Fs) para los circuitos turísticos y los servicios de gran turismo. Los transportes urbanos de viajeros están exonerados. La tasa es sólo para los transportes efectuados en territorio nacional. b) Tasa sobre los ingresos: 4 por 100. <i>Mercancías:</i> a) Derecho de timbre: derecho fijo de 10 a 150 liras (de 0,069 a 1,044 Fs) b) Tasa sobre los ingresos: 4 por 100. Transportes efectuados por un solo camión de una carga útil que no sobrepase 8 Tn.: 1,2 por 100.</p> <p>2) <i>Vehículos matriculados en el extranjero.</i> <i>Viajeros:</i> Las mismas tasas que para los vehículos matriculados en Italia. <i>Mercancías:</i> Tasa fija de 10 a 150 liras</p>		<p><i>Viajeros:</i> Tasa fija de 5 liras (0,035 Fs). <i>Equipajes:</i> Derecho de timbre: derecho fijo de 10 liras (0,07 Fs). <i>Mercancías:</i> Tasa fija de 15 liras (0,104 Fs) a 80 liras (0,56 Fs). <i>Nota:</i> La tasa no es más que para los transportes efectuados entre puertos situados en el interior del Estado.</p>

República Federal Alemana

tria privada sujetos al impuesto del tesoro, están exonerados del impuesto general sobre los ingresos, a excepción de los explotados por la Compañía de Coches Camas.

1) *Transporte de viajeros.*

En 1.ª clase, 14 por 100.
En 2.ª clase, 11 por 100.
Sobre los equipajes, 12 por 100.

Los transportes a precios reducidos de obreros, estudiantes, militares y de sus equipajes, los servicios regulares urbanos y de cercanías, las tarjetas de abonos están exonerados.

2) *Transportes de mercancías.*

A corta distancia (0-49 Km.): 4 por 100. Otros que no sean los de corta distancia (más de 49 Km.): 7 por 100.

Están exonerados del impuesto los transportes

(de 0,07 a 1,05 Fs).

Nota: Los transportes explotados directamente por el Estado y los transportes internacionales están exonerados de la tasa sobre los ingresos.

A) *Transportes interiores.*

1) *Viajeros:*

a) Tranvías, teleféricos con cabina) y telesillas, 6 por 100.

b) Autobús (autocares) y trolebús, 12 por 100 del precio de transporte.

Los transportes a precios reducidos de obreros y de estudiantes, así como los servicios regulares de mercancías, están exonerados. Además están exonerados del impuesto sobre transportes los transportes de viajeros con tarjetas de abono válidas para secciones de líneas, así como los transportes a precio reducido de militares y de sus equipajes.

2) *Mercancías:*

a) A una corta distancia, impuesto sobre 4 por 100 (en un radio de 50 Km. a partir del punto de salida del vehículo).

b) A larga distancia, 7 por 100 del precio del transporte.

1) *Transportes interiores.*

1) *De viajeros exonerados en general.*

2) *Mercancías.*

a) A corta distancia (en un radio de 50 Km. a partir del punto de salida del vehículo) exonerado.

b) A larga distancia, 0,03 Dm. (0,32 Fs) por Km. sobre los recorri-

Ninguno.

Países	Ferrocarriles	CARRETERAS		Navegación
		Transportes públicos	Transportes por cuenta propia	
	de paquetes urgentes, envíos postales (cartas y paquetes), así como el transporte de hulla, lignito, coque y briquetas de todas clases.	<p>B) Transportes internacionales.</p> <p>1) <i>De viajeros:</i></p> <p>a) Servicios ocasionales en autocares, 0,04 DM (0,0043 Fs).</p> <p>b) Servicios regulares (no afectados exclusivamente al transporte regular de obreros y empleados del domicilio al lugar de trabajo, 0,007 DM (0,0075 Fs).</p> <p>c) Servicios autorizados de autobús transportando sólo obreros y empleados del vehículo al lugar del trabajo, 0,0014 DM (0,0015 Fs) por viajero y kilómetro en los recorridos del interior.</p> <p>2) <i>Mercancías:</i></p> <p>a) A corta distancia, 4 por 100 del precio del transporte.</p> <p>b) A larga distancia, 0,0075 DM (0,0081 Fs) por t/Km. en los recorridos interiores (1). Para los transportistas extranjeros, el punto de entrada por la frontera figura como lugar de salida del vehículo.</p>	<p>dos interiores solamente se percibe 0,01 DM. por el transporte de ciertas mercancías (leche, pescados, cangrejos, mejillones, frutas, legumbres, jugos de frutas, fabricados con frutas del país, aguas minerales), así como el transporte de animales y máquinas de cualquier otro material que pertenezca o sirva a forasteros, y sobre la devolución de envases vacíos ya utilizados y de paletas. Con ciertas condiciones se ha acordado una reducción del 50 por 100 en los transportes efectuados por el interior de determinadas regiones o entre éstas y el resto del país.</p> <p>B) Transportes internacionales. Igual reglamentación que los transportes interio-</p>	

			res. Para los transportistas extranjeros el lugar de entrada por la frontera cuenta como punto de salida del vehículo.	
Reino Unido ..	Ninguno.	Ninguno.	Ninguno.	Ninguno.
Suecia	Ninguno.	Ninguno.	Ninguno.	Ninguno.
Suiza	Ninguno.	Ninguno.	Ninguno.	Ninguno.

(1) Desde el 1 de enero de 1962 los transportistas a larga distancia por carretera pagan al Instituto federal alemán para el transporte de mercancías a larga distancia a título de contribución 1,75 por 100 de sus ingresos por el transporte. Los transportistas que hayan hecho controlar sus documentos de transporte en una de las oficinas de flete reconocidas por el Instituto federal sólo están sometidos a una tasa del 0,45 por 100. Los transportistas por cuenta propia pagan derechos de declaración fijados en 55 DM. (59,46 Fs.) por vehículo por encima de cuatro toneladas de carga útil efectuando transportes a larga distancia.

II. LOS IMPUESTOS EN LOS CARBURANTES Y NEUMATICOS

Países	FERROCARRIL	CARRETERA (TRANSPORTES PÚBLICOS Y POR CUENTA PROPIA)			NAVEGACIÓN	PRECIO DE VENTA EN FRANCOS SUIZOS POR HECTOLITRO A LOS TRANSPORTISTAS POR CARRETERA	
	Gasolina y gas-oil	Gasolina	Gas-oil	Neumáticos	Gasolina y gas-oil	Gasolina	Gas-oil
Bélgica	<p>Los mismos que para la carretera.</p> <p><i>Nota:</i> Los motores de los vehículos que circulan por encima del raíl pueden ser alimentados por medio de gas-oil sometido a una tasa interior (derecho de consumo) de 0,45 Fb. por litro.</p>	<p>Aduana: 6 por 100 <i>ad valorem</i>. Tasa interior: 5,35 Fb. por litro (derecho de consumo).</p> <p>Tasa de ajuste: 12 por 100 del precio (derechos aduaneros y consumo comprendidos), tasa incrementada con el 0,5 por 100 a la importación, o sea alrededor de 0,84 Fb. por litro.</p> <p>Total, 6,27 Fb. por litro (o sea 0,545 Fs).</p> <p><i>Nota:</i> La entrada en franquicia del carburante de los depósitos está permitido (reservándose las medidas nece-</p>	<p>Aduana: 3,5 por 100 <i>ad valorem</i> (1). Tasa interior: 1,15 Fb. por litro (derecho de consumo).</p> <p>Tasa de ajuste: 14 por 100 sobre el precio (derechos de consumo), tasa incrementada con el 1,5 por 100 a la importación, o sea alrededor de 0,41 Fb. por litro.</p> <p>Total, alrededor de 1,61 Fb. por litro (o sea 0,140 Fb.).</p>	<p>Aduana: 20,1 por 100 Tasa sobre las transacciones —si se venden separadamente— en principio 7 por 100, sin embargo la venta a los fabricantes de vehículos sometidos ya sea al impuesto de lujo o a la tasa de transmisión forfaitaire de 15 p. c. prevista por el artículo 338 del Reglamento general sobre las tasas asimilables al timbre, sólo tienen una tasa del 7 por 100, todo bajo reserva de poder exigir a la importación</p>	<p>Tasa sobre las transacciones, las mismas que para la carretera.</p> <p><i>Nota:</i> Los motores de los barcos pueden ser alimentados por medio de gas-oil sometido a una tasa interior (derecho de consumo) de 0,45 Fb. por litro.</p>	8,57 Fb. (litro). 74,58 (precio mínimo).	3,85 Fb. (litro). 33,50 (precio mínimo).

España	Impuestos especiales.	1) Impuestos especiales.	Impuestos especiales.	Derechos de aduana.	Octano Pts. (Fs)	Gas-oil. Caso general.
	Gas-oil. Por litro	Por litro	Por litro.	1) Derechos a la importación la importación.	62 900	Pts. (Fs)
	2,75 ptas.	Octano Pts. (Fs)	Pts. (Fs)	Cámaras:	(61,98)	(650)
	(0,20 Fs)	62 575 (0,41)	2,75 (0,20)	22,5 a 27 por 100.	(55,80) (*)	(46,93)
	(0,17 Fs) (*)	85 575 (0,41)	(0,17) (*)	Neumáticos:	(70,20)	(40,30) (*)
	Fuel-oil exonerado.	2) Tasa de lujo sobre los supercarburantes.		28,5 a 30,5 por 100.	(60,45) (*)	Fuel-oil (por Tn).
		Por litro		2) Impuesto de compensación de las tasas interiores: 14 por 100.	96 1.100	(79,20)
		Octano Pts. (Fs)		3) Impuesto general.	(68,20) (*)	Pts. (Fs)
		96 6,25 (0,45)		Sobre las transacciones de	98 1.200	900
		(0,39) (*)			(86,40)	(64,98)
		98 6,25 (0,45)			(74,40) (*)	(55,80) (*)
		(0,39) (*)				

(1) Para los países de la Comunidad Económica Europea, exentos desde el 1 de noviembre de 1964. En lo que concierne a la gasolina, el total (derecho de consumo más tasa) se elevó a 6,19 Fb. por litro (0,535 Fs).

(2) Para los países de la Comunidad Económica Europea desde el 1 de julio de 1967: 3,6 por 100.

NOTA: Los vehículos procedentes del extranjero pueden importar en franquicia el carburante contenido en los depósitos.

(*) Después de la devaluación de otoño de 1967.

Países	FERROCARRIL	CARRETERA (TRANSPORTES PÚBLICOS Y POR CUENTA PROPIA)			NAVEGACIÓN	PRECIO DE VENTA EN FRANCO SUIZOS POR HECTOLITRO A LOS TRANSPORTISTAS POR CARRETERA	
	Gasolina y gas-oil	Gasolina	Gas-oil	Neumáticos	Gasolina y gas-oil	Gasolina	Gas-oil
Italia . .	Exoneración de la tasa de producción en los carburantes utilizados para alimenta-	Productos importados: i) Derechos de aduana. — Proveniendo de los países	Productos importados: a) Derechos de aduana: — Proveniendo de los países	las empresas: 4 por 100 sobre las ventas de los fabricantes a los comerciantes al por mayor. 1,3 por 100 a los detallistas o usuarios —0,3 por 100 sobre las ventas realizadas por los comerciantes al por mayor. 4) Impuesto regional (provincial). Este impuesto es de 0,50 por 100, 0,60 por 100 y de 0,10 por 100 para las tres categorías mencionadas en 3).		87,50.	59,50.

ción de las locomotoras diesel y los automotores.

El impuesto sobre la cifra de negocios es percibido de la siguiente forma:

- gas-oil, 9,3 por 100.
- gasolina, 4,2 por 100.

de la Comunidad Económica Europea: nada.

— Otros países: 14 por 100 sobre el valor.

ii) Sobretasa percibida en la frontera: 10.685 liras por 100 Kg. (74,80 Fs).

iii) Impuesto general sobre la cifra de negocios: 4,2 por 100.

Productos nacionales:

Impuesto de fabricación: 10.685 liras por 100 Kg. (74,80 Fs).

Impuesto general sobre la cifra de negocios: 4,20 por 100.

de la Comunidad Europea: nada.

ii) Otros países: 10 por 100 sobre el valor. Sobretasa percibida en la frontera, 5.400 liras por 100 Kg. (37,80 Fs).

iii) Impuesto general sobre la cifra de negocios: 9,3 por 100.

Productos nacionales:

Impuesto de fabricación: 5.400 liras por 100 Kg. (37,80 Fs).

Impuesto general sobre la cifra de negocios: 9,3 por 100.

Neumáticos completos: países C.E., 2,6 por 100; otros países, 15 por 100.

Cámaras: países C.E., 4,4 por 100; otros países, 19,3 por 100.

Neumáticos: países C.E., 5 por 100; otros países, 20,50 por 100.

Sobretasa en la frontera de 3 a 16 liras por Kg. de neumáticos (0,021 a 0,112 Fs), según la calidad y el tipo de rueda.

Impuesto general sobre la cifra de negocios: 4 por 100.

Impuestos de igualación: 6 por 100.

Productos nacionales:

Impuesto general sobre la cantidad de negocios: 4 por 100.

Países	FERROCARRIL	CARRETERA (TRANSPORTES PÚBLICOS Y POR CUENTA PROPIA)			NAVEGACIÓN	PRECIO DE VENTA EN FRANCOS SUIZOS POR HECTOLITRO A LOS TRANSPORTISTAS POR CARRETERA	
	Gasolina y gas-oil	Gasolina	Gas-oil	Neumáticos	Gasolina y gas-oil	Gasolina	Gas-oil
República Federal Alemana ..	<p>a) gasolina. Los mismos impuestos que para la carretera.</p> <p>b) gas-oil: i) impuesto sobre los aceites minerales después de una deducción de 22,75 DM/100 Kg. DM/100 Kg. 16,10.</p> <p>ii) Impuesto de compensación sobre la cifra de negocios (valor medio): DM/100 Kg. 0,40.</p> <p>Total: DM/100 Kg. 16,50, o sea alrededor de 0,140 DM (0,152 Fs) por litro.</p>	<p>a) Impuesto sobre aceites minerales: DM/100 Kg. 47,95.</p> <p>Impuesto de compensación sobre la cifra de negocios: DM/100 Kg. 0,25.</p> <p>Total: DM/100 Kg. 48,20.</p> <p>O sea alrededor de 0,35 DM (0,38 Fs por litro).</p>	<p>a) Impuesto sobre aceites minerales: DM/100 Kg., 38,85.</p> <p>Impuesto de compensación sobre la cifra de negocios (valor medio): DM/100 Kg., 0,40.</p> <p>Total: DM/100 Kg., 39,25.</p> <p>O sea alrededor de 0,33 DM. (0,36 Fs por litro).</p>		<p>a) Gasolina. Los transportes están exentos de todas las tasas sobre la gasolina importada en el depósito principal de un barco de dimensiones normales y utilizada para su motor así como la gasolina que bajo control de la aduana esté destinada al moor del navío que va a navegar cuando abandona el último puerto aduanero o puerto franco con destino a un país extranjero.</p> <p>b) Gas-oil. Los transportes están exentos de todas las tasas sobre el gas-oil utiliza-</p>	62,50 a 69,40 según la situación del mercado.	Según el alejamiento de las refinерías, de 62,00 a 65,30.

Reino Unido	Gasolina: como la carretera: Gas-oil 2,2 d. por galón: (0,024 Fs) (0,021 Fs) (*)	3 sh. 7 d. por galón (o sea alrededor de 0,475 Fs) (0,412 Fs) (*) por litro.	Igual que la gasolina.	Derechos de aduana, 24 por 100 (1). Impuesto a la compra: ninguno.	do a bordo para el motor, calefacción o como lubricante. Gasolina como la carretera. Gas-oil como el ferrocarril.	55,01 a 64,43.	54,18 a 57.
<i>Nota:</i> No existe limitación a la admisión en franquicia de la gasolina de los depósitos de los vehículos efectuando transportes internacionales.							
Suecia ..	Ninguno.	Por litro: 0,52 Kr. (o sea 0,435 Fs) de las cuales 0,05 Kr. a título de impuesto sobre la energía + 0,05 Kr. (0,042 Fs) (impuesto especial).	Por litro. 0,335 Kr. (o sea 0,281 Fs), de los cuales 0,025 Kr. a título de impuesto sobre la energía + 0,05 Kr. 0,042 Fs) (impuesto especial).	Ninguno.		63.	51,24.
		Gas de petróleo licuado: Autobús: 0,24 Kr. por litro (o sea 0,201 Fs), de los cuales 0,02 Kr. a título de impuesto sobre la energía.					
		Otros vehículos: 0,36 Kr. por litro (o sea 0,302 Fs), de los cuales 0,07 Kr. a título de im-					

(*) Después de la devaluación de otoño de 1967.

(1) Los neumáticos provenientes de los países de la zona de preferencia de la Commonwealth, tienen una tasa del 16 por 100. Los que proceden de los países miembros de la Asociación Europea de Libre cambio y de la República de Irlanda están exentos de los derechos de aduana.

Países	FERROCARRIL	CARRETERA (TRANSPORTES PÚBLICOS Y POR CUENTA PROPIA)			NAVEGACIÓN	PRECIO DE VENTA EN FRANCOS SUIZOS POR HECTOLITRO A LOS TRANSPORTISTAS POR CARRETERA	
	Gasolina y gas-oil	Gasolina	Gas-oil	Neumáticos	Gasolina y gas-oil	Gasolina	Gas-oil
Suiza . .	Lo mismo que para la carretera. Reembolso parcial de los derechos de entrada para la ejecución de ciertas prestaciones obligatorias [38.03 Fs por 100 Kg. (neto) para la gasolina y	Derecho de aduana por litro (1): 0,36838 Fs (comprende los derechos estadísticos) tasa sobre la cifra de negocios: para la venta al detalle: 3,6 por 100 percibidos sobre el valor	Derechos de aduana por litro (1): comprendido los derechos estadísticos 0,37313 Fs. Tasa sobre la cifra de negocios para la venta al detalle: 3,6 por 100 percibido sobre el valor	Derechos de aduanas: 20 Fs por 100 Kg. brutos. Tasa sobre la cifra de negocios: 3,6 por 100 para la venta al detalle y 5,1 por 100 para la venta al por mayor. Para los países	Los mismos que para la carretera y los ferrocarriles. Gas-oil exonerado de impuesto en la navegación renana.	Gasolina ordinaria 60 a 62. Gasolina súper 65 a 67.	62 a 64.

<p>38,20 Fs por 100 Kg. (neto) para el gas-oil].</p>	<p>(o 1,72 céntimos por litro). Para la venta al por mayor: 5,4 por 100 percibido sobre el valor (Reembolso parcial de los derechos de entrada para la realización de ciertas prestaciones obligatorias: ver ferrocarril.</p>	<p>(1,57 céntimos por litro). Reembolso parcial de los derechos de entrada para la realización de ciertas prestaciones obligatorias: ver ferrocarril.</p>	<p>adheridos al A. E. L. E. (2), exentos.</p>			
--	---	---	---	--	--	--

(1) Comprende una tasa especial de 14 céntimos por litro destinada a financiar las autopistas.

(2) Asociación Europea de Libre Cambio.

III. TASAS SOBRE LOS

Países	Tasas anuales sobre los vehículos				
Bélgica . . .	Vehículos matriculados en Bélgica:				
	a) Vehículos para uso privado:				
	i) Vehículos automóbiles hasta 30 C. V.				
		<u>F. b.</u>	<u>F. S.</u>	<u>Por encima de 30 C. V.</u>	
	4 y menos	720	(62,27)	Tasa por C. V. aplicable a la potencia entera: 444 Fb. (38,58 Fs.) + 15 Fb. (1,3 Fs.) por C. V. más allá de 30, sin que la tasa por C. V. sobrepase 504 Fb. (44,1 Fs.).	
	5	900	(78,21)		
	6	1.080	(93,85)		
	7	1.260	(109,45)		
	8	1.440	(125,14)		
	9	1.620	(140,78)		
	10	1.830	(159,03)		
	11	2.112	(183,53)		
	12	2.448	(212,73)		
		<u>F. b.</u>	<u>F. S.</u>		
	—	—	—		ii) Motocicletas de más de 250 cm ³ . 135 Fb. (11,73 Fs.) por sección o fracción de 150 cm. ³ de cilindrada. <i>Nota:</i> De una manera general, la potencia fiscal se calcula por medio de la fórmula
15	3.600	(312,84)			
20	6.100	(530,10)			
25	9.350	(812,52)			
30	13.320	(1.157,50)			
			$P = 4 C_y + \frac{Pds}{400}$		
			<p>C_y = cilindrada expresada en letras. Pds = peso en vacío.</p>		
	b) <i>Autobuses y autocares</i> (vehículos que sirven para el transporte de personas en grupo). Igual tarifa que los vehículos automóbiles (a) i).				
	c) <i>Vehículos dedicados al transporte de mercancías (camionetas, camiones, tractores, remolques, etc.)</i> sobre el peso muerto del vehículo. Hasta 1.000 Kg.: 150 Fb. (13,04 Fs.) por 100 Kg. Más de 1.000 Kg.: tasa por cada 100 Kg. (<i>aplicable al peso imponible total del vehículo</i>): 150 Fb. + 7 Fb. (0,6083 Fs.) por sección de 100 Kg. de peso imponible desde los 1.000 Kg. sin que la tasa por 100 Kg. pueda sobrepasar los 346 Fb. (30,07 Fs.). Ejemplo, camión de gasolina — peso muerto: 2.200 Kg. Tasa: $22 \times (150 + 12 \times 7) = 5.148$ Fb. (447,36 Fs.).				

(1) Vehículos nuevos o de ocasión, comprende la parte del precio relativa a los neumáticos.

VEHICULOS AUTOMOVILES

<i>Tasas por compra y matriculación</i>	<i>Exoneración a favor de los transportes públicos</i>
<p>a) Vehículos que se utilizan para el transporte por carretera de personas, comprendiendo los vehículos que para el transporte llevan menos de 11 plazas sentadas para adultos, conductor comprendido, y los vehículos mixtos (es decir, vehículos que se utilizan tanto para el transporte de personas como de mercancías)</p> <p style="text-align: center;">18 p. c. (1)</p> <p>La tasa de lujo de 18 p. c. es reducida a 15 p. c. para la transferencia de coches automóviles que el adquirente lo dedique exclusivamente a un servicio de taxis o alquiler con chófer y para los cuales el mencionado adquirente se beneficia de la exención de la tasa de circulación sobre los vehículos automóviles.</p> <p>b) Autobús y autocar (vehículos que sirven para el transporte de personas en común).</p> <p>— Lleven menos de 11 plazas sentadas para adultos; conductor comprendido: 18 p. c. (1).</p> <p>— Lleven al menos 11 plazas sentadas para adultos, conductor comprendido, a excepción de los trolebuses: 15 p. c. (1).</p> <p>c) Vehículos que según su forma no pueden servir más que al transporte de mercancías, nuevos o de ocasión: tasa de transferencia forfaitaire de 15 p. c. (comprende la parte del precio relativo a los neumáticos).</p> <p><i>N B</i></p> <p>a) A la importación, tasa incrementada por el 5 por 100.</p> <p>b) A la importación, tasa incrementada por el 4 por 100.</p> <p>c) A la importación, tasa incrementada por el 3,5 por 100.</p>	<p><i>Tasas anuales sobre los vehículos.</i></p> <p>Los autocares (servicios turísticos) perteneciendo a los ferrocarriles están exonerados de las tasas anuales. Los autobuses (líneas regulares) perteneciendo a los ferrocarriles o que exploten servicios públicos o especiales de autobuses, así como los vehículos afectados bien en servicio de taxis bien en alquiler con chófer, están exonerados de la tasa anual si son de gasolina; sin embargo, están sujetos a la tasa 425 Fb., o sea 36,93 Fs. por C. V.) si son de aceite pesado o de hidrocarburos derivados del petróleo y gaseosos a la temperatura y presión normal.</p> <p><i>Tasa a la compra.</i></p> <p>Las compras efectuadas por el Estado, las provincias</p>

Países	Tasas anuales sobre los vehículos
	<p><i>Nota:</i> 1) Las tasas en a), b) y c) tienen una reducción del 25 por 100 cuando el motor del vehículo tiene más de cinco años en el momento de pagar el impuesto.</p> <p>2) Cuando el motor del vehículo se alimenta parcial o temporalmente de aceite pesado o con hidrocarburos derivados del petróleo y gaseoso a la temperatura y a la presión normal, se aumenta la tasa:</p> <p>1.º De 425 Fb. (36,93 Fs.) por C.V. en los vehículos citados en a), i y b).</p> <p>2.º De 290 Fb. (25,20 Fs.) por sección de 100 Kg. para los vehículos citados en c).</p> <p>2) <i>Vehículos matriculados en el extranjero.</i></p> <p>a) <i>Vehículos para uso privado.</i></p> <p>Existe exoneración general para los vehículos cuyo uso en Bélgica no sea predominante. En el caso de uso predominante en Bélgica, llegado el caso exención dentro de los límites y las condiciones previstas por los convenidos internacionales o por la resolución núm. 184 adoptada en 16-12-1955 por el Comité de Transportes interiores. En caso de tarificación se aplicará el régimen previsto para los vehículos belgas.</p> <p>b) <i>Vehículos comerciales.</i></p> <p>i) Sirviendo exclusivamente o parcialmente al transporte de personas (taxis, autocares, etc.). Importe de la tasa: 30 Fb. (2,61 Fs.) por día.</p> <p>ii) Sirviendo exclusivamente o principalmente al transporte de mercancías o de otros objetos (camiones, remolques, tractores, etc.).</p> <p>a) Inferior a 5,000 Kg.: 120 Fb. por día (10,43 Fs.).</p> <p>b) De 5,000 a 9,999 Kg.: 160 Fb. por día (13,90 Fs.).</p> <p>c) De 10,000 Kg. y más: 330 Fb. por día (28,68 Fs.).</p> <p><i>Nota:</i> i) La tasa diaria es aumentada de 25 Fb. (2,17 Fs.) de 100 Fb. (8,69 Fs.) de 150 Fb. (13,04 Fs.) o de 300 Fb. (26,07 Fs.) para los vehículos comprendidos en b) i) y b) ii), a), b) y c), y cuyo motor esté alimentado bien parcial o temporalmente, con aceite pesado o hidrocarburos derivados del petróleo y gaseosos a la temperatura y a la presión ordinaria.</p> <p>ii) El día de la entrada de los vehículos en Bélgica y el de salida se cuentan cada uno como un día. Sin embargo, el día de la salida no se cuenta si la salida se efectuó al siguiente o a los dos días de su entrada.</p> <p>ii) El día de la entrada de los vehículos en Bélgica y el de salida se cuentan y la tasa de circulación exigida a los vehículos belgas del mismo tipo (tasa mínima: tres meses).</p> <p><i>Exoneraciones:</i></p> <p>1) Cualquiera que sea el país de matriculación, Bélgica concede unilateralmente exoneración total a los autobuses de gasolina, afectos a servicios autorizados de transporte de personas así como a los taxis de gasolina.</p>

LA FISCALIDAD DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA EN ESPAÑA

<p>• <i>Tasas por compra y matriculación</i></p>	<p><i>Exoneración a favor de los transportes públicos</i></p>
	<p>y los establecimientos públicos no se benefician de ninguna exoneración.</p>

Países	Tasas anuales sobre los vehículos
España . . .	<p>2) <i>Exoneraciones especiales.</i> <i>Austria, Dinamarca, España, Francia, Luxemburgo, Holanda, Suecia:</i> Exoneración total para todo género de vehículos matriculados en estos países. <i>Noruega, Reino Unido y Suiza:</i> Exoneración total para los autocares que transporten, por medio de una tarifa, personas tomadas a su cargo en estos países. <i>República Árabe Unida:</i> Exoneración de 90 días al año de los autocares que transporten personas previo pago de una tarifa, tomados en este país. <i>Alemania:</i> i) Exoneración total para todos los vehículos que se dediquen al transporte remunerado o no de personas. ii) Para los vehículos que teniendo en cuenta su estructura y su forma se presten y sean destinados al transporte de mercancías: exoneración en el caso en que su permanencia temporal en Bélgica no exceda de una duración de catorce días consecutivos a partir de la entrada en el país. <i>Suiza y Checoslovaquia:</i> Exoneración total de los vehículos de todo género que hagan el servicio de transporte de mercancías, o de objetos cualesquiera y matriculados en estos países.</p> <p><i>Tasa de circulación</i> (Ministerio de Obras Públicas). (Tasa por expedición de tarjeta.)</p> <p>a) Autorizaciones anuales:</p> <p>Autobús:</p> <p>Vehículos de menos de 9 plazas incluido el conductor 250 pts. (18,05 Fs.) (15,30 Fs. *) Vehículos de 9 a 24 plazas incluido el conductor 400 pts. (28,88 Fs.) (24,80 Fs. *) Vehículos de más de 20 plazas incluido el conductor 500 pts. (36,10 Fs.) (31,00 Fs. *)</p> <p>Camiones:</p> <p>Vehículos de menos de 1 Tn. de carga útil 250 pts. (18,05 Fs.) (15,50 Fs. *) Vehículos de 1 a 3 Tn. 400 pts. (28,88 Fs.) (24,80 Fs. *) Vehículos de más de 3 Tn. 500 pts. (36,10 Fs.) (31,00 Fs. *)</p> <p>b) Autorización para un solo viaje:</p> <p>Vehículos de cualquier clase de radio provincial 50 pts. (3,61 Fs.) (3,10 Fs. *) Vehículo de cualquier clase en un radio que sobrepase al provincial 100 pts. (7,22 Fs.) (6,20 Fs. *) Vehículo que necesite una autorización especial 500 pts. (36,10 Fs.) (31,00 Fs. *)</p>

(*) Después de la devaluación de otoño de 1967.

LA FISCALIDAD DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA EN ESPAÑA

<i>Tasas por compra y matriculación</i>	<i>Exoneración a favor de los transportes públicos</i>
<p><i>Tasa de identificación y valoración</i> (Ministerio de Hacienda). Vehículos industriales de gasolina: 100 pts. (7,22 Fs.) (6,20 Fs.*). Vehículo industriales de gas-oil: 150 pts. (10,83 Fs.) (9,30 Fs.*).</p> <p><i>Derechos de aduana:</i> Tasas a la importación, 50 a 57,5 por 100. Impuesto de compensación de las tasas interiores: 13 por 100.</p> <p><i>Tasas a la compra de los vehículos</i> (Impuesto de lujo). Vehículos hasta 7 C. V. incluido, primera adquisición, 17,6 por 100; ulteriores adquisiciones, 16 por 100. Vehículos de 8 C. V. y más, primera adquisición, 22 por 100; ulteriores adquisiciones, 20 por 100. Los vehículos usados cuya potencia no excede de 8 C. V. adquiridos tres años después de su matriculación están exonerados de esta tasa.</p> <p><i>Tasa de circulación</i> (Ministerio de Gobernación). a) Transporte de viajeros: Autobús hasta 10 plazas: 500 pts. (36,10 Fs.) (31,00 Fs.*). Para cada 10 plazas de más o fracción: 250 pts. (18,05 Fs. (15,50 Fs.*).</p>	<p>Están exonerados de la tasa de compra los vehículos usados cuya potencia no exceda de 8 C. V., adquiridos 18 meses después de la fecha de su matriculación.</p>

Países	Tasas anuales sobre los vehículos																												
	<p><i>Canon de coincidencia.</i></p> <p>Esta tasa es percibida de los usuarios por la empresa transportista de carretera que explota un servicio paralelo a una empresa ferroviaria para enseguida ser entregada a esta última empresa:</p> <p>a) Transporte de viajeros: servicio regular.</p> <p>Servicio regular:</p> $C = \frac{L'}{L} 0,15 (1,0,03) t. 0,76 N (0,45 P_1 + 0,33 P_b) L.$ <p>L = longitud total del itinerario. L' = longitud imputable de coincidencia. t = tarifa por unidad de tráfico. N = número de viajes en los dos sentidos. P₁ = número de plazas en el interior del vehículo. P_b = número de plazas autorizadas en la baca.</p> <p>Servicios ocasionales:</p> <table border="0"> <tr> <td>Vehículos hasta 7 plazas</td> <td>1.000 pts. (72,20 Fs.) (62,00 Fs. *)</td> </tr> <tr> <td>Vehículos de 7 a 12 plazas</td> <td>2.100 pts. (151,60 Fs.) (130,20 Fs. *)</td> </tr> <tr> <td>Vehículos de 12 a 20 plazas</td> <td>3.500 pts. (252,70 Fs.) (217,00 Fs. *)</td> </tr> <tr> <td>Vehículos de más de 20 plazas:</td> <td></td> </tr> <tr> <td>Por cada plaza</td> <td>175 pts. (12,65 Fs.) (10,85 Fs. *)</td> </tr> </table> <p>b) Transporte de mercancías:</p> <p>Servicios regulares u ocasionales:</p> <table border="0"> <tr> <td>Por tonelada de carga máxima autorizada (radio de acción local)</td> <td>225 pts. (16,24 Fs.) (13,95 Fs. *)</td> </tr> <tr> <td>Por tonelada de carga máxima autorizada (radio de acción provincial)</td> <td>900 pts. (57,76 Fs.) (49,60 Fs. *)</td> </tr> <tr> <td>Por tonelada de carga máxima autorizada (radio de acción nacional)</td> <td>1.200 pts. (86,64 Fs.) (74,40 Fs. *)</td> </tr> </table> <p><i>Impuesto sobre la posesión y uso de los vehículos (Impuesto de lujo).</i></p> <p>Los automóviles de turismo de potencia fiscal superior a 7 C. V. (1) tienen los siguientes impuestos:</p> <table border="0"> <tr> <td>Los primeros 9 C. V.</td> <td>100 pts. por C. V. (7,22 Fs.) (6,20 Fs. *)</td> </tr> <tr> <td>Desde 10 hasta 13 C. V.</td> <td>150 pts. por C. V. (10,83 Fs.) (9,30 Fs. *)</td> </tr> <tr> <td>Desde 14 hasta 17 C. V.</td> <td>200 pts. por C. V. (14,44 Fs.) (12,40 Fs. *)</td> </tr> <tr> <td>Desde 18 hasta 21 C. V.</td> <td>400 pts. por C. V. (28,88 Fs.) (24,80 Fs. *)</td> </tr> <tr> <td>Desde 22 hasta 25 C. V.</td> <td>700 pts. por C. V. (50,54 Fs.) (43,40 Fs. *)</td> </tr> <tr> <td>Desde 26 en adelante</td> <td>1.000 pts. por C. V. (72,22 Fs.) (62,00 Fs. *)</td> </tr> </table>	Vehículos hasta 7 plazas	1.000 pts. (72,20 Fs.) (62,00 Fs. *)	Vehículos de 7 a 12 plazas	2.100 pts. (151,60 Fs.) (130,20 Fs. *)	Vehículos de 12 a 20 plazas	3.500 pts. (252,70 Fs.) (217,00 Fs. *)	Vehículos de más de 20 plazas:		Por cada plaza	175 pts. (12,65 Fs.) (10,85 Fs. *)	Por tonelada de carga máxima autorizada (radio de acción local)	225 pts. (16,24 Fs.) (13,95 Fs. *)	Por tonelada de carga máxima autorizada (radio de acción provincial)	900 pts. (57,76 Fs.) (49,60 Fs. *)	Por tonelada de carga máxima autorizada (radio de acción nacional)	1.200 pts. (86,64 Fs.) (74,40 Fs. *)	Los primeros 9 C. V.	100 pts. por C. V. (7,22 Fs.) (6,20 Fs. *)	Desde 10 hasta 13 C. V.	150 pts. por C. V. (10,83 Fs.) (9,30 Fs. *)	Desde 14 hasta 17 C. V.	200 pts. por C. V. (14,44 Fs.) (12,40 Fs. *)	Desde 18 hasta 21 C. V.	400 pts. por C. V. (28,88 Fs.) (24,80 Fs. *)	Desde 22 hasta 25 C. V.	700 pts. por C. V. (50,54 Fs.) (43,40 Fs. *)	Desde 26 en adelante	1.000 pts. por C. V. (72,22 Fs.) (62,00 Fs. *)
Vehículos hasta 7 plazas	1.000 pts. (72,20 Fs.) (62,00 Fs. *)																												
Vehículos de 7 a 12 plazas	2.100 pts. (151,60 Fs.) (130,20 Fs. *)																												
Vehículos de 12 a 20 plazas	3.500 pts. (252,70 Fs.) (217,00 Fs. *)																												
Vehículos de más de 20 plazas:																													
Por cada plaza	175 pts. (12,65 Fs.) (10,85 Fs. *)																												
Por tonelada de carga máxima autorizada (radio de acción local)	225 pts. (16,24 Fs.) (13,95 Fs. *)																												
Por tonelada de carga máxima autorizada (radio de acción provincial)	900 pts. (57,76 Fs.) (49,60 Fs. *)																												
Por tonelada de carga máxima autorizada (radio de acción nacional)	1.200 pts. (86,64 Fs.) (74,40 Fs. *)																												
Los primeros 9 C. V.	100 pts. por C. V. (7,22 Fs.) (6,20 Fs. *)																												
Desde 10 hasta 13 C. V.	150 pts. por C. V. (10,83 Fs.) (9,30 Fs. *)																												
Desde 14 hasta 17 C. V.	200 pts. por C. V. (14,44 Fs.) (12,40 Fs. *)																												
Desde 18 hasta 21 C. V.	400 pts. por C. V. (28,88 Fs.) (24,80 Fs. *)																												
Desde 22 hasta 25 C. V.	700 pts. por C. V. (50,54 Fs.) (43,40 Fs. *)																												
Desde 26 en adelante	1.000 pts. por C. V. (72,22 Fs.) (62,00 Fs. *)																												

(*) Después de la devaluación de otoño de 1967.

(1) Número de C. V. = 0,80 (0,785 D²R)⁴ N.

D = diámetro.
 R = carrera.
 N = cilindros.

LA FISCALIDAD DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA EN ESPAÑA

<i>Tasas por compra y matriculación</i>	<i>Exoneración a favor de los transportes públicos</i>
<p>b) Transporte de mercancías:</p> <p>Camiones hasta 1 Tn. de carga útil: 250 pts. (18,05 Fs.) (15,50 Fs. *).</p> <p>Camiones de 1 Tn. a 2 Tn.: 500 pts. (36,10 Fs.) (31,00 Fs. *).</p> <p>Para cada 2 Tns. o fracción de más: 250 pts. (18,05 Fs.) (15,50 Fs. *).</p> <p>Remolques hasta 250 Kg.: 50 pts. (3,61 Fs.) (3,10 Fs. *).</p> <p>Remolques de más de 250 Kg.: 100 pts. (7,22 Fs.) (6,20 Fs. *).</p>	<p>Los transportes públicos están exonerados del impuesto de lujo.</p>

Países	Tasas anuales sobre los vehículos
	<p>Para el cálculo de esta tasa la potencia fiscal de los automóviles estará calculada a razón de 30 por 100 menos para cada período trienal a partir de la fecha de su matriculación. Exoneración al cabo de 10 años.</p> <p><i>Tasa de reconocimiento (Ministerio de Industria).</i></p> <p>a) Primer control.</p> <p>Autobuses y camiones 37,20 pts. (2,69 Fs.) (2,31 Fs. *)</p> <p>Remolques 25,00 pts. (1,80 Fs.) (1,55 Fs. *)</p> <p>b) Controles ulteriores.</p> <p>50 por 100 de la tasa.</p> <p><i>Otras tasas.</i></p> <p><i>Impuesto municipal de circulación:</i></p> <p>Motocicletas sin side-car y caravanas de turismos 150 pts. (10,83 Fs.) (9,30 Fs. *)</p> <p>Motocicletas con side-car y triciclos con motor comercial hasta 3,999 C. V. 200 pts. (14,44 Fs.) (12,40 Fs. *)</p> <p>Coches de turismo y furgonetas hasta 3,999 C. V. 200 pts. (14,44 Fs.) (12,40 Fs. *)</p> <p>Triciclos con motor comercial de 4 a 8,999 C. V. 350 pts. (25,27 Fs.) (21,70 Fs. *)</p> <p>Coches de turismo y furgonetas de 4 a 8,999 C. V. 350 pts. (25,27 Fs.) (21,70 Fs. *)</p> <p>Remolques hasta 1 Tn. de carga útil 600 pts. (43,32 Fs.) (37,20 Fs. *)</p> <p>Triciclos con motor comercial de 9 hasta 13,999 C. V. 700 pts. (50,54 Fs.) (43,40 Fs. *)</p> <p>Coches de turismo y furgonetas de 9 hasta 13,999 C. V. 700 pts. (50,54 Fs.) (43,50 Fs. *)</p> <p>Remosques de más de 1 Tn. hasta 4 Tn. 800 pts. (57,76 Fs.) (49,60 Fs. *)</p> <p>Coches de turismo y furgonetas de 14 hasta 17 C. V. 1.000 pts. (72,20 Fs.) (62,00 Fs. *)</p> <p>Remolques de más de 1 Tn. hasta 10 Tn. de carga útil 1.200 pts. (86,40 Fs.) (74,40 Fs. *)</p> <p>Camiones hasta 1 Tn. de carga útil 1.200 pts. (86,40 Fs.) (74,40 Fs. *)</p> <p>Coches de turismo y furgonetas de más de 17 C. V. 1.500 pts. (108,30 Fs.) (93,00 Fs. *)</p> <p>Remolques de más de 10 Tn. de carga útil 1.600 pts. (115,52 Fs.) (99,20 Fs. *)</p>

(*) Después de la devaluación de otoño de 1967.

LA FISCALIDAD DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA EN ESPAÑA

<i>Tasas por compra y matriculación</i>	<i>Exoneración a favor de los transportes públicos</i>

Países	Tasas anuales sobre los vehículos							
Italia	Vehículos matriculados en Italia.							
	a) Vehículos de uso privado							
	Potencia en C. V.							
		<u>C. V.</u>	<u>Liras</u>	<u>F. s.</u>		<u>C. V.</u>	<u>Liras</u>	<u>F. s.</u>
	Hasta	5	5.000	(35,00)	Hasta	26	104.000	(728,00)
		6	7.000	(49,00)		27	111.000	(777,00)
		7	7.500	(52,50)		28	118.000	(826,00)
		9	9.000	(63,00)		29	125.000	(875,00)
		10	10.500	(73,50)		30	132.000	(924,00)
		11	15.000	(105,00)		31	139.000	(973,00)
		12	18.000	(126,00)		32	146.000	(1.022,00)
		13	21.000	(147,00)		33	153.000	(1.071,00)
		14	27.000	(189,00)		34	160.000	(1.120,00)
		15	31.500	(220,50)		35	167.000	(1.169,00)
		16	39.000	(273,00)		36	174.000	(1.218,00)
		17	46.000	(322,00)		37	181.000	(1.267,00)
		18	51.000	(357,00)		38	188.000	(1.326,00)
		19	58.000	(406,00)		39	195.000	(1.365,00)
		20	64.000	(448,00)		40	202.000	(1.414,00)
		21	71.000	(497,00)		41	209.000	(1.463,00)
		22	78.000	(546,00)		42	216.000	(1.512,00)
		23	85.000	(581,00)		43	223.000	(1.561,00)
		24	90.000	(630,00)		44	230.000	(1.610,00)
	25	97.000	(679,00)		45	237.000	(1.659,00)	
Nota: A partir de 45 C. V. la tasa es aumentada en 8.500 liras por C. V. (59,50 Fs.).								
Los vehículos automóviles destinados al alquiler se benefician de una rebaja del 50 por 100 y los taxis de una reducción del 75 por 100.								
b) Autobuses. Tasa de circulación basada en la potencia fiscal:								
Potencia en C. V.:								
		<u>C. V.</u>	<u>Liras</u>	<u>F. s.</u>				
Hasta		10	9.000	(63,00)				
.....		20	33.000	(231,00)				
.....		30	63.000	(441,00)				
.....		40	102.000	(714,00)				
.....		45	124.000	(871,00)				
De 11 C. V. a 16 C. V., tasa suplementaria de 2.250 liras (15,75 Fs.) por C. V. sobre la prevista para 10 C. V.								
De 21 C. V. a 34 C. V., tasa suplementaria de 3.000 liras (21,00 Fs.) por C. V. sobre la prevista para 20 C. V.								

LA FISCALIDAD DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA EN ESPAÑA

Tasas por compra y matriculación

Exoneración a favor de los transportes públicos

1) Vehículos nuevos.

4 por 100 sobre el valor del vehículo.

2) Vehículos nuevos o usados.

— Vehículos de motor destinados al transporte de personas o a transporte mixto de personas y mercancías:

	<u>Liras</u>	<u>(F. s.)</u>
Hasta 8 C. V.	3.500	(24,50)
De 8 a 12 C. V.	7.000	(49,00)
De 12 a 20 C. V.	10.000	(70,00)
De 20 a 30 C. V.	14.000	(98,00)
De 30 a 40 C. V.	21.000	(147,00)
Más de 40 C. V.	28.000	(196,00)

— Vehículos de motor destinados al transporte de mercancías:

	<u>Liras</u>	<u>(F. s.)</u>
Hasta 700 Kg.	7.000	(49,00)
De 700 Kg. hasta 1,5 Tn.	17.000	(119,00)
De 1,5 a 3 Tn.	21.000	(147,00)
De 3 a 4,5 Tn.	28.000	(196,00)
De 4,5 a 6 Tn.	35.000	(245,00)
De 6 a 8 Tn.	42.000	(294,00)
Más de 8 Tn.	56.000	(392,00)

— Remolques (sobre la carga útil):

	<u>Liras</u>	<u>(F. s.)</u>
Hasta 2 Tn.	14.000	(98,00)
De 2 Tn. a 5 Tn.	24.000	(168,00)
Más de 5 Tn.	35.000	(245,00)

— Remolques para el transporte de personas:

	<u>Liras</u>	<u>(F. s.)</u>
Hasta 15 plazas	10.000	(70,00)
De 16 a 25 plazas	13.000	(91,00)
De 26 a 40 plazas	18.000	(125,00)
Más de 40 plazas	25.000	(175,00)

Nota: El impuesto sobre la cifra de negocios del 4 por 100 es percibida sobre el valor de los vehículos de ocasión para uso comercial o industrial (camiones, remolques y autobuses).

Países	<i>Tasas anuales sobre los vehículos</i>				
	De 35 C. V. a 45 C. V., tasa suplementaria variable por C. V. sobre la prevista para 34 C. V., con un máximo de 4.500 liras por C. V. (31,5 Fs.). Más de 45 C. V., cálculo sobre la base de 45 C. V. con suplemento de 5.000 liras (35,00 Fs.) por C. V. sobre la tasa prevista para 45 C. V.				
	c) <i>Camiones y remolques:</i> Tasa de circulación proporcional a la carga útil:				
		<i>Camiones - motoca- miones - camionetas</i>		<i>Remolques</i>	
		<i>Liras</i>	<i>F. s.</i>	<i>Liras</i>	<i>F. s.</i>
	Hasta 400 Kg.	7.500	(52,5)	8.250	(57,75)
	De 400 hasta 800 Kg.	10.500	(73,5)	10.500	(73,5)
	De 800 " 1.000 Kg.	13.500	(94,5)	14.850	(103,95)
	De 1.500 " 2.000 Kg.	25.500	(178,5)	27.900	(193,3)
				
	De 4.500 " 5.000 Kg.	70.500	(493,5)	77.400	(541,80)
	De 5.000 " 6.000 Kg.	78.000	(546,0)	85.800	(600,60)
				
	De 9.000 " 10.000 Kg.	123.000	(861,0)	135.000	(945,00)
	De 10.000 " 11.000 Kg.	138.000	(966,0)	150.000	(1.050,00)
	Más de 11.000 Kg.	157.500	(1.102,5)	171.000	(1.197,00)
	Entre 2.000 y 5.000 Kg., tasa por corte de 500 Kg.				
	Entre 5.000 y 10.000 Kg., tasa por corte de 1.000 Kg.				
	<i>Nota:</i> La tasa anual de los moto-camionetas ligeros es de 5.000 liras (42,00 Fs.).				
	d) <i>Remolques afectos al transporte de viajeros.</i>				
		<i>Uso privado</i>		<i>Remolques de al- quiler y remolques afectos a un servi- cio público regular</i>	
		<i>Liras</i>	<i>F. s.</i>	<i>Liras</i>	<i>F. s.</i>
	Hasta 15 plazas	37.500	(262,50)	24.600	(172,20)
	De 16 a 25 plazas	56.250	(398,75)	37.500	(262,50)
	De 26 a 40 plazas	84.000	(518,00)	56.000	(392,00)
	Más de 40 plazas	140.000	(980,00)	93.000	(651,00)
	<i>Vehículos matriculados en el extranjero</i> (vehículos que se benefician de la admisión temporal).				
	a) Vehículos automóviles y motocicletas de uso privado, roulettes de camping y coches similares pertenecientes a personas residentes de una manera per-				

LA FISCALIDAD DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA EN ESPAÑA

<i>Tasas por compra y matriculación</i>	<i>Exoneración a favor de los transportes públicos</i>

Países	Tasas anuales sobre los vehículos
	<p>manente en el extranjero y conducidos por ellos, están exonerados de tasas anuales de circulación bajo reserva de reciprocidad.</p> <p>La exoneración es también concedida si el propietario del vehículo o uno de los parientes en tercer grado residen de una manera permanente en el extranjero se encuentra a bordo del vehículo y que esté conducido por otra persona residente en Italia pero teniendo un parentesco con una u otra de las personas mencionadas anteriormente.</p> <p>b) Autobuses destinados al transporte de personas, camiones y remolques: 1/36 de la tasa anual por cada 10 días (o fracción) de su estancia en Italia. Los camiones y remolques afectados al transporte de cosas en importación temporal de Francia y perteneciendo a personas residiendo habitualmente en este país, pueden circular en Italia mediante el pago de 1/36 de la tasa anual de circulación, por día o fracción de jornada de permanencia en Italia. La tasa no puede ser inferior a 3/360. Las facilidades anotadas en c) y b) están subordinadas a la reciprocidad de trato.</p> <p>c) Los automóviles que circulan por las autopistas abonan una tasa de circulación incrementada por el 5 por 100.</p> <p>d) Para los vehículos de motor y los remolques utilizados en el transporte internacional de mercancías, importados temporalmente en Italia y que pertenecen a personas que residen de una forma permanente en el extranjero, se ha instituido a partir de 26 de enero de 1960 un impuesto fijo de 1.500 liras (10,50 Fs.) por tonelada o fracción de tonelada de mercancías transportadas. Para los recorridos inferiores a 100 Km., este impuesto es de 1.000 liras (7 Fs.) por tonelada o fracción de tonelada de mercancías transportadas. Están exentos del pago de este impuesto fijo los vehículos de motor y los remolques utilizados para los transportes internacionales de mercancías pertenecientes a personas que residan de manera estable en Países Bajos, Suiza o en Yugoslavia, así como los vehículos que efectúan transportes de mercancías que vengan o con destino al territorio o del puerto de Trieste.</p> <p>Están igualmente exentos de pago de este impuesto fijo hasta el 31 de diciembre de 1966, los vehículos de motor y los remolques utilizados para los transportes internacionales de mercancías en importación temporal, pertenecientes a personas que residan de manera estable en Bélgica, Francia, Alemania o en Luxemburgo.</p> <p>Los vehículos de motor y los remolques utilizados para los transportes internacionales de mercancías importados temporalmente de Austria y pertenecientes a personas que residan de manera estable en Austria, pagan un impuesto fijo, a saber:</p> <p>a) Para recorridos en territorio italiano inferiores a 100 Km., ninguno.</p> <p>b) Para recorrido en territorio italiano superiores a 100 Km. hasta 200 Km., 250 liras por tonelada o fracción de tonelada de mercancías (1,75 Fs.).</p> <p>c) Para los recorridos en territorio italiano superior a 200 Km., 450 liras por tonelada o fracción de tonelada de mercancías (3,15 Fs.).</p>

LA FISCALIDAD DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA EN ESPAÑA

<i>Tasas por compra y matriculación</i>	<i>Exoneración a favor de los transportes públicos</i>

Países	Tasas anuales sobre los vehículos				
República Federal Alemana .	<i>Vehículos matriculados en Alemania</i>				
		<u>DM</u>	<u>F. S.</u>		
	a) Motocicletas.	3,60	(3,89)	Por sección o fracción de 25 cm. ³ de cilindrada.	
	b) Coches de turismo y vehículos de tres ruedas que hagan el transporte de viajeros.	14,40	(15,55)	Por sección o fracción de 100 cm. ³ de cilindrada.	
	c) Vehículos de tres ruedas para el transporte de mercancías.	16,00	(17,28)	Por sección o fracción de 100 cm. ³ de cilindrada.	
	d) Otros vehículos (por ejemplo, coches de turismo con pistón rotativo, camiones, autobuses, tractores, remolques (1) sobre el peso total autorizado.				
	Hasta 2.000 Kg.	22,00	(23,76)	Por sección o fracción de 200 Kg. de peso útil autorizado.	
	De 2.000 Kg. a 3.000 Kg.	23,50	(25,38)		
		<u>Kg.</u>	<u>Kg.</u>	<u>DM</u>	
				<u>F. s.</u>	
	De	3.000	a 4.000	25,00	(27,00)
	De	4.000	a 5.000	26,50	(28,62)
	De	5.000	a 6.000	28,00	(30,24)
	De	6.000	a 7.000	29,50	(30,68)
	De	7.000	a 8.000	31,00	(33,48)
	De	8.000	a 9.000	32,50	(35,10)
	De	9.000	a 10.000	34,00	(36,72)
	De	10.000	a 11.000	35,50	(38,34)
	De	11.000	a 12.000	37,00	(39,96)
	De	12.000	a 13.000	38,50	(41,58)
De	13.000	a 14.000	40,00	(43,20)	
De	14.000	a 15.000	41,50	(44,82)	
De	15.000	a 16.000	43,00	(46,44)	
De	16.000	a 17.000	44,50	(48,06)	
De	17.000	a 18.000	46,00	(49,68)	
De	18.000	a 19.000	47,50	(51,30)	
De	19.000	a 20.000	49,00	(52,92)	
De	20.000	a 21.000	50,50	(54,34)	
De	21.000	a 22.000	52,00	(56,16)	
De	22.000	a 23.000	53,50	(57,78)	
De	23.000	a 24.000	55,00	(59,40)	
De	24.000	a	56,50	(61,02)	
				Por sección o fracción de 200 Kg. de peso total autorizado.	

(1) Una reducción del 25 por 100 es concedida a los semirremolques.

LA FISCALIDAD DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA EN ESPAÑA

<i>Tasas por compra y matriculación</i>	<i>Exoneración a favor de los transportes públicos</i>

Países	Tasas anuales sobre los vehículos																
	<p>El tipo de tasa anunciada en a) y d) valen po todo un año. Modalidades para duraciones inferiores al año: 6 meses: 1/2 tasa anual + 3 por 100. 3 " 1/4 " " + 6 por 100. 1 " 1/12 " " + 8 por 100.</p> <p><i>Ejemplos:</i> Autobús diesel de 36 asientos, peso total 8.700 Kg. (vacio cerca de 5.400 Kg.): anualmente 1.168 DM. (1.261,44 Fs.). Camión diesel, peso total 11.000 Kg. (vacio 5.300 Kg.): anualmente 1.548 DM. (1.671,84 Fs.).</p> <p>e) <i>Vehículos matriculados en el extranjero.</i> a) <i>Vehículos de turismo de uso privado:</i> exención durante todo el tiempo que ellos puedan ser utilizados en el territorio; exonerados de los derechos de las tasas de entrada. a) <i>Vehículos de turismo de uso privado:</i> exención durante todo el tiempo que ellos puedan ser utilizados en el territorio; exonerados de los derechos de las tasas de entrada. b) <i>Vehículos comerciales:</i> — bien la tasa prevista para los vehículos matriculados en Alemania, — bien una tasa diaria: vehículos de dos o tres ruedas, a DM (1,08 Fs.); otros vehículos, 3 DM (3,24 Fs.). Una tasa mínima de 5,00 DM (5,40 Fs.) se percibe en ambos casos. Acuerdos bilaterales con Bélgica, Dinamarca, Liechtenstein, Luxemburgo, Países Bajos y Suiza prevén bajo ciertas condiciones la exoneración de esta tasa.</p>																
<p>Reino Unido (1)</p>	<p>1) <i>Vehículos matriculado sen Inglaterra.</i></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="282 1021 729 1075">a) <i>Vehículos de uso privado:</i></th> <th data-bbox="729 1021 870 1075">Libras</th> <th data-bbox="870 1021 1011 1075">F. s.</th> <th data-bbox="1011 1021 1140 1075">F. s.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="282 1075 729 1146">i) matriculados por primera vez antes del 1 de enero de 1947 y no pasando de 7 C. V.</td> <td data-bbox="729 1075 870 1146">12.10.0</td> <td data-bbox="870 1075 1011 1146">(151,25)</td> <td data-bbox="1011 1075 1140 1146">(130,25 *)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="282 1146 729 1182">ii) a tracción eléctrica</td> <td data-bbox="729 1146 870 1182">12.10.0</td> <td data-bbox="870 1146 1011 1182">(151,25)</td> <td data-bbox="1011 1146 1140 1182">(130,25 *)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="282 1182 729 1200">Otros vehículos</td> <td data-bbox="729 1182 870 1200">17.10.0</td> <td data-bbox="870 1182 1011 1200">(211,75)</td> <td data-bbox="1011 1182 1140 1200">(182,35 *)</td> </tr> </tbody> </table> <p>b) <i>Motocicletas, vehículos de tres ruedas:</i> De £ 2.0.0 a £ 8.0.0 (de 24,20 a 96,80 Fs.) (de 20,84 a 83,36 Fs. *), según la cilindrada y el modo de tracción.</p> <p>c) <i>Autobuses y autocares:</i> Tasa de circulación: tasa variable, según el número de plazas. Ej. un autobús de 32 plazas para £ 18.0.0 (217,80 Fs.) (187,16 Fs. *) más 10 sh. 0 d. (6,05 Fs.) por asiento suplementario. Un autobús de 56 plazas paga £ 30.0.0 (363,00 Fs.) (312,60 Fs. *)</p>	a) <i>Vehículos de uso privado:</i>	Libras	F. s.	F. s.	i) matriculados por primera vez antes del 1 de enero de 1947 y no pasando de 7 C. V.	12.10.0	(151,25)	(130,25 *)	ii) a tracción eléctrica	12.10.0	(151,25)	(130,25 *)	Otros vehículos	17.10.0	(211,75)	(182,35 *)
a) <i>Vehículos de uso privado:</i>	Libras	F. s.	F. s.														
i) matriculados por primera vez antes del 1 de enero de 1947 y no pasando de 7 C. V.	12.10.0	(151,25)	(130,25 *)														
ii) a tracción eléctrica	12.10.0	(151,25)	(130,25 *)														
Otros vehículos	17.10.0	(211,75)	(182,35 *)														

(1) Las cifras se refieren a Gran Bretaña.
 (*) Después de la devaluación de otoño de 1967.

LA FISCALIDAD DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA EN ESPAÑA

<i>Tasas por compra y matriculación</i>	<i>Exoneración a favor de los transportes públicos</i>
<p>27,5 por 100 del precio de venta bruto sobre los vehículos que transportan pasajeros, comprendiendo los vehículos privados.</p>	
<p>27,5 por 100 del precio de venta bruto para las motocicletas y triciclos de motor transportando pasajeros.</p>	
<p>Camiones, así como autobuses y autocares no transportando menos de 12 pasajeros: ninguno.</p>	

Países	Tasas anuales sobre los vehiculos																				
	<p>Permiso de circulación: £ 8.10.0 por vehículo (102,85 Fs.) (88, 57 Fs. *) (validez por un año). En Irlanda del Norte la tasa es de £ 3.10.0 (42,35 Fs.) (36,47 Fs. *). Certificado de buen estado de funcionamiento: £ 5.10.0 (66,55 Fs.) (57,31 Fs. *). La validez del certificado es de uno a siete años.</p> <p>d) <i>Camiones:</i></p> <p>Tasa de circulación: tasa variable basada en el peso muerto.</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="289 503 330 530">Ej.:</th> <th data-bbox="612 503 683 530">Tn. (2)</th> <th data-bbox="783 503 794 530">£</th> <th data-bbox="906 503 959 530">F. s.</th> <th data-bbox="1053 503 1106 530">F. s.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="289 557 506 584">Camión que no pase</td> <td data-bbox="636 557 647 584">1</td> <td data-bbox="759 557 824 584">27.0.0</td> <td data-bbox="906 557 971 584">326,70</td> <td data-bbox="1024 557 1112 584">(281,34 *)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="289 584 506 611">Camión que no pase</td> <td data-bbox="636 584 647 611">4</td> <td data-bbox="759 584 824 611">90.0.0</td> <td data-bbox="889 584 971 611">1.089,00</td> <td data-bbox="1024 584 1112 611">(937,80 *)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="289 611 565 655">Más de 4 (por 1/4 de Tn. de más</td> <td data-bbox="636 628 647 655">4</td> <td data-bbox="771 628 824 655">9.0.0</td> <td data-bbox="906 628 971 655">108,90</td> <td data-bbox="1036 628 1112 655">(93,78 *)</td> </tr> </tbody> </table> <p>Permiso de circulación: £ 2.0.0 (transporte público) (24,20 Fs.) (20,84 Fs. *) £ 0.6.0 (transporte por cuenta propia) (3,64 Fs.) (3,13 Fs. *). £ 2.10.0 (transporte por cuenta propia y transporte público limitado) (30,25 Fs.) (26,05 Fs. *)</p> <p>Tasas reducidas de circulación son concedidas a los vehículos de la carretera en cualquier caso; se conceden principalmente a los vehículos de los agricultores utilizados para el transporte de productos agrícolas (sobre el peso muerto).</p> <p>— Camión de 16 CW, t (3) (913 Kg.) a 1 tn., £ 17.0.0 (250,70 Fs.) (177,14 Fs. *). — Camión de 3 3/4 tn. a 4tn. £ 0.15.0 (9,08 Fs.) (7,82 Fs. *) por cuart de Tn. de más.</p> <p>El permiso de circulación no es exigido.</p> <p>e) <i>Tractores.</i></p> <p>1) <i>Caso general.</i></p> <p>Tasa de circulación (varía según el peso muerto).</p> <p>Ex.: Hasta 2 Tn. £ 45.0.0 (544,50 Fs.) (468,90 Fs. *). " 4 Tn. £ 72.0.0 (871,20 Fs.) (750,24 Fs. *). " 6 Tn. £ 99.0.0 (1.197,90 Fs.) (1.031,58 Fs. *).</p> <p>2) <i>Agricultura.</i></p> <p>Tasa de circulación: £ 3.15.0 (45,38 Fs.) (39,08 Fs. *). El permiso de circulación no es exigido.</p> <p>3) <i>Vehículos matriculados en el extranjero.</i></p> <p>i) <i>Vehículos de uso privado y motocicletas.</i></p> <p>Exentos de tasas durante el período en que estos vehículos están exonerados de los derechos de importación a condición de que este período no exceda de un año a partir de la fecha de importación.</p>	Ej.:	Tn. (2)	£	F. s.	F. s.	Camión que no pase	1	27.0.0	326,70	(281,34 *)	Camión que no pase	4	90.0.0	1.089,00	(937,80 *)	Más de 4 (por 1/4 de Tn. de más	4	9.0.0	108,90	(93,78 *)
Ej.:	Tn. (2)	£	F. s.	F. s.																	
Camión que no pase	1	27.0.0	326,70	(281,34 *)																	
Camión que no pase	4	90.0.0	1.089,00	(937,80 *)																	
Más de 4 (por 1/4 de Tn. de más	4	9.0.0	108,90	(93,78 *)																	

(*) Después de la devaluación de otoño de 1967.

(2) Tonelada inglesa de 1.016 Kg.

(3) CWt = 50,802 Kg.

LA FISCALIDAD DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA EN ESPAÑA

<i>Tasas por compra y matriculación</i>	<i>Exoneración a favor de los transportes públicos</i>

Países	Tasas anuales sobre los vehículos																														
Suecia ...	<p>ii) <i>Vehículos comerciales.</i></p> <p>Las tasas percibidas de los vehículos extranjeros son las mismas que las que se perciben de los vehículos matriculados en el extranjero. Están exonerados de las tasas de circulación los vehículos comerciales sin imperial y los autocares que efectúan circuitos turísticos; además están dispensados del certificado de buen estado del vehículo durante el período en que estos vehículos están exonerados de los derechos de importación.</p> <p>1) <i>Vehículos matriculados en Suecia.</i></p> <p>a) <i>Vehículos de uso privado.</i></p> <p>110 Kr. (92, 18 Fs.) por vehículo hasta 900 Kg. de peso muerto, más 28 Kr. (23,46 Fs.) por 100 Kg. que sobrepase los 900 Kg. de peso muerto (vehículos en marcha comprendiendo el peso del conductor).</p> <p>b) <i>Autocares y autobuses.</i></p> <p>110 Kr. (9218 Fs.) por vehículo hasta 5.000 Kg. de peso muerto, más 33 Kr. (27,65 Fs.) por 100 que sobrepase los 900 Kg. 1.463 Kr. (1.226 Fs.) por vehículo de más de 5.000 Kg. de peso muerto, más 55 Kr. (46,09 Fs.) por 100 Kg. que sobrepase los 5.000 Kg.</p> <p>c) <i>Camiones.</i></p> <p>110 Kr. (92,18 Fs.) por vehículo hasta 3.000 Kg. de peso muerto, más 37 Kr. (31,00 Fs.) por 100 Kg. que sobrepase los 900 Kg. de peso muerto. 887 Kr. (743,21 Fs.) por vehículo de 3.000 a 7.000 Kg. de peso muerto, más 64 Kr. (53,63 Fs.) por 100 Kg. que sobrepase los 3.000 Kg. de peso muerto. 3.447 Kr. (2.888,59 Fs.) por vehículo de más de 7.000 Kg. de peso muerto, más 120 Kr. (100,56 Fs.) por 100 Kg. que sobrepase los 7.000 Kg. de peso muerto.</p> <p><i>Remolques (tara + carga).</i></p> <table border="1" data-bbox="333 1060 834 1315"> <thead> <tr> <th>Kg.</th> <th>Kr.</th> <th>F. s.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>0 - 999</td> <td>80</td> <td>(67,04)</td> </tr> <tr> <td>1.000 - 1.499</td> <td>120</td> <td>(100,56)</td> </tr> <tr> <td>1.500 - 1.999</td> <td>160</td> <td>(134,08)</td> </tr> <tr> <td>2.000 - 2.999</td> <td>240</td> <td>(201,12)</td> </tr> <tr> <td>3.000 - 4.999</td> <td>400</td> <td>(335,20)</td> </tr> <tr> <td>5.000 - 7.999</td> <td>560</td> <td>(469,28)</td> </tr> <tr> <td>8.000 - 10.999</td> <td>720</td> <td>(603,36)</td> </tr> <tr> <td>11.000 - 13.999</td> <td>880</td> <td>(737,44)</td> </tr> <tr> <td>14.000 -</td> <td>1.200</td> <td>(1.005,60)</td> </tr> </tbody> </table> <p><i>Ejemplos:</i></p> <p>Coche diesel de 35 plazas (entre 3.700 y 3.800 Kg.): 1.067 Kr. (894,15 Fs.). Camión diesel de 5 Tn. de peso muerto: 2.167 Kr. (1.815, 95 Fs.).</p> <p><i>Observaciones:</i></p> <p><i>Impuesto anual especial:</i> Hasta 1967 incluido se percibirá un impuesto anual especial de 20 Kr. (16,76 Fs.) para las motocicletas; de 40 Kr. (33,52 Fs.) para los vehículos automóviles cuyo peso no sobrepase los 1.100 Kg., y de</p>	Kg.	Kr.	F. s.	0 - 999	80	(67,04)	1.000 - 1.499	120	(100,56)	1.500 - 1.999	160	(134,08)	2.000 - 2.999	240	(201,12)	3.000 - 4.999	400	(335,20)	5.000 - 7.999	560	(469,28)	8.000 - 10.999	720	(603,36)	11.000 - 13.999	880	(737,44)	14.000 -	1.200	(1.005,60)
	Kg.	Kr.	F. s.																												
0 - 999	80	(67,04)																													
1.000 - 1.499	120	(100,56)																													
1.500 - 1.999	160	(134,08)																													
2.000 - 2.999	240	(201,12)																													
3.000 - 4.999	400	(335,20)																													
5.000 - 7.999	560	(469,28)																													
8.000 - 10.999	720	(603,36)																													
11.000 - 13.999	880	(737,44)																													
14.000 -	1.200	(1.005,60)																													

LA FISCALIDAD DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA EN ESPAÑA

Tasas por compra y matriculación

*Exoneración a favor de los
transportes públicos*

Impuesto por compra:

Coches de turismo y ciertos camiones ligeros: tasa proporcional al peso del vehículo (igual en coronas suecas al 155 por 100 de su peso, expresado en Kg.).

Tasa adicional:

Vehículo de un peso > a 1.600 Kg., 195 Kr. (163,41 Fs.); por cada fracción entera de 50 Kg. que sobrepase los 1.600 Kg.

Motocicletas:

Hasta 75 Kg.: 255 Kr. (213,69 Fs.).

De 75 a 160 Kg.: 335 Kr. (280,73 Fs.).

Más de 160 Kg.: 505 Kr. (423,19 Fs.).

Países	Tasas anuales sobre los vehículos																																													
	<p>75 Kr. (62,85 Fs.) para los otros vehículos. Este impuesto está destinado a financiar los gastos de dirección de circulación (de izquierda a derecha).</p> <p>2) <i>Vehículos matriculados en el extranjero:</i></p> <p>i) Tasas sobre los vehículos extranjeros que no se benefician de la exoneración:</p> <table border="1" data-bbox="329 465 1128 609"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: right;"><i>Kr. por día</i></th> <th style="text-align: right;"><i>F. s.</i></th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Vehículos de uso privado (máx. 8 personas)</td> <td style="text-align: right;">1</td> <td style="text-align: right;">(0,84)</td> </tr> <tr> <td>Otros vehículos</td> <td style="text-align: right;">6</td> <td style="text-align: right;">(5,03)</td> </tr> <tr> <td>Remolque enganchado a un vehículo de viajeros</td> <td style="text-align: right;">0,25</td> <td style="text-align: right;">(4,19)</td> </tr> <tr> <td>Otros remolque no utilizados como semirremolques</td> <td style="text-align: right;">5</td> <td style="text-align: right;">(4,19)</td> </tr> </tbody> </table> <p>ii) Países para los cuales la exoneración es concedida para los vehículos comerciales que entran en Suecia:</p> <p><i>Exoneración válida por un año:</i> Austria, Dinamarca, Francia, Grecia, Hungría, Luxemburgo, Noruega, Países Bajos, Polonia, Portugal, Checoslovaquia y Yugoslavia.</p> <p><i>Exoneración válida por noventa días:</i> Irlanda, Reino Unido (bajo ciertas condiciones) y Suiza.</p>					<i>Kr. por día</i>	<i>F. s.</i>	Vehículos de uso privado (máx. 8 personas)	1	(0,84)	Otros vehículos	6	(5,03)	Remolque enganchado a un vehículo de viajeros	0,25	(4,19)	Otros remolque no utilizados como semirremolques	5	(4,19)																											
	<i>Kr. por día</i>	<i>F. s.</i>																																												
Vehículos de uso privado (máx. 8 personas)	1	(0,84)																																												
Otros vehículos	6	(5,03)																																												
Remolque enganchado a un vehículo de viajeros	0,25	(4,19)																																												
Otros remolque no utilizados como semirremolques	5	(4,19)																																												
Suiza	<p>1) <i>Vehículos matriculados en Suiza.</i></p> <p>a) <i>Tasa de circulación:</i> (con validez al 1.º de enero de 1966)</p>																																													
	<p><i>Transportes de personas</i></p> <p>a) Vehículos de uso privado.</p> <p>b) Autocares.</p>	<p><i>Potencia fiscal</i></p>	<p>SEGÚN LOS CANTONES</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th><i>Mínima</i></th> <th><i>Máxima</i></th> </tr> </thead> </table>		<i>Mínima</i>	<i>Máxima</i>	<p><i>Media general</i></p>																																							
<i>Mínima</i>		<i>Máxima</i>																																												
<table border="1"> <tbody> <tr><td>2 CV.</td><td>70,00</td><td>178,00</td><td>133,00</td></tr> <tr><td>8 CV.</td><td>153,00</td><td>280,00</td><td>206,00</td></tr> <tr><td>15 CV.</td><td>264,00</td><td>440,00</td><td>335,00</td></tr> <tr><td>20 CV.</td><td>324,00</td><td>565,00</td><td>430,00</td></tr> <tr><td>25 CV.</td><td>384,00</td><td>687,00</td><td>528,00</td></tr> <tr><td>30 CV.</td><td>444,00</td><td>823,00</td><td>628,00</td></tr> <tr><td>35 CV.</td><td>480,00</td><td>944,00</td><td>726,00</td></tr> <tr><td>40 CV.</td><td>560,00</td><td>1.096,00</td><td>828,00</td></tr> </tbody> </table>	2 CV.	70,00	178,00	133,00	8 CV.	153,00	280,00	206,00	15 CV.	264,00	440,00	335,00	20 CV.	324,00	565,00	430,00	25 CV.	384,00	687,00	528,00	30 CV.	444,00	823,00	628,00	35 CV.	480,00	944,00	726,00	40 CV.	560,00	1.096,00	828,00	<table border="1"> <tbody> <tr><td>10 CV. y 8 plazas.</td><td>140,00</td><td>330,00</td><td>—</td></tr> <tr><td>51 CV. y 30 plazas.</td><td>580,00</td><td>1.536,00</td><td>—</td></tr> </tbody> </table>	10 CV. y 8 plazas.	140,00	330,00	—	51 CV. y 30 plazas.	580,00	1.536,00	—	<table border="1"> <tbody> <tr><td>10 CV. y 8 plazas.</td><td>—</td></tr> <tr><td>51 CV. y 30 plazas.</td><td>—</td></tr> </tbody> </table>	10 CV. y 8 plazas.	—	51 CV. y 30 plazas.	—
2 CV.	70,00	178,00	133,00																																											
8 CV.	153,00	280,00	206,00																																											
15 CV.	264,00	440,00	335,00																																											
20 CV.	324,00	565,00	430,00																																											
25 CV.	384,00	687,00	528,00																																											
30 CV.	444,00	823,00	628,00																																											
35 CV.	480,00	944,00	726,00																																											
40 CV.	560,00	1.096,00	828,00																																											
10 CV. y 8 plazas.	140,00	330,00	—																																											
51 CV. y 30 plazas.	580,00	1.536,00	—																																											
10 CV. y 8 plazas.	—																																													
51 CV. y 30 plazas.	—																																													

LA FISCALIDAD DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA EN ESPAÑA

<i>Tasas por compra y matriculación</i>	<i>Exoneración a favor de los transportes públicos</i>

Países	Tasas anuales sobre los vehículos			
Transportes de mercancías con una carga útil por encima de 2,5 Tn. Remolques.	Potencia fiscal	SEGÚN LOS CANTONES		Media general
		Mínimo	Máximo	
	15 CV.	230,00	650,00	369,00
	20 CV.	295,00	1.150,00	512,00
	25 CV.	360,00	1.460,00	629,00
	30 CV.	425,00	1.530,00	731,00
	41 CV.	525,00	1.630,00	954,00
	50 CV.	525,00	1.930,00	1.150,00
Remolques.	20,00	400,00		
2) Vehículos matriculados en el extranjero. a) Vehículos de uso privado: Estos vehículos no están sujetos a las tasas sobre la permanencia de más de un año en Suiza, o si el poseedor habita desde hace más de un año en Suiza y utiliza el vehículo más de un mes. Si el vehículo permanece más de tres meses en el extranjero, el período de un año es de nuevo calculado a partir de la próxima entrada en Suiza. b) Vehículos comerciales. Los vehículos utilizados en tráfico internacional están exonerados de las tasas. Si los vehículos son utilizados para transportes interiores deben en principio en las aduanas estar previstos de permisos y plazas de control suizo y están sometidos igualmente a la tasa de circulación suiza.				

LA FISCALIDAD DE LOS TRANSPORTES POR CARRETERA EN ESPAÑA

<i>Tasas por compra y matriculación</i>	<i>Exoneración a favor de los transportes públicos</i>

5. IMPUESTOS DIRECTOS SOBRE LA CIFRA DE NEGOCIOS DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE POR CARRETERA

En el apartado anterior se viene a recoger la tributación por impuestos directos en: Bélgica, España, Italia, Alemania, Reino Unido, Suecia y Suiza.

De acuerdo con el mismo podemos confeccionar los siguientes cuadros que recopilan tanto la base como el tipo de tributación de las mencionadas clases de impuestos:

	<i>ESPAÑA</i>	<i>Bélgica</i>	<i>Italia</i>	<i>Alemania</i>	<i>R. Unido</i>	<i>Suecia</i>	<i>Suiza</i>
Base de imposición	Cuota de beneficios.	—	—	—	—	—	—
Tipo de imposición	30 % para viajeros 25 % para mercancías.	—	—	—	—	—	—

	<i>ESPAÑA</i>	<i>Bélgica</i>	<i>Italia</i>	<i>Alemania</i>	<i>R. Unido</i>	<i>Suecia</i>	<i>Suiza</i>
Base de imposición	Licencia fiscal.	Cifra de negocios.	Cifra de negocios.	Cifra de negocios.	—	—	—
Tipo de imposición	Cantidad fija por clase de vehículo.	7 %	4 % más un timbre del 4,5 %.	12 % para viajeros. 7 % para mercancías.	—	—	—

Nota.—En los que se refiere al impuesto sobre beneficios para las empresas de transporte en España, el cual no está recogido dentro del apartado anterior, se han tomado aquellos porcentajes que parecen más idóneos para el tipo de sociedad mercantil en que se constituyen las empresas de transporte por carretera.

De la simple confrontación de los cuadros anteriores viene a deducirse que España es el único país que tiene dos clases de impuestos directos

—licencia fiscal y cuota de beneficios— que recaen sobre los transportistas por carretera.

Desde luego, ha de ponerse de manifiesto que la licencia fiscal, que grava el mero ejercicio de la actividad del transporte, es un impuesto cuya característica principal es la de servir de control para la Hacienda pública, ya que al hacerse la tributación por la cuota de beneficios de sociedades se deduce la cantidad correspondiente a la Licencia Fiscal, puesto que, volvemos a repetir, esta última tiene el carácter de impuesto a cuenta del primero.

Sería conveniente, como medida de simplificación del sistema tributario, que ambas clases de impuestos se yuxtapusiesen en uno solo, que a modo de impuesto sobre la renta industrial, igual que sucede con los países del Mercado Común, gravase la actividad empresarial.

También ha de ponerse de manifiesto la diferencia existente en cuanto a la base impositiva en relación a los países como Bélgica, Italia y Alemania, que forman parte del Mercado Común; por lo tanto sería más conveniente que se tendiese hacia las mismas orientaciones que existen dentro de los citados países y se tomase como base de imposición la cifra de negocios en vez de la cuota de beneficios, de este modo quedaría frenado en menor proporción el principal objetivo de la empresa dentro de las economías capitalistas que es obtener el mayor lucro posible.

Con arreglo al trabajo realizado por el señor Izquierdo sobre "Fiscalidad de los transportes terrestres", tenemos en el cuadro correspondiente al impuesto sobre beneficios, los siguientes resultados durante el año 1964:

	<i>Autobuses y similares</i>	<i>Autocamiones</i>
Número de empresas contribuyentes	2.907	47.248
Impuestos (pesetas)	100.859.700	507.542.750
Impuesto por empresa	34.000	12.000

Del anuario estadístico de España se ha deducido para el mismo año la recaudación media de una empresa de líneas regulares de transportes de viajeros, la cual alcanzó la cantidad de 1.780.000 pesetas.

Es de hacer observar que de las 2.907 empresas que tributan por el impuesto sobre beneficios, 1.376 corresponden a transportistas que realizan servicios de líneas regulares, con lo cual se supone que aproximadamente el 50 por 100 corresponde a empresas de transporte discrecional cuyo volumen de ingresos es inferior al de las anteriores.

Estudios realizados acerca de los ingresos brutos del transporte de viajeros, confirman que entre los servicios regulares y discrecionales existe la relación de 7/3, o sea, que del ingreso bruto total, el 70 por 100 corresponde a líneas regulares y el 30 por 100 a servicios discrecionales.

De todo esto, al ser aproximadamente igual el número de empresas de transporte en ambas clases de servicios, y como ha sido calculada la cifra de recaudación media en los servicios regulares, podremos obtener la correspondiente a los transportes discrecionales, que será.

$$1.780.000 \cdot \frac{3}{7} = 760.000 \text{ ptas.}$$

Ponderando ambas cantidades, deducimos el ingreso medio de una empresa de transportes de viajeros por carretera que será:

$$1.780.000 + 760.000 = 1.270.000 \text{ ptas.}$$

Como anteriormente hemos deducido el impuesto por empresa de transporte de viajeros, resultará que el tipo de imposición en España para esta clase de tráfico ha sido:

$$\frac{34.000}{1.270.000} = 2,70 \%$$

En relación a los impuestos directos de las empresas de transporte de mercancías, podíamos calcular los ingresos posibles de una empresa que tributase de acuerdo con el tipo de impuesto que se lleva a cabo en Bélgica, Italia y Alemania, de tal modo que el resultado de la tributación fuese 12.000 pesetas que es la cifra media de las empresas de transporte de mercancías en España:

Haciendo estas operaciones se deduce que la recaudación media sería:

162.000 según el tipo impositivo existente en Bélgica.

300.000 según el tipo impositivo existente en Italia.

162.000 según el tipo impositivo existente en Alemania.

lo cual nos viene a demostrar el reducido tipo de tributación por impuestos directos de las empresas de transportes de mercancías en España.

Al hacer comparaciones hay que tener en cuenta que no se pueden conceder a los mismos un valor absoluto sin hacer un profundo estudio de los elementos que integran los conjuntos. Por ello es preciso recurrir a las

comparaciones entre países, a buscar ciertas correlaciones en las que intervengan una magnitud macroeconómica —producto nacional bruto, renta nacional, etc.—.

En el caso que estamos estudiando, se vio la correlación existente entre el % de impuestos directos en relación con la cifra de negocios, con la parte de producto nacional bruto correspondiente al sector transportes, todo ello dentro de los países del Mercado Común —Transporte de viajeros—. Refiriendo el producto nacional bruto de los distintos países a España, tomada como unidad de medida, resulta la siguiente recta de regresión:

$$\gamma - 9,17 = 1,16 (\alpha - 3,29)$$

cuyo coeficiente de correlación, $\rho = 0,88$.

Desde luego, al ser el número de países escaso, la correlación obtenida iba a ser bastante aceptable, pero hay que resaltar que las condiciones políticas, económicas y sociales de los países de la Comunidad Europea son similares y su armonización fiscal de los “seis” debe perseguir la supresión de las distorsiones de origen tributario que falseen la competencia entre las economías nacionales integradas.

De acuerdo con todo esto, si hacemos $x = 1$ en la recta de regresión tendremos

$$\gamma = 6,48 \%$$

como tipo de imposición directa en los transportes de viajeros por carretera en España, el cual comparado con el 2,7 por 100 que actualmente tributa este medio de transporte, nos viene a confirmar la creencia mantenida por los diversos autores que han estudiado el tema, de que los impuestos directos en el transporte por carretera son muy bajos y por lo cual se deberían incrementar para que de este modo la relación entre los impuestos directos e indirectos se acercasen a la de otros países. El autor de este estudio cree que por lo menos se ha de duplicar la imposición de tipo directo para poder aproximarnos a los países integrados dentro del Mercado Común.

Estos resultados a que se ha llegado en relación al transporte de viajeros por carretera se ven agravados cuando se trata del transporte de mercancías, debido principalmente al caos que reina dentro del mercado de transporte, consecuencia, sin duda, a una falta de ordenación que lleva consigo una evasión de los ingresos que recibe la Hacienda pública por imposición directa.

Viene a confirmar todo lo dicho, la cantidad de 12.000 pesetas que tributan, como media, las empresas de transporte de mercancías, lo cual representa un 2,5 por 100 para aquellas que obtuviesen unos ingresos mínimos de alrededor de 500.000 pesetas, cifra todas luces insignificante si se compara tanto el ingreso como el tipo de tributación con países como Bélgica (7 por 100), Italia (8,5 por 100), etc.

Resumiendo en relación con los impuestos directos del transporte por carretera, podemos sacar las siguientes conclusiones:

- simplificación del sistema con un impuesto único que a modo de impuesto sobre la renta industrial grave el mero ejercicio de la actividad del transporte,
- modificar la base de imposición tributando sobre los ingresos en vez de los beneficios como medio más eficaz para evitar la atomización en el campo del transporte de mercancías,
- aumentar al doble los tipos de imposición para acercarnos de esta forma a los países integrados dentro del Mercado Común.

6. IMPUESTOS SOBRE CARBURANTES Y NEUMATICOS

Con arreglo a los datos obtenidos en el apartado 4, podemos deducir el siguiente cuadro, que nos relaciona los precios tanto de carburantes como neumáticos con los impuestos de tipo indirecto que tienen los consumidores finales dentro del transporte por carretera:

Países	GASOLINA			GAS-OIL			NEUMÁTICOS	
	Precio (lt.)	Impuesto	$\frac{\text{Impuesto}}{\text{precio}} (\%)$	Precio (lt.)	Impuesto	$\frac{\text{Impuesto}}{\text{precio}} (\%)$	Derechos de aduana	Impuesto sobre la venta
Suecia	0,63	0,478	75 %	0,5124	0,323	63 %	—	—
Suiza	0,66	0,386	59 %	0,63	0,3098	62 %	—	5,4 %
Alemania	0,65	0,38	58 %	0,64	0,36	56 %	—	—
Inglaterra	0,5975	0,418	69 %	0,559	0,412	74 %	24 %	—
Bélgica	0,7458	0,545	73 %	0,335	0,14	42 %	20 % - 25 %	7 %
Italia	0,875	0,575	66 %	0,595	0,32	54 %	20 % - 28 %	4 %
España	0,682	0,39	57 %	0,403	0,17	42 %	25 % - 30 %	4,5 % - 4,9 %

NOTA: Los precios de la gasolina y gas-oil han sido otomados en relación a un octanaje medio, de esta forma para España se ha cogido la gasolina de 96 octanos.

Los países de la Comunidad Europea tienen entre sí derechos de aduanas interiores a los especificados en el cuadro. Todos los precios e impuestos están expresados en francos suizos.

Atendiendo a lo marcado en las columnas correspondientes a neumáticos, podemos distinguir dos grupos: a) Suecia e Inglaterra, que no tienen gravamen alguno sobre la venta de neumáticos y con una política de mayor libertad impositiva; b) países del Mercado Común, excluida Alemania, y con la inclusión a su vez de Suiza y España, con una tendencia a una armonización fiscal en el sector de los transportes.

La posible integración que venimos recalcando dentro del Mercado Común nos induce a comparar la situación de España con los países que forman dicho mercado. La posición de nuestro país con un impuesto comprendido entre el 4,5 y 4,9 por 100 sobre el precio de venta no presenta grandes diferencias en relación a Italia, Suiza y Bélgica, países de superior desarrollo económico.

Podíamos explicar esta posible distorsión, conociendo que el impuesto sobre neumáticos, enmarcado dentro del Impuesto General sobre Tráfico de Empresas, está en peor condición tributaria que otros elementos del propio vehículo, cuyos tipos especiales de tributación están entre el 2 y 2,7 por 100, de acuerdo con la escala general del Impuesto de Tráfico de Empresas.

De todo esto se deduce que siendo el impuesto sobre neumáticos un gravamen por el tráfico de la empresa, éste debiera ser inferior al que hoy en día se tributa —4,5 a 4,9 por 100—, con lo cual tendería a desaparecer esa pequeña distorsión de que países de distinto desarrollo económico dentro de sistemas económicos análogos tengan la misma fiscalidad en lo que se refiere a la venta de neumáticos.

En lo que se refiere a las columnas correspondientes a los impuestos sobre carburantes, debe reconocerse que la tributación no guarda mucha hilación, pues el peso de la fiscalidad debe estar ligado con el sistema económico del país que se considere, así como su grado de desarrollo que podríamos expresar por su producto nacional bruto por habitante o su renta *per capita*. Independientemente de estos factores de tipo exógeno a la tributación en sí, existen otros de tipo endógeno, como pueden ser la falta de ordenación de los derechos de aduanas que tienen que pagar los países importadores de petróleo, los cuales tienen gravámenes diferentes, de modo que, por ejemplo, en Italia dicho tributo —14 por 100 sobre el precio— es superior a Bélgica —6 por 100 sobre el precio—, lo cual viene a ser otro de los múltiples motivos para que el impuesto sobre la gasolina italiana —0,575 francos suizos por litro— sea superior a la belga —0,545 francos suizos—.

Para mejor resaltar lo anteriormente dicho, podríamos ordenar los di-

versos países con arreglo al siguiente cuadro que pone de manifiesto una ordenación cualitativa de los impuestos sobre carburantes:

<i>Gasolina</i>	<i>Producto Nacional Bruto por habitante (1966)</i>	<i>Impuesto (litro)</i>	<i>Impuesto/precio</i>
1	Suecia	Italia	Suecia
2	Suiza	Bélgica	Bélgica
3	Bélgica	Suecia	Inglaterra
4	Inglaterra	Inglaterra	Italia
5	Alemania	España	Suiza
6	Italia	Suiza	Alemania
7	España	Alemania	España

<i>Gas-oil</i>	<i>Producto Nacional Bruto por habitante (1966)</i>	<i>Impuesto (litro)</i>	<i>Impuesto/precio</i>
1	Suecia	Inglaterra	Inglaterra
2	Suiza	Suiza	Suecia
3	Bélgica	Alemania	Suiza
4	Inglaterra	Italia	Alemania
5	Alemania	Suecia	Italia
6	Italia	España	España
7	España	Bélgica	Bélgica

Claramente se ve que la relación que pudiera existir entre los tipos de imposición y el mencionado grado de desarrollo no existe, pues en los cuadros anteriores se contempla al considerar el valor relativo —impuesto/precio— del gravamen, como Italia o Bélgica, tienen unos tributos superiores a Suiza teniendo un inferior nivel de desarrollo. Por otro lado, puede afirmarse que en aquellos países más atrasados, el consumo de la gasolina por los coches se debe considerar como un impuesto de lujo, lo cual traería consigo una mayor imposición que la llevada a cabo en países más adelantados, en los cuales la naturaleza del impuesto sobre la gasolina tiene la consideración de un impuesto especial sobre el consumo, y por lo tanto se infiere que el gravamen debe ser inferior.

Todo esto tiende a explicar el hecho de que, por ejemplo, Italia, país incluido dentro del Mercado Común, tenga un impuesto sobre la gasolina, en valor absoluto —francos suizos por litro— mayor que Bélgica o Alemania.

Cuando se trata del gas-oil, la imposición reflejada en los cuadros ante-

rios muestra una mayor homogeneidad, ya que la naturaleza del tributo por el consumo del mismo, debido a la principal utilización que de él hacen los camiones es siempre la misma, puesto que se trata de un impuesto especial sobre el consumo. Sentada esta base podíamos decir, con arreglo a la ordenación hecha, que el impuesto sobre el gas-oil en Bélgica es bajo y en cambio en Inglaterra tiene un gravamen más alto.

En resumen, vemos de esta forma las circunstancias tan diversas que producen una falta de ordenación en lo que concierne al impuesto sobre combustibles dentro de los países de la Comunidad Económica para Europa, ya que incluso no se debe olvidar que los efectos de la imposición pueden ser diferentes desde el punto de vista de la Hacienda pública que desde el punto de vista del usuario, como se ha intentado explicar al hacer las consideraciones anteriores en relación al valor relativo —impuesto/precio— y al absoluto —impuesto por litro—.

La yuxtaposición de estos efectos y otros ya mencionados, volvemos a repetir, son la causa de la poca ordenación que existe en el impuesto sobre los carburantes.

Con arreglo a la clasificación anteriormente realizada ateniendo al producto nacional bruto por habitante, podemos prescindir de los países más desarrollados —Suecia, Suiza, Inglaterra— y nos quedaríamos con Bélgica, Alemania, Italia, países incluidos dentro del Mercado Común, objetivo de España en una futura integración.

De acuerdo con esto, la clasificación anterior quedaría:

<i>Gasolina</i>	<i>Producto Nacional Bruto por habitante (1966)</i>	<i>Impuesto (litro)</i>	<i>Impuesto/precio</i>
1	Bélgica	Italia	Bélgica
2	Alemania	Bélgica	Italia
3	Italia	España	Alemania
4	España	Alemania	España

<i>Gas-oil</i>	<i>Producto Nacional Bruto por habitante (1966)</i>	<i>Impuesto (litro)</i>	<i>Impuesto/precio</i>
1	Bélgica	Alemania	Alemania
2	Alemania	Italia	Italia
3	Italia	España	España
4	España	Bélgica	Bélgica

Dentro de este grupo parcial, cuyas características de desarrollo económico son más afines para poderlas comparar con España, sucede la misma falta de ordenación que venimos comentando y solamente en el impuesto sobre el gas-oil pudiera manifestarse una posible regularidad en cuanto Bélgica incrementase su gravamen para colocarse al mismo nivel que Alemania.

En lo que se refiere a España, ya sea por el impuesto de gasolina o gas-oil, ocupa con arreglo a su clasificación atendiendo a su grado de desarrollo el último lugar, es decir, que es dentro de los países citados en donde el usuario del transporte tiene menor gravamen —impuesto/precio— por el consumo de carburante. No vislumbrándose alguna correlación, por las causas ya mencionadas, que nos pudiese ligar el tipo de imposición con alguna variable macroeconómica, poco se puede decir con respecto a la cuantificación del gravamen que soportan los carburantes en relación a otros países.

Si nos fijamos en la cantidad global por el impuesto de gasolina, veremos que ésta es superior a la de Alemania e inferior a la de Italia y Bélgica, lo cual no parece racional si se tiene en cuenta el grado de desarrollo de los citados países. Creemos que este gravamen global en un país en vías de desarrollo —España— debe ser superior al que actualmente existe, pues hemos de partir de las necesidades de infraestructura y conservación viarias, así como la naturaleza del gravamen por gasolina que debe considerarse como impuesto de lujo.

En resumen, se puede decir que la imposición en España —impuesto/precio— tanto en gasolina como en gas-oil guarda relación cualitativa con la de los restantes países del Mercado Común, y en cuanto al impuesto global por litro de gasolina y gas-oil creemos que debiera ser aumentado para estar más en correspondencia con la política llevada a cabo en los mencionados países.

Hay que tener en cuenta que estos estudios particulares por cada clase de impuestos pueden originar unas conclusiones que difieran de las que se obtendrían al estudiar en conjunto la fiscalidad del transporte por carretera, pues puede suceder que las estructuras políticas y sociales, así como el grado de desarrollo económico sean la causa de que se hayan de incrementar o disminuir un tipo de impuestos en relación con otros de la misma naturaleza en países europeos distintos.

Finalmente hemos de resaltar la conveniencia de que la naturaleza de la imposición se vincule al sector del transporte, cumpliendo la función de que los costes de infraestructura deben ser absorbidos por el beneficiario

Concepto	Clase de vehículo	España	Bélgica	Italia	Alemania	Inglaterra	Suecia	Suiza
Derechos de aduanas (derechos de importación + impuestos por compensación de gravámenes) (% sobre el valor en aduanas de las mercancías)	Coches			—	—	—	—	—
	Autobuses	80-85 %	18,6 % 18,6 % (< 11 plazas) 15,6 % (≥ 11 plazas)	—	—	—	—	—
	Camiones		15,6 %	—	—	—	—	—
Impuestos sobre la compra de vehículos (% sobre el valor en fábrica del vehículo) (precios en francos suizos)	Coches	17,6 % (≤ 7 CV.) 20 % (> 7 CV.)	18 %	4 %	—	27,5 %	—	—
	Autobuses	—	18 % (< 9 CV.) 15 % (≥ 9 CV.)	24,5 Fs. (< 8 CV.) 49 Fs. (8-12 CV.) 70 Fs. (12-20 CV.) 49 Fs. (< 0,7 Tn.) 119 Fs. (0,7-1,5 Tn.) 147 Fs. (1,5-3 Tn.)	—	27,5 % (≤ 10 CV.) 0 % (> 10 CV.)	—	—
	Camiones	—	15 %		—	—	—	—
Tasa por identificación y valoración (francos suizos)	Gasolina	6,2	—	—	—	—	—	—
	Gas-oil	9,3	—	—	—	—	—	—
Tasa de circulación (francos suizos)	Autobuses	31 (< 10 plazas) 46,5 (10-20 plazas) 62 (20-30 plazas)	—	—	—	—	—	—
	Camiones	15,5 (< 1 Tn) 31 (1-2 Tn) 46,5 (2-4 Tn)	—	—	—	—	—	—

del servicio prestado para que de esta forma estemos en correspondencia con la igualdad de trato predicho y con los criterios básicos sobre fiscalidad al principio establecidos, pues se da la paradoja que el impuesto sobre carburantes que grava el uso y consumo de los mismos tiene las características de un impuesto sobre el tráfico de empresas, pero su tratamiento impositivo es diferente que el llevado a cabo en otros sectores que no sea el del transporte.

7. IMPUESTOS INDIRECTOS SOBRE LAS COMPRAS Y TASAS SOBRE LA MATRICULACION DE LOS VEHICULOS

Se trata, como ya se ha puesto de manifiesto, de unos impuestos de tipo indirecto que gravan la adquisición con unos derechos de aduanas correspondientes si se trata de vehículos importados del extranjero, así como unas tasas fiscales por circulación y matriculación de los mismos.

Con arreglo a los datos obtenidos en el apartado 4, podemos deducir el siguiente cuadro, reduciendo anteriormente la base de tributación a las mismas unidades homogéneas que han sido tomadas para España.

La equivalencia adoptada para pasar de un gravamen sobre el número de plazas de autobuses a número de CV. de potencia, ha sido 1,2 plazas \simeq 1 CV., obtenido de una encuesta realizada por el Laboratorio de Transportes.

De la simple observación del cuadro anterior podemos resaltar:

a) Sobre el transporte comercial en España gravita una serie de tasas de tipo indirecto —tasa por identificación y valoración, tasa de circulación— que son la causa de que se rompan las reglas de igualdad de trato, así como los principios básicos de imposición indirecta que han sido expuestos en los primeros apartados, con lo cual la presión tributaria sobre las empresas de transporte están en posición desfavorable con respecto a cualquier otra empresa de tipo mercantil.

b) Los derechos de aduana que gravan la importación de los vehículos de carretera es elevadísima si se la compara con la de los demás países, en los cuales no existe ninguna tasa, a excepción de Bélgica, en la cual el gravamen tiene más bien la naturaleza de un impuesto por compensación de gravámenes interiores quedando libres los derechos de importación. Todo esto es debido principalmente a la protección arancelaria que tienen los fabricantes en España, lo cual trae consigo unos costes de fabricación más elevados.

c) El impuesto sobre la compra de los coches tiene en España unos porcentajes similares a los de otros países de economías más adelantadas —Bélgica e Inglaterra—, con lo cual parece deducirse que aunque no se excluya la imposición de lujo sobre la adquisición de los vehículos, debía ser dicho impuesto revisado con el fin de que se acomodase al sentido social que tienen algunos tipos de vehículos. Nos estamos refiriendo especialmente al impuesto del 17,6 por 100 sobre el valor en fábrica que tributan los vehículos de potencia inferior a 7 CV., y en menor medida al de 20 por 100 para aquellos coches cuya potencia fiscal es mayor de 7 CV. Viene a sobrepesar más la afirmación anterior, el hecho de que en España además del impuesto sobre adquisición existe otro que grava la tenencia y uso de los vehículos de lujo o turismo que poseen una potencia fiscal individual o conjunta superior a 7 CV.

8. IMPUESTOS INDIRECTOS SOBRE LA TENENCIA Y USO DE LOS VEHICULOS, ASI COMO LAS TASAS SOBRE AUTORIZACION DE CIRCULACION DE LOS MISMOS

Se considera en este apartado los impuestos de tipo indirecto que gravan la tenencia y uso de los vehículos, así como las tasas fiscales que corresponden a las autorizaciones de transporte expedidas por el Ministerio de Obras Públicas.

De acuerdo con los datos obtenidos en el apartado 4, se han deducido los gráficos adjuntos en los cuales las bases de tributación de los distintos países han sido homogeneizados tomándose como unidad común de comparación la utilizada para España.

La representación gráfica viene definida por los siguientes puntos:

<i>Impuesto sobre la tenencia y uso</i>	<i>España</i>	<i>Bélgica</i>	<i>Italia</i>	<i>Inglaterra</i>	<i>Suecia</i>	<i>Suiza</i>
Turismos. (Fs. = francos suizos.) (CV. = caballo de potencia.)	12,4 Fs. → (0 - 4 CV.) 21,7 Fs. → (4 - 7 CV.) 65 - 77,5 Fs. → (7 - 9 CV.) 136 - 164,3 Fs. → (10 - 13 CV.) 217 - 272 Fs. → (14 - 17 CV.) 446,4 - 613 Fs. → (18 - 21 CV.) 055 - 1.173 Fs. → (22 - 25 CV.)	62,57 Fs. → (≤ 4 CV.) 125,14 Fs. → (8 CV.) 159 Fs. → (10 CV.) 312 Fs. → (20 CV.) 530 Fs. → (15 CV.) 812,5 Fs. → (25 CV.) 1.157 Fs. → (30 CV.) 1.570 Fs. → (35 CV.)	35 Fs. → (≤ 5 CV.) 73,5 Fs. → (10 CV.) 220,5 Fs. → (15 CV.) 448 Fs. → (20 CV.) 679 Fs. → (25 CV.) 924 Fs. → (30 CV.) 1.169 Fs. → (35 CV.)	130,25 Fs. → (< 7 CV.) 182,35 Fs. → (≥ 7 CV.)	92,18 Fs. → (8,2 CV.) 350,24 Fs. → (18,2 CV.) 819,44 Fs. → (36 CV.)	133 Fs. → (0 - 2 CV.) 206 Fs. → (2 - 8 CV.) 335 Fs. → (8 - 15 CV.) 430 Fs. → (15 - 20 CV.) 528 Fs. → (20 - 25 CV.) 628 Fs. → (25 - 30 CV.) 726 Fs. → (30 - 35 CV.) 828 Fs. → (35 - 40 CV.)

NOTA: Para Suecia se ha empleado la relación $\frac{\text{Tara (Tn.)}}{\text{Potencia (CV.)}} = 0,11$, y para España, dentro del impuesto de lujo por posesión y uso de los vehículos, se ha incluido el impuesto municipal de circulación.

Tasa de circulación	España	Bélgica	Italia	Alemania	Suecia
Autobuses. (Fs. = francos suizos.)	<i>Sin canon de coincidencia</i>	62,57 Fs. → (4,8 plazas) 78,21 Fs. → (16 plazas)	63 Fs. → (≤ 8,3 plazas)	0 Fs. → (0 plazas) 237,6 Fs. → (8 plazas)	92,18 Fs. → (≤ 5,8 plazas)
	15,5 Fs. → (9 plazas) 24,8 Fs. → (9 - 20 plazas) 31 Fs. → (> 20 plazas)	93,85 Fs. → (7,2 plazas) 109,45 Fs. → (8,4 plazas) 125,14 Fs. → (9,6 plazas) 140,75 Fs. → (10,8 plazas) 159,03 Fs. → (12 plazas) 183,53 Fs. → (13,2 plazas) 212 Fs. → (14,4 plazas) 312,84 Fs. → (18 plazas) 530,10 Fs. → (24 plazas) 812,52 Fs. → (30 plazas) 1.157,5 Fs. → (36 plazas)	231 Fs. → (16,7 plazas) 441 Fs. → (26 plazas) 714 Fs. → (33 plazas) 871 Fs. → (37,5 plazas)	380 Fs. → (12 plazas) 540 Fs. → (16 plazas) 720 Fs. → (20 plazas) 910 Fs. → (24 plazas) 1.110 Fs. → (28 plazas) 1.359 Fs. → (32 plazas) 1.580 Fs. → (36 plazas)	1.226 Fs. → (31 plazas) 1.689 Fs. → (37 plazas)

NOTA: Para Bélgica e Italia se ha tomado 1,2 plazas \approx 1 CV.; para Alemania, 1 Tn. del peso total autorizado igual a 4 piezas, y para Suecia 1 Tn. de peso muerto igual a 6,2 plazas.

Tasa de circulación	España	Bélgica	Italia	Alemania	Inglaterra	Suecia	Suiza
Camiones (Fs. = francos suizos.) (Tn. = tonelada.)	<i>Sin canon de coincidencia</i>	0 - 130,4 Fs. → (0 - 0,8 Tn.)	52,5 Fs. → (0 - 0,4 Tn.)	8 - 213,84 Fs. → (0 - 0,08 Tn.)	281,34 Fs. → (0-1 Tn.)	92,18 Fs. → (0 - 0,72 Tn.)	0 Fs. → (0 - 2,5 Tn.)
	15,5 Fs. → (< 1 Tn.)	130,4-130,4 Fs. → (0,8 - 1 Tn.)	73,5 Fs. → (0,4 - 0,8 Tn.)	213,84-237,6 Fs. → (0,8 - 1 Tn.)	937,8 Fs. → (1-5 Tn.)	92,18-123,2 Fs. → (0,72 - 1 Tn.)	369 Fs. → (2,5 - 3,1 Tn.)
	24,8 Fs. → (1 - 3 Tn.)	130,4 - 756 Fs. → (1 - 5 Tn.)	94,5 Fs. → (0,8 - 1,2 Tn.)	253,8 - 386 Fs. → (1 - 1,5 Tn.)	937,8 - 1.313 Fs. → (5,6-6,25 Tn.)	123,2 - 743 Fs. → (1 - 3 Tn.)	512 Fs. → (3,1 - 4 Tn.)
	31 Fs. → (> 3 Tn.)	756 - 756 Fs. → (3 - 3,75 Tn.)	136,5 Fs. → (1,2 - 1,6 Tn.)	405 - 540 Fs. → (1,5 - 2 Tn.)	.....	743 - 743 Fs. → (3 - 3,75 Tn.)	629 Fs. → (4 - 5,1 Tn.)
	<i>Con canon de coincidencia</i>	756-1.200 Fs. → (3,75 - 5 Tn.)	178,5 Fs. → (1,6 - 2 Tn.)	572 - 715 Fs. → (2 - 2,5 Tn.)	.....	743 - 1.815 Fs. → (3,75 - 6,25 Tn.)	731 Fs. → (5,1 - 6,1 Tn.)
		1.200-1.500 Fs. → (5 - 6,25 Tn.)	231 Fs. → (2 - 2,5 Tn.)	755 - 907 Fs. → (2,5 - 3 Tn.)		.....	954 Fs. → (6,1 - 8,4 Tn.)
	31,8 Fs. → (0 - 1 Tn.)	.....	283,5 Fs. → (2,5 - 3 Tn.)	956 - 1.060 Fs. → (3 - 3,75 Tn.)			1.150 Fs. → (8,4 - 10 Tn.)
	55,1 Fs. → (1 - 2 Tn.)		336 Fs. → (3 - 3,5 Tn.)	1.060-1.120 Fs. → (3,75 - 3,90 Tn.)			
	69,1 Fs. → (2 - 3 Tn.)		388,5 Fs. → (3,5 - 4 Tn.)	1.170-1.339 Fs. → (3,90 - 4,45 Tn.)			
	233,3 Fs. → (3 - 4 Tn.)		441 Fs. → (4 - 4,5 Tn.)	1.404-1.570 Fs. → (4,45 - 5 Tn.)			
	283,3 Fs. → (4 - 5 Tn.)		493,5 Fs. → (4,5 - 5 Tn.)	.....		
	333,3 Fs. → (5 - 6 Tn.)		.....			
	383,3 Fs. → (6 - 7 Tn.)						
	631 Fs. (7 - 8 Tn.)						
						

NOTA: Para Suiza se ha tomado la siguiente equivalencia: 1 CV. ≈ 0,205 Tn. de carga útil; y para los demás países se ha tenido en cuenta que la relación existente entre el peso muerto y la capacidad del camión es:
 1 Tn. útil = 1,25 Tn. de tara para 0 - 1 Tn. de capacidad.
 1 Tn. útil = 1 Tn. de tara para 1 - 3 Tn. de capacidad.
 1 Tn. útil = 0,8 Tn. de tara para > 3 Tn. de capacidad.

Realizada estas representaciones pasamos a comentar los resultados obtenidos de acuerdo con los tres siguientes puntos: a) turismos; b) autobuses, y c) camiones.

Turismos

La base de tributación en todos los países comprendidos en el estudio es idéntica a excepción de Suecia que lo hace en relación con el peso muerto del vehículo; a pesar de esto creemos que al ser este un impuesto sobre la posesión de un patrimonio del sujeto pasivo, el gravamen se haga con arreglo al valor material de éste, que en nuestro caso viene representado por la potencia del vehículo en vez de sobre el peso muerto, de donde se deduce que la base de tributación en España es la más conveniente.

Fijándonos en el gráfico adjunto, el carácter progresivamente escalonado del impuesto en España nos hace distinguir, al compararlo con otros países, tres zonas distintas que nos ponen de manifiesto las características cualitativas de este tipo de impuesto.

1. Vehículos entre 0 - 8 CV. de potencia, que vienen a representar aproximadamente el 54 por 100 del parque, según estadísticas de la distribución del parque por potencia.

2. Vehículos entre 8 - 18 CV. de potencia, que vienen a representar el 41 por 100 aproximadamente del parque.

3. Vehículos de potencia mayor de 18 CV., que representan el 5 por 100 aproximadamente del parque.

Hecha la separación de la tributación en las tres zonas indicadas, vemos que en la primera el gravamen es inferior al que existe en los demás países; que en la segunda la imposición viene a confundirse con lo que se tributa por impuestos sobre la circulación de turismos en las demás naciones, y, finalmente, en la zona tercera el gravamen supera al que se lleva a cabo en los mencionados países.

Con arreglo a esta separación zonal, el impuesto en España sobre la tenencia y uso del coche, así como la autorización de circulación de los mismos, está de acuerdo con su grado de desarrollo, así como la naturaleza patrimonial de este tipo de impuesto que se convierte en un impuesto sobre el consumo-lujo cuando el vehículo sobrepasa los 18 CV., de tal modo que para potencias menores se acompaña con la función social que el vehículo realiza como complemento del transporte colectivo de personas.

Si dentro de las dos primeras zonas delimitadas, comparásemos el gravamen con la renta *per capita* de otros países, por ejemplo Italia, que tenía

en 1964 una renta de 763 dólares cuando España sólo tenía 492, veremos que la tributación es un poco elevada, ya que el impuesto de lujo sobre los coches tienen un gravamen semejante a otros objetos de adorno o uso personal, olvidándose de la mencionada función social que el vehículo cumple en relación con las actividades industriales o comerciales que realizan determinados usuarios.

En resumen, creemos que el impuesto de lujo sobre la posesión y uso de los coches de potencia entre 0 - 18 CV. se debería disminuir aproximadamente de un 20 ó 25 por 100 por CV. de potencia, obtenido de la comparación entre las rentas *per capita* y las áreas de imposición dibujadas en el gráfico adjunto.

Autobuses

Esta tasa de autorización del transporte tiene por objeto la prestación de una función facultativa que realiza el Ministerio de Obras Públicas en la ordenación de la explotación de los transportes de viajeros por carretera, de lo cual se deduce que el hecho imponible consistente en la prestación de un servicio público está en razón más directa con el número de plazas representativas de la capacidad del vehículo que en relación con otras características fundamentales del mismo, como pudiera ser la potencia o el peso muerto que están más bien en correspondencia con una tasa sobre el uso de la infraestructura viaria. Todo esto nos viene a decir que creemos como idónea la base de tributación para representar este tipo de impuesto.

Al analizar este gravamen en relación con el que tienen los mismos elementos en otros países, hay que manifestar que la estructura del parque de autobuses no es la misma, con lo cual las relaciones que han sido tomadas para pasar de una base de tributación a la que tiene lugar en España puede ser el motivo de que las cifras que cuantifican la variación del gravamen no sean representativas; ahora bien, sí lo serán las tendencias que marcan los tipos de imposición en relación con la base de tributación que en nuestro caso—España—se tomó el número de plazas de los vehículos.

Hecha esta discriminación vemos al analizar el gráfico correspondiente al gravamen por autorización del transporte de viajeros, que así como en los demás países el impuesto tiene un carácter creciente según el número de plazas, principalmente dentro de aquellos vehículos con una capacidad de más de 30 plazas en relación con los autobuses más pequeños, la cual

categoría viene a representar aproximadamente el 85 por 100 del parque de autobuses español, en nuestro país el incremento que experimenta el tipo de imposición es casi nulo y por lo tanto todos los vehículos que se dedican al transporte de viajeros están similarmente gravados, lo cual parece ser que se contradice con la equidad impositiva, ya que contra mayor capacidad debiera el vehículo tributar una cantidad más elevada.

De lo comentado hasta ahora pudiera darse a entender que el gravamen que soportan los autobuses de capacidad mayor de 30 plazas es muy favorable si se le compara con la tendencia marcada por otros países europeos; ahora bien, se ha mencionado anteriormente la dificultad que representaba el comparar un solo tipo de impuesto con el que se lleva a cabo en otras nacionales, pues, en realidad, lo que daría más idea de la situación de la imposición sobre el transporte sería una imagen global del gravamen total sobre cada vehículo. Se sacan a relucir estas consideraciones, puesto que en España existen otros diversos gravámenes que están incluidos como tasas sobre los vehículos de transporte—canon de coincidencia y tasa de reconocimiento del vehículo—, los cuales no existen en otros países.

De todo esto, y llevado por el deseo de homogeneizar las bases de imposición, se han dibujado en los gráficos correspondientes dos curvas diferentes con relación a España: una lleva incluido el canon de coincidencia y tasa de reconocimiento, y otra, sin ambos tipos de gravamen, que es la que hemos analizado anteriormente.

De la observación de la curva señalada con el signo (1) y su comparación con Italia, que es el país con desarrollo económico más próximo a España, podemos notar que la tributación que soportan los vehículos de capacidad comprendida entre 0 - 20 plazas es muy parecida, y a partir de 20 plazas el gravamen, a semejanza con otros países, tomó un crecimiento más acelerado, conservándose inferior, como parece debiera ser, debido a su menor desarrollo.

Podemos deducir las siguientes conclusiones que se apartan de las que a simple vista se obtuvieron al analizar el gráfico señalado con el signo (2).

- El carácter creciente de la tributación según la capacidad de los vehículos, hecho muy marcado en los demás países, se pone de manifiesto en España cuando a la tasa de autorización del transporte se le incrementa con aquellos otros que gravan el vehículo (canon de coincidencia y tasa de reconocimiento).
- La variedad de tasas y exacciones fiscales aconsejan la reducción a una tasa única que cumpla, en su conjunto, la misma función fiscal

que la realizada por todas las actuales. Todo esto llevaría a que la cantidad que especialmente se tributa por canon de coincidencia, el cual es una exacción fiscal irregular que no puede calificarse como tasa al no ser este su fundamento, ni estar establecida en beneficio del Estado, se traspasase completamente a una tasa única cuyo horizonte imponible comprendiese todas aquellas tramitaciones de autorizaciones administrativas de los autobuses que realizan el transporte. De este modo se cumplirían los principios básicos abogados sobre la fiscalidad de los transportes, como son la igualdad del trato fiscal.

- La imposición que pesa sobre los autobuses menores de 20 plazas de capacidad —véase el gráfico correspondiente— parece un poco alta si se la compara con Italia, con la cual, basándonos en un principio de equidad, debiera ser menos elevada, aunque se ha de poner de manifiesto que el porcentaje que estos vehículos representan en relación al parque total es muy exiguo —10 por 100 aproximadamente—.

Todas estas últimas deducciones se pueden considerar como conclusiones finales cuando se trate de las tasas que debieran soportar los vehículos de transporte de viajeros.

Camiones

Tiene por objeto esta tasa la prestación de una función facultativa que realiza el Ministerio de Obras Públicas en la ordenación de la explotación de los transportes de mercancías por carretera, de lo que se deduce de la misma forma que cuando se trataba del transporte de viajeros, que el hecho imponible consistente en la prestación de un servicio público está en razón más directa con la capacidad del vehículo que con otras características del mismo —potencia, peso muerto, etc.—, los cuales están más bien en razón con una tasa sobre la infraestructura viaria. Todo esto nos dice que la base de tributación realizada en España e Italia está más de acuerdo con la naturaleza de la tasa a que nos estamos refiriendo.

En cuanto al gráfico que corresponde a la tasa de autorización del transporte por carretera de mercancías, hemos de volver a repetir más o menos lo dicho anteriormente para el transporte de viajeros, pues también aquí han sido utilizados para homogeneizar las bases de tributación unas relaciones que pudieran diferir en unos países con respecto a otros; ahora

bien, aunque las cifras que cuantifican la variación del gravamen no sean muy representativas sí lo serán las tendencias de crecimiento o disminución que señalan los tipos de imposición en relación con los de España.

Del análisis del gráfico correspondiente se denota, como en los demás países, que dicho impuesto crece rápidamente a partir de los camiones que tienen una capacidad superior a 1 Tn., los cuales, referidos a España, vienen a representar aproximadamente el 55 por 100 del total del parque, en cambio el incremento que experimenta en nuestra nación este tipo de imposición es muy escaso y por lo tanto parece ser que el gravamen no es equitativo, ya que contra una mayor capacidad del vehículo debiera tributar una cantidad más elevada.

Volviendo a realizar la misma operación que la hecha para los autobuses, podemos añadir a la tasa de autorización del transporte de mercancías, la que se abona por canon de coincidencia y tasa de reconocimiento, y a su vez hacer un pequeño análisis en relación con Italia. Vemos en este caso, del mismo modo que en otros países, un crecimiento más racional del gravamen con arreglo a la capacidad del vehículo, basado en el principio, tantas veces mencionado, de la equidad impositiva. Igualmente se ha de resaltar la variedad de tasas y exacciones fiscales que gravan el vehículo, así como la necesidad de supresión de todas ellas en una única que grave la prestación de un servicio público cuyo hecho impunible consiste en las tramitaciones de las autorizaciones administrativas de los camiones dedicados al transporte. De este modo, la operación a realizar sería un trasvase de las cantidades abonadas especialmente por canon de coincidencia, a la tasa única anteriormente mencionada.

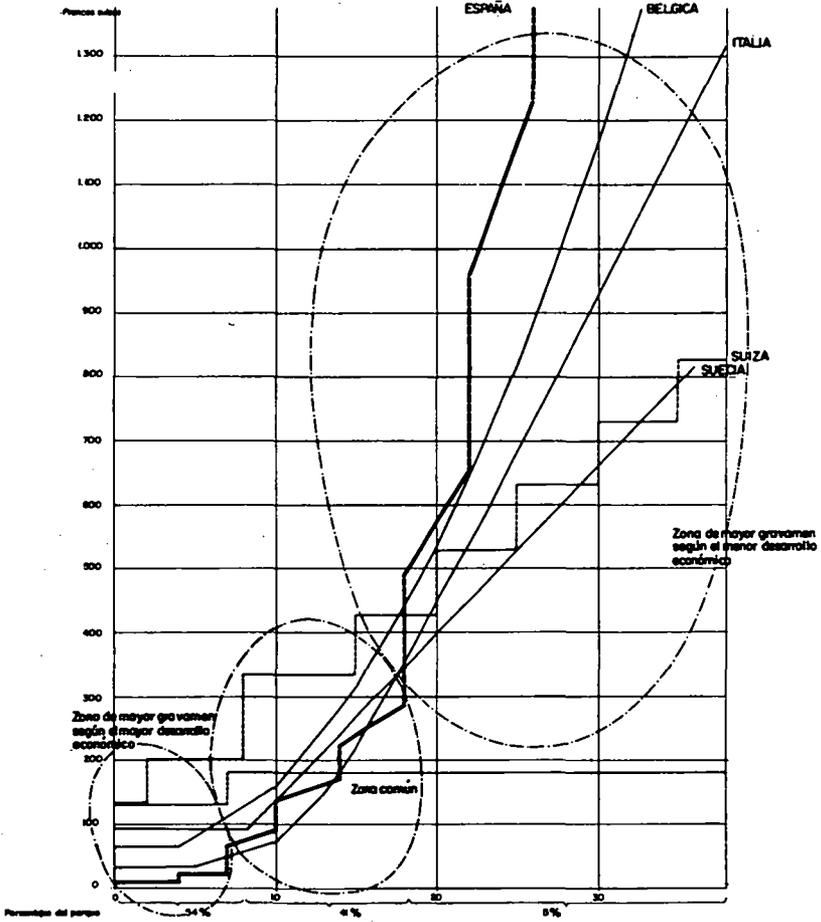
En resumen, en el campo del transporte de mercancías hay que resaltar la conveniencia de la reducción a una tasa única que cumpliera la misma función fiscal, creciente con arreglo a la capacidad del vehículo, que la realizada actualmente por el canon de coincidencia, tasa de autorización de transporte y tasa de reconocimiento del vehículo que recauda el Ministerio de Industria.

De una comparación con Italia parece ser que los camiones comprendidos entre 1-7 de capacidad están menos gravados que aquellos otros que no tienen las características anteriormente mencionadas, con lo cual habría que estudiar un posible retoque de la escala correspondiente al tipo de imposición; ahora bien, pudiera acontecer que al ser la estructura del parque italiano muy diferente al español, esta óptica a la que nos hemos referido pudiera ser errónea.

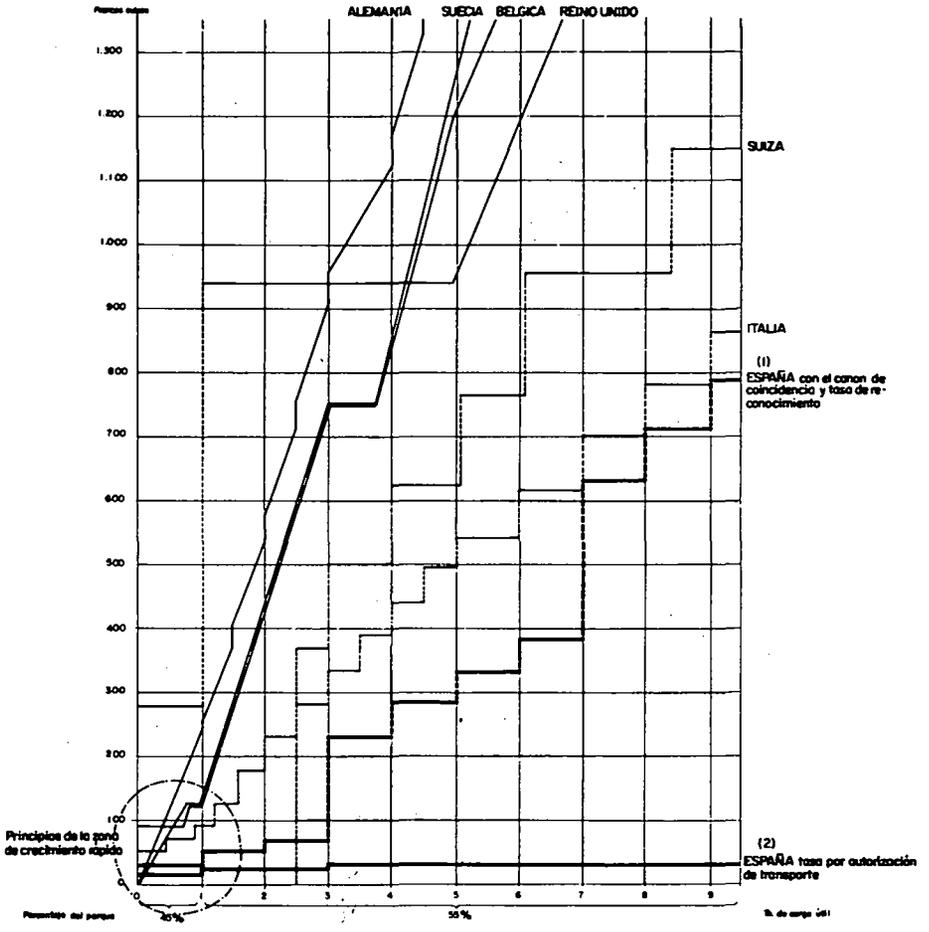
La manera operativa más segura sería conocer la estructura del parque

italiano, y con arreglo a la escala impositiva dibujada en el gráfico adjunto comparar el ingreso global por este gravamen con el de España y ver si existe alguna correlación con alguna magnitud macroeconómica como pudiera ser la parte del producto nacional bruto correspondiente al sector transportes.

TURISMOS (Impuesto de lujo + tasa de circulación)



CAMIONES (Tasa de circulación)



AUTOBUSES (Tasa de circulación)

