

diario de **TRANSPORTE**

OPINIÓN

Las subvenciones al transporte público de mercancías por carretera, como origen de situaciones que perjudican la competencia entre empresas.

Fernando J. Cascales

Las subvenciones al transporte público de mercancías por carretera, como casi toda subvención a empresas, puede provocar situaciones que afectan a la competencia

**OPINION TRANSPORTE. OPINIÓN Y DEBATE
FERNANDO J. CASCALES MORENO MERCANCÍAS**

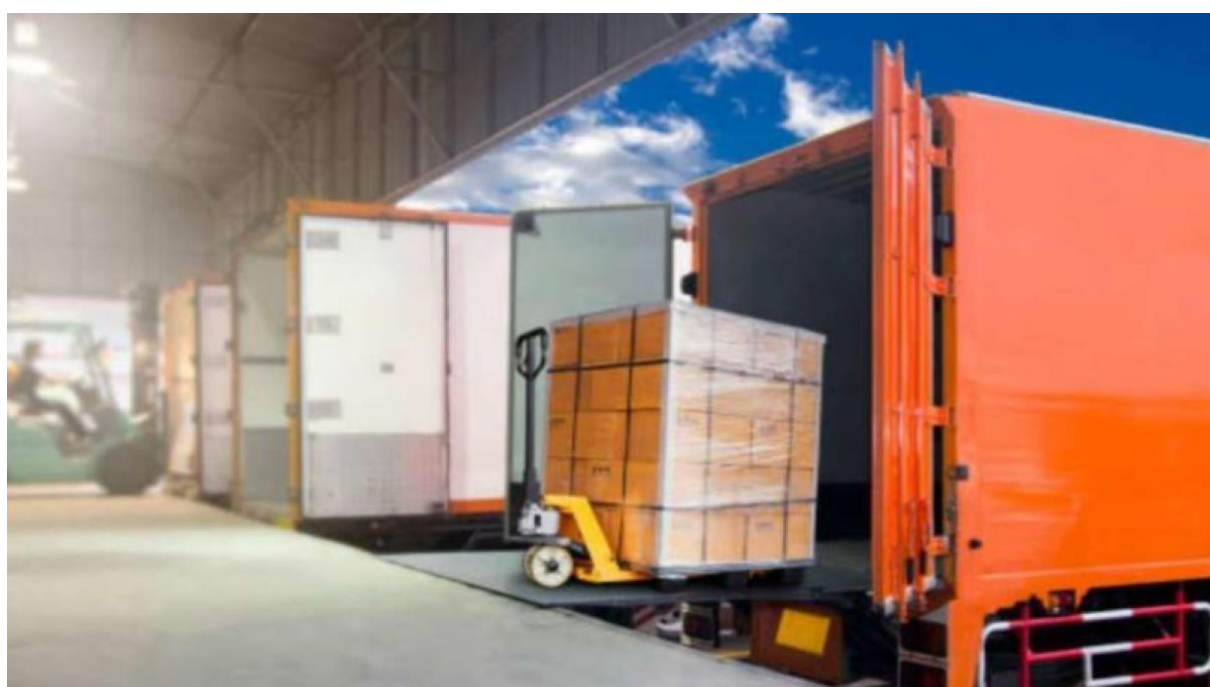


Foto de archivo



FERNANDO J. CASCALES

28/03/23 - 14:25

Sucinta colaboración dedicada a los prestigiosos juristas, **Bernardo Ruiz de Lima y Alberto Dorrego de Carlos**, Presidentes, respectivamente, de las **Secciones del Ilustre Colegio de Abogados de Madrid, de Derecho Marítimo-Transportes y Derecho Administrativo.**

Las subvenciones al transporte público de mercancías por carretera, como casi toda subvención a empresas, tiene, junto a su lado positivo, la deficiencia de que suelen provocar situaciones que afectan a la competencia. Es sobradamente conocido, como así ha advertido reiteradamente la Comisión de los Mercados y la Competencia (CNMC), que, “en determinadas circunstancias, las ayudas y subvenciones públicas pueden distorsionar la competencia en los mercados en contra del interés general”. Y como así se expresa en el Informe Anual de la CNMC, sobre ayudas públicas 2022 (IAP/CNMC/001/22), “en principio, las ayudas de carácter sectorial (destinadas a sectores económicos específicos) tienen un potencial distorsionador más elevado que las ayudas de carácter horizontal (que no están restringidas a sectores económicos concretos), por lo que uno de los objetivos de la Comisión Europea en materia de ayudas es la disminución del peso de aquellas”.

Estas subvenciones al transporte de mercancías por carretera, compatibles con el artículo 107 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), se han regulado en los Reales Decretos Ley 14/2022 (1.250 € por camión mercancías -pesado) y 20/2022 (“0,20 euros por cada litro de gasóleo para uso general utilizado como carburante en el motor de los vehículos citados en el apartado 2 del artículo 52 bis de la Ley de Impuestos Especiales que figuren matriculados en España en los suministros realizados entre el 1 de enero y el 31 de marzo de 2023, y a 0,10 euros en los suministros realizados entre el 1 de abril y el 30 de junio de 2023”). Es también de interés la Comunicación de la Comisión (UE) 2022/C 426/01 (DOUE 9.11.2022), sobre Marco Temporal de Crisis relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía tras la agresión contra Ucrania por parte de Rusia.

Resulta así, respecto de estas subvenciones, con referencia a flotas que han percibido el máximo permitido por aquellas fechas de 2022, es decir,

500.000 euros por las ayudas en el ejercicio anterior, que una empresa con una gran flota (de 500 camiones), teniendo en cuenta las limitaciones existentes, habrá recibido el equivalente a 1.000 euros por tractora, mientras que sus competidores de menor tamaño (cualquier empresa con menos de 200 unidades), sí pudo recibir 2.500 euros por cada camión. En tanto que, para las flotas de 200 camiones o más, la bonificación “accesible” durante 2022 y 2023, queda limitada a 1.500.000 euros; si cada tractora recibe 1.560 euros entre enero y febrero, dados los volúmenes de gasoil que, como media, consume uno de esos vehículos, una flota de 1000 unidades ya no podría contar con la bonificación desde poco antes del 1 de marzo en adelante, y otra de 640 unidades perdería esa ayuda a partir del 1 de abril, mientras que sus competidores, de menor tamaño, sí podrían seguir disfrutándola en la partida más importante de costes operativos. Del mismo modo, caso de que por el Gobierno se arbitrasen otras ayudas sectoriales, de cualquier tipo (al combustible, al empleo o a la renovación de las unidades de flota, por poner algún ejemplo), éstas estarían fuera del alcance de las empresas más grandes hasta pasado el periodo trianual que fija la vigente legislación europea, esto es, hasta 2025.

Como es sobradamente conocido, la reglamentación europea dispone unos límites cuantitativos para esta clase de subvenciones públicas, que, para el transporte por carretera, habida cuenta las consecuencias del conflicto de Ucrania, se elevaron de 100.000 € a 400.000 €, para después elevar este límite a 500.000 euros, y finalmente a 2.000.000 € por empresa o grupo de empresas, en un marco trianual, según se recoge en el punto 55.a de la citada Comunicación de la Comisión UE. Habida cuenta estas limitaciones, la consecuencia es que, en tanto que las empresas medianas y pequeñas, al no sobrepasar estos límites, pueden percibir el total de las ayudas por vehículo y por litro de combustible, las grandes empresas solo pueden percibir, por vehículo, una cuantía muy inferior, incluso cinco veces menor por cada vehículo.

Este escenario de competencia entre grandes y medianas o pequeñas empresas, resulta acusadamente agravado con la subvención de 20 céntimos de euro por litro de combustible para el primer trimestre de 2023, por cuanto que, al estar limitadas a 2.000.000 €, y al haberse percibido 500.000 € en 2022, la cuantía límite a poder recibir, como se ha indicado, queda establecida en 1.500.000 € para las empresas con más de 200 camiones.

Así pues, si estas subvenciones se prorrogan más allá del mes de junio, la consecuencia es que las empresas de más de 200 camiones, al haber ya

sobrepasado los enunciados límites, no podrán seguir siendo beneficiarias de esta subvención, en tanto que sí las pequeñas y medianas.

No es esta una cuestión baladí, ya que una diferencia de 20 o 10 céntimos por litro de combustible, constituye una cuantía que hace que las grandes empresas no puedan competir en igualdad de condiciones, máxime si tenemos en consideración que, en este sector, los márgenes son mínimos. Es más, el impacto de esta diferencia en el coste del combustible, teniendo en cuenta que éste es el más importante de los de toda empresa de transporte público de mercancías por carretera, puede ser tal que muchas empresas grandes, bien pierdan clientes (por la competencia de las empresas de menor flota de vehículos), bien incluso tengan problemas de continuidad si este escenario de subvenciones se prorroga.

Esta realidad afecta, también, a que las empresas se planteen estrategias de no crecimiento, ya que, a un mayor número de vehículos, la subvención por cada uno es menor, y, por ende, la capacidad de competir, lo que no deja de tratarse de un efecto colateral de notoria trascendencia para la mejor estructura del sector y su competitividad.

Esta realidad ha sido puesta de manifiesto al MITMA por la patronal del transporte internacional de mercancías por carretera, ASTIC, asociación empresarial muy tecnificada y solvente, que está siempre atenta a cuanto es de interés para el sector, desde posiciones muy objetivas y estudiadas. Lógicamente, al tratarse de un sistema de subvenciones que benefician a miles de empresas de transporte de mercancías por carretera, en tanto que solamente las más grandes se ven perjudicadas por las razones de competencia enunciadas, esta cuestión, si bien ha sido debatida en el seno del Comité Nacional de transporte por Carretera, no ha sido objeto de ninguna posición común de reforma, o bien simplemente de traslado al MITMA de la problemática y consecuencias que las limitaciones citadas irrogan a las grandes empresas.

Es por todo ello que, concluyo, afirmando que, en general, los regímenes de subvenciones y de ayudas públicas como las de que se trata, no son los más adecuados para el fomento de una mejor y más solvente estructura del sector al que se dirigen, y en ocasiones, independientemente de su finalidad de apoyar al sector, pueden contribuir a su deterioro.

Pero no cabe duda que, si se estudiaran las medidas adecuadamente, en lugar de improvisar y no contar con los previos estudios sobre su impacto, podrían establecerse regímenes de subvenciones públicas para situaciones excepcionales que, alcanzando los objetivos que las motivan, no provoquen

situaciones que afectan a la competencia entre empresas. Por esta razón, frente a esta clase de subvenciones, se pueden aplicar, para situaciones temporales excepcionales, otras clases de medidas (ya fiscales, ya sociales-cotizaciones, etc), que no discriminen, tal y como se ha expuesto respecto de las subvenciones examinadas.

Si a todo ello unimos otras consideraciones, como el régimen de módulos para las pequeñas empresas, etc., no podemos sino concluir que, en definitiva, se ha creado y mantenido, e incluso reforzado, un escenario en el que las reglas de la leal competencia resultan distorsionadas.

Por cuanto se ha expuesto, pondero que, si bien deben prorrogarse estas ayudas, pues el sector no se ha recuperado en modo alguno de la crisis que padece, y ha de apoyarse a las pequeñas y medianas empresas, deben de introducirse las correspondientes modificaciones para que no provoquen situaciones que perturben la competencia entre las grandes empresas (cuya importancia, sobre todo en el transporte internacional, es notoria) y las pequeñas y medianas.

Y finalmente añadir que, según los datos del MITMA, la actividad de las empresas transportistas, en términos de toneladas-kilómetros, en el último trimestre de 2022, se ha reducido un 2,8 %, lo que constituye un hecho preocupante, ya que este dato es siempre el primer indicador de que la economía (en este caso, la demanda de productos y servicios) está en regresión.

Autor: Fernando José Cascales Moreno. Abogado. Académico. Del Cuerpo Técnico de Inspección del Transporte Terrestre. Ex Director General de FFCC y Transportes por Carretera, y del INTA. Ex Presidente del Consejo Superior de Obras Públicas y de INSA. Ex Inspector General de Servicios Ministerio Transportes, Turismo y Comunicaciones.

[Más artículos de opinión de Fernando J. Cascales Moreno.](#) Prohibida su reproducción **total o parcial** sin el permiso expreso y por escrito del autor y del editor.