

Propuesta de nuevo título de transporte público e incentivos fiscales

Departamento de movilidad de al CS CCOO

Madrid, marzo 2009

El presente documento pretende poner de manifiesto la necesidad de impulsar políticas favorables a los modos sostenibles, seguros y equitativos para los desplazamientos de los trabajadores y trabajadoras a sus centros de trabajo con medidas de gestión. Por un lado con la creación de un nuevo título de transporte unipersonal y multiviaje y, paralelamente, con la aplicación de un tratamiento fiscal favorable para su adquisición, tanto para usuarios como para empresas.

En un contexto donde las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte motorizado no paran de crecer (situándose en un 52% por encima del año base del Protocolo de Kyoto) y los contaminantes atmosféricos (partículas y óxidos de nitrógeno, primordialmente) superan los umbrales europeos de calidad del aire, afectando directamente a la salud de las personas, se vuelve totalmente necesario un cambio en el modelo de movilidad actual.

Igualmente, la apuesta por un transporte público eficiente se traduce en beneficios para la economía individual y colectiva. Por un lado, porque los gastos de tener un vehículo en propiedad ascienden a cerca de 6.000€ anuales en la economía familiar (combustible, aparcamiento, seguros, reparaciones, etc), a parte de los costes de adquisición del vehículo, que no suelen tenerse en cuenta a la hora de amortizarlos. Viajar en transporte público es entre 3 o 4 veces más económico que en coche.

No obstante, que viajar en transporte público sea más económico que hacerlo en vehículo privado, no es una condición suficiente para fidelizar los/as usuarios/as de este modo de transporte. Con este estudio se quiere demostrar que, tal como nos advierten varias ciudades europeas, las políticas de promoción del transporte público han de ir ligadas a otros condicionantes para que sean exitosas socialmente.

Además, con la existencia de este tipo de abono "social", se reduciría el amplio abanico de títulos de transporte existentes en la actualidad, que se rigen por criterios temporales (como el Abono Transportes mensual) y no aportan el factor de cohesión social que se reclama desde este estudio. Sin olvidar que el pago de estos títulos se realiza antes de su uso, que suele tener una larga duración, de manera que se "avanza" el dinero a la autoridad del transporte que lo gestiona, dándole liquidez al sistema.

Volviendo al tema de los costes, también hay que tener en cuenta los indirectos. Como por ejemplo, los procedentes de la mortalidad en vehículo privado, así como de la congestión (retenciones que provocan horas de trabajo perdidas), que tienen un impacto sobre el PIB que cifra en un 4% i 1'5% respectivamente. A menudo se convierten en costes externos para la economía, como los del cambio climático y la polución.

Los últimos aumentos del precio del barril de petróleo (por encima de los 100 dólares) parece que evidencian las advertencias -ya históricas- sobre un modelo insostenible de crecimiento. No se puede continuar dependiendo energéticamente de un recurso no renovable, contaminante y generador de conflictos bélicos alrededor del mundo.

Una forma de conseguir un incremento de la cuota modal del transporte público es introducir una tarificación del precio aún más competitiva respecto al uso del coche privado, aunque las diferencias entre los costes del transporte público y el transporte privado ya son actualmente muy favorables al transporte público. Sobre todo, si se contabilizan, además de los costes directos, las externalidades negativas que provoca la movilidad basada en el vehículo privado motorizado.

El otro objetivo de estas propuestas es que los usuarios del transporte público perciban que reciben un tratamiento que les favorece: los usuarios habituales del transporte público tienen un comportamiento que repercute en el beneficio del conjunto de la sociedad, ya que el transporte público reduce los impactos sociales, económicos, medioambientales, energéticos y de salud que comporta el uso masivo y abusivo del vehículo privado motorizado, en definitiva, que afecten al bienestar de las personas.

Ámbito de aplicación

El ámbito de aplicación de este nuevo título de transporte público colectivo que solicitamos ha de ser la totalidad del territorio estatal, válido para viajar con todos los tipos de transportes públicos colectivos y, evidentemente, para todos los operadores de transporte, excepto el transporte colectivo exclusivo de ocio o turístico.

T-Trabajador/a

Se ha de crear el título de transporte público *T-Trabajador/a*. Pedimos la creación de un título anual de transporte unipersonal vinculado a la movilidad obligada para motivos laborales. Para tener una referencia del ahorro económico este título ha de ser un 40% más económico que la suma del coste de cuatro *T-Trimestre* de la Autoritat del Transport Metropolità de la Región Metropolitana de Barcelona o del precio de un Abono Transportes anual del Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid. En definitiva, se trata de que, a cambio de una garantía de uso del transporte público durante un año, el usuario se beneficie de un trato preferencial en lo referente al importe de los desplazamientos domicilio-trabajo y viceversa. La compra de este título se tendría que hacer en forma de pagos fraccionados trimestrales. (por ejemplo: *en Francia los asalariados que tienen su lugar de trabajo a l'Île-de-France, Región metropolitana de París, se benefician de una reducción del 50% de los precios de los abonos*).

T-TRABAJADOR/A



Trabajadores y trabajadoras, descuento de un 40% respecto el precio de un del título mas favorable del consorció de transportes.

Propuesta de incentivos fiscales

Preámbulo

El objetivo de estas medidas fiscales es compensar económicamente el uso de los modos alternativos para incentivar y premiar su uso, es decir, utilizar la política tributaria como una herramienta más para fomentar la movilidad sostenible, segura y equitativa en los desplazamientos de los trabajadores y trabajadoras a los centros de trabajo.

Para ello es necesario conocer algunas experiencias llevadas a cabo en algunos países europeos de nuestro entorno, en los cuales se aplican fórmulas de compensación reduciendo los tipos impositivos sobre la renta, sobre el impuesto de sociedades o la seguridad social

La movilidad al trabajo y los beneficios fiscales en otros países

Para el análisis de las propuestas se ha analizado la situación de los beneficios fiscales en Bélgica, Holanda, Alemania, Reino Unido. Países todos ellos con elevados niveles de desarrollo económico y pioneros en muchos casos de la aplicación de fiscalidad ambiental. El mecanismo fiscal utilizado es fundamentalmente a través de desgravaciones fiscales a las empresas y/o en la declaración fiscal de los trabajadores

Holanda

El régimen fiscal para desplazamientos por motivo trabajo en los Países Bajos 2006. Se abonan los gastos de viaje, independientemente del modo de transporte o distancia de la residencia del trabajador, siempre que se destine a los desplazamientos residencia-trabajo

Se abonan igualmente las distintas etapas del viaje, en el caso de que se realice una primera etapa en bicicleta hasta la estación de tren también se abona ese recorrido. La tasa que se abona para todos los modos de transporte es de 0,19 € por kilómetro (este dinero está libre de impuestos).

Por modos de transporte quedaría de la siguiente forma:

Transporte público-La empresa deduce los gastos destinados al transporte de la contabilidad general (0,19 €/km) y si el empresario no abona los costes del transporte, el trabajador puede deducirlos en la declaración de la renta.

Bicicleta. Existe un régimen fiscal favorable en el caso de que el empresario regale bicicletas a sus trabajadores o que simplemente les deje utilizar la bici. Es posible regalar una bici al trabajador sin pagar el impuesto sobre la renta. El trabajador debe utilizar la bici al menos la mitad de los días laborables.

Coche compartido. Todos lo ocupantes del coche compartido (incluido el conductor) perciben los 0,19€/km libre de impuestos. En el caso de que el coche compartido se le regale al trabajador, entonces ya no se le abonan los 0,19€/Km al conductor.

Teletrabajo. La empresa puede abonar al empleado que realiza teletrabajo los costes destinados al mobiliario del despacho que se instale en casa, siempre que no sobrepase los 1.815 € cada cinco años.

Reino Unido

La iniciativa se denomina Workplace Travel Planes es una propuesta estratégica que pretende reducir el tráfico local y promover formas alternativas de transporte más sostenibles al coche privado de baja ocupación hasta el centro de trabajo.

Los planes tienen incentivos financieros dentro de cada centro de trabajo, de tal forma que se ven beneficiados aquellos que acceden al trabajo sin coche, dándoles compensaciones económicas al renunciar a la plaza de aparcamiento. El dinero procedente del alquiler de las plazas de estacionamiento se destina a pagar otras alternativas de transporte (rutas de empresa o transporte público gratuito).

Alemania

Las cantidades que pagan los empresarios en concepto de abonos para el transporte público para sus empleados, no se consideran salario en especie, por tanto están exentos de cotización alguna.

Bélgica

El sistema fiscal belga permite disfrutar a empresarios y trabajadores de ciertas bonificaciones en los gastos de los desplazamientos entre el domicilio y el centro de trabajo; pero a su vez los empresarios están obligados a intervenir en los gastos de desplazamiento de su plantilla de acuerdo al convenio colectivo que se firma en cada caso.

En el 2002 se impone un régimen especial de deducción para aquellas empresas que organizan el transporte colectivo de sus trabajadores pudiendo deducir el 100% del coste. A continuación se señalan algunas particularidades fiscales de cada modo de transporte.

- Transporte público. Las administraciones públicas abonan el 100% del coste a sus empleados. En el caso de la empresa privada el porcentaje se encuentra en el 60% del coste del transporte público, este coste está libre de impuestos y la empresa deduce completamente el gasto.
- Transporte colectivo organizado por la empresa. A partir del 2003 el empresario que organice el transporte colectivo de su personal en autobús, microbús, autocar o coche compartido podrá deducir

fiscalmente el 100% de los gastos afectados por estos desplazamientos, pudiendo además amortizar el 20% de la inversión. En el caso del coche compartido, el itinerario realizado para ir a recoger a los compañeros debe ser incluido en el coste asignado.

- Bicicleta. Se indemniza al ciclista que disfruta de un estatuto particular ya que puede utilizar el vehículo en todo el recorrido o en una parte (intercambiando con el transporte público). Se le asigna 0,15€/ km recorrido; esta indemnización es acumulable a otras exoneraciones de las que pueda disfrutar en transporte público o colectivo
- Marcha a pie. El montante deducible máximo no podrá superar los 150€ anuales.

El empresario cubre el coste completo de los gastos derivados del transporte de los trabajadores. El pago se efectúa directamente en la nómina y no se encuentra sujeto a impuestos; se trata de un salario indirecto.

La fiscalidad ambiental en España

El Gobierno aprobó dos normas de rango estatal que introducen deducciones o bonificaciones para las empresas por inversiones de carácter medioambiental (energías renovables, planes de transporte o medidas ambientales anticontaminación) en algunos impuestos como el I.A.E. (Impuesto de Actividades Económicas), el Impuesto de Sociedades o el I.B.I. (Impuesto de Bienes Inmuebles).

La presencia de la dimensión medioambiental en el sistema tributario español es muy reducida.

Las empresas cuentan con una serie de mecanismos que les permite lograr beneficios relacionados con el transporte de sus trabajadores; el Real Decreto Legislativo 4/2004 de 5 de marzo por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley de Impuesto de Sociedades recoge los beneficios derivados de los gastos deducibles. Son aquellos que son necesarios realizar para la obtención de ingresos, que son susceptibles de la oportuna y suficiente justificación a través de una factura siempre que no supere los 3.000 euros en las siguientes operaciones:

En el caso del transporte de personas en medios públicos colectivos, la cuota de deducción será del 7% del IVA soportado.

Además la Ley de Haciendas Locales también incluye incentivos para aquellas empresas que deseen adoptar medidas relacionadas con un comportamiento responsable en relación con el acceso de sus empleados hasta el centro de trabajo.

En primer lugar, la Ley 51/2002, de 27 de diciembre, de reforma de la Ley 39/1988 de 28 de diciembre, Reguladora de las Haciendas Locales (BOE-28 del 12 de 2002) permite la posibilidad de que las Ordenanzas Fiscales

establezcan bonificaciones en relación con el transporte de los trabajadores de hasta el 50% de la cuota del I.A.E.

(Impuesto de Actividades Económicas) para los sujetos pasivos que contribuyen por cuota municipal y que:

“...establezcan un Plan de Transporte para sus trabajadores que tenga por objeto reducir el consumo de energía y las emisiones causadas por el desplazamiento al lugar de trabajo y fomentar el empleo de medios de transporte más eficientes como el transporte colectivo o el compartido (art. 89.2.de la Ley de Haciendas Locales)”.

Propuestas para introducir la movilidad al trabajo en la estructura fiscal

Incentivar el uso de los medios de transporte más eficientes por unidad de viajeros transportados y distancia recorrida

- Transporte público regular. En el caso que los empresarios paguen este gasto a los trabajadores, se podrán desgravar este coste. Si son los empleados los que pagan íntegramente el transporte, entonces estos deberán tener la posibilidad de desgravarlo en la declaración de la renta. En ambos casos se solicita la exención del impuesto del IVA para los billetes de los trabajadores.

- Transporte organizado por la empresa, que será desgravable fiscalmente en sus diferentes modalidades, tanto el coste del servicio como la adquisición del vehículo, siempre que se dedique para trasladar a los empleados de casa al trabajo.

- Rutas de empresa. Que recogen a los trabajadores en un itinerario determinado
- Lanzaderas a los intercambiadores de transporte
- Vehículo compartido adquirido por la empresa con capacidad entre 5 y 10 plazas. Además en este caso el empresario deberá ofrecer aparcamiento gratuito y bien situado. El sistema de coche compartido estará garantizado con el pago de 0,19€/km que el empresario podrá desgravar fiscalmente. La adquisición de vehículos para esta finalidad (carpooling o vanpooling) estarán sometidos a un grado de amortización superior que el resto de los bienes y a desgravación fiscal de la parte empresarial.

Fomentar el acceso al trabajo en modos de transporte que no consumen energía y que no emiten contaminantes como la marcha a pie y el pedaleo

- en el caso de los desplazamientos en bicicleta se abonará kilometraje de 0,19€/km, este pago será compatible con las ayudas para transporte público o colectivo si el trabajador intercambia con estos modos. Además el empresario podrá adquirir bicicletas destinadas a regalarlas a los trabajadores que deseen ir pedaleando al trabajo. También el empresario podrá adquirir una flota de bicicletas para el uso de los trabajadores/as. La compra de estos vehículos se podrá incluirlo en los gastos empresariales y deberán ser desgravados fiscalmente.

- Para los empleados que acceden andando al trabajo, podrán acogerse a una cifra anual destinada a premiar el desplazamiento sostenible al trabajo,

equivalente al coste destinado para los trabajadores que acceden en transporte público.

- teniendo en cuenta la reciente proliferación de servicios públicos de préstamo de bicicletas la adquisición de los abonos debería tener también un trato fiscal favorable

Premiar el trabajo realizado en el hogar

- incentivos fiscales a los trabajadores que realizan su trabajo en el hogar, desgravándose en la declaración de la renta los costes derivados del desarrollo de las actividades laborales (luz, adquisición de mobiliario, etc)

- en el caso de que sea el empresario el que asuma los costes del hogar, entonces deberá ser la empresa la que disfrute de esas ventajas fiscales.

Otras medidas concretas de beneficios fiscales

La entrega de títulos de transporte a los trabajadores y trabajadoras por parte de los empresarios debería tener un trato similar al de los tickets de restaurante. Es decir, estar exentos de cotización a la Seguridad Social, por parte de la empresa, y ser deducibles en un 100% del impuesto de sociedades.

Otra posibilidad puede ser la desgravación tributaria para los trabajadores y trabajadoras si utilizan medios de transporte público: el importe del gasto que se justifique mediante factura o documento equivalente. Se exceptuarán de gravamen y, por lo tanto, no habrán de incluirse entre los rendimientos íntegros del trabajo, las cantidades percibidas por el desplazamiento del empleado o trabajador desde su domicilio al lugar de trabajo

Actualmente según la normativa de los Impuestos sobre la Renta de las Personas Físicas y sobre el Patrimonio en el apartado de gastos de locomoción se determina lo siguiente:

Se exceptúan de gravamen y, por lo tanto, no habrán de incluirse entre los rendimientos íntegros del trabajo, las cantidades que, en las condiciones e importes que más adelante se señalan, perciba el empleado o trabajador con la finalidad de compensar los gastos de locomoción ocasionados por el desplazamiento fuera de la fábrica, taller, oficina, o centro de trabajo, para realizar su trabajo en lugar distinto, con independencia de que este último esté situado en el mismo o en distinto municipio que el centro de trabajo habitual.

Por el contrario, están plenamente sujetas al impuesto, y habrán de ser incluidas en la declaración como rendimientos íntegros del trabajo, las cantidades percibidas por el desplazamiento del empleado o trabajador desde su domicilio al lugar de trabajo, aun cuando ambos estén situados en distintos municipios.

Asignaciones para gastos de locomoción exceptuadas de gravamen

Se exceptúan de gravamen y, por lo tanto, no habrán de computarse entre los ingresos procedentes del trabajo personal, las cantidades destinadas por la empresa para este fin si el empleado o trabajador utiliza medios de transporte público: el importe del gasto que se justifique mediante factura o documento equivalente.

Madrid, marzo 2009