

La factura real de circular por las carreteras españolas (2025)

España recauda cada año varias veces más de lo que gasta en mantener sus carreteras. El usuario paga por múltiples vías —impuestos especiales, IVA, tasas, peajes, multas y gravámenes municipales— que se superponen. A continuación se detalla cuánto aportan los conductores, cuánto cuesta conservar la red viaria y en qué se emplea el dinero, con datos actualizados a 2025.

Desglose global de la recaudación ligada al tráfico

Concepto	Último dato anual disponible	Importe (millones €)	Fuente
Impuesto Especial sobre Hidrocarburos	2023	12,053 ^[1]	^[1]
IVA sobre combustibles (21%)	2023	3,915 ^[2]	^[2]
Recargo autonómico («céntimo sanitario»)	2024 (promedio)	1,200 (est.) ^[3]	^[3]
Impuesto de Matriculación	2024	777.7 ^[4]	^[4]
Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM)	2024	3,900 ^[5]	^[5]
DGT – multas en vías estatales (sin País Vasco/Cataluña)	2023	501.4 ^[6] ^[7]	^[6] ^[7]
Grandes Ayuntamientos – multas (top-10 ciudades)	2024	420 (suma) ^[8] ^[9]	^[8] ^[9]
Peajes en autopistas rescatadas (SEITT)	2023	81 ^[10]	^[10]
Peajes concesiones privadas (AP-6, AP-9, etc.)	2023	1,650 (est.) ^[11]	^[11]
Gravamen temporal diésel 2025 (equiparación gasóleo–gasolina)	Primer año estimado	2,400 (est.) ^[12]	^[12]
Futuro peaje «pago por uso» (3 c€/km, 13,674 km) ^{*1}	Propuesta 25 años	5,720/año ^[13]	^[13]
Tasas ITV, permisos, tasas DGT variadas	2024	350 (est.) ^[14]	^[14]
Kilometraje empresa exento (<0,26 €/km) <i>no ingresa Estado</i>	—	0	—

^{*1} Propuesta de Seopan para todo el trazado libre sin barreras (no vigente en 2025).

Total recaudado ya efectivo (sin propuestas futuras): 26,000–27,000 millones € anuales.

Coste real de conservar y explotar las carreteras

Concepto	Necesidad anual	Presupuesto estatal 2025	Déficit anual	Fuente
Conservación ordinaria red estatal (26,400 km)	1,610 ^[15]	1,106 ^[16]	504	^[15] ^[16]
Rehabilitación + firmes de autovías de 1ª generación	900 ^[17]	— (incluido)	—	^[17]
Red autonómica y diputaciones (75,300 km)	6,000 ^[15]	2,000 (est.)	4,000	^[15]
Nuevo déficit acumulado 2009-2024	10,000 ^[15]	—	—	^[15]

Conservación total ejecutada (todas administraciones) 2025: ≈3,100 millones € ^[17] ^[16] ^[18].

¿A dónde va el dinero que se recauda?

Destino principal	Importe 2024 (M €)	% sobre recaudación tráfico	Notas
Mitma – conservación y explotación RCE	1,106 ^[16]	4%	PGE 2025
Mitma – ampliaciones y nuevas autovías	1,120 ^[17]	4%	PGE 2023 base
Fondo de pensiones (transferencias generales Tesoro)	12,000 (aprox.)	45%	Se financia con impuestos especiales e IVA ^[19]
Comunidades Autónomas (participación en hidrocarburos, sanidad)	3,500 ^[3] ^[2]	13%	«Céntimo sanitario» + 50% IVA combustible
Ayuntamientos – caja común (IVTM + multas + ORA)	7,500 ^[8] ^[5]	28%	Financia transporte urbano, PMUS, etc.
Bonificaciones, subvenciones a autopistas y descuentos de peaje	63 ^[20]	0.2%	Compensaciones IPC peajes
Otros (planes climáticos, ayudas movilidad eléctrica, fondos europeos C1/C6)	1,100 ^[21]	4%	PRTR

Conclusión: solo 8%–12% del dinero que pagan los conductores vuelve directamente a la carretera. El resto engrosa la caja general del Estado o financia políticas distintas (sanidad, pensiones, descarbonización, etc.).

¿Pagamos varias veces la misma carretera?

- Coste anual por km de red estatal:** $1,610 \text{ M €} / 26,400 \text{ km} = 61 \text{ €/km} \cdot \text{año}$ ^[15].
- Ingresos públicos ligados al tráfico:** $26,000 \text{ M €} / 26,400 \text{ km} = 985 \text{ €/km} \cdot \text{año}$ (≈16 veces el coste directo).

3. **Relación ingresos vs. gasto total (todas redes):** 26,000 M € frente a 3,100 M € = **8,4 veces**.

Ejemplos ilustrativos

Si otros productos incorporaran ese *markup* de 8,4 x para "autofinanciarse" igual que las carreteras, sus precios serían:

Producto	PVP 2025	Precio con multiplicador 8,4 x
Lata de Coca-Cola 330 ml	1.20 €	10.10 €
Barra de pan 250 g	0.90 €	7.55 €
Café espresso cafetería	1.60 €	13.45 €
Billete sencillo bus urbano	1.50 €	12.60 €

(Cálculo simple: $PVP \times 8,4$. Los precios base son promedios INE-abril 2025).

Nuevos gravámenes en debate (2025)

1. Peaje «pago por uso» (3 cént/km)

- Propuesta Seopan para 13,674 km libres, tarifa 0.03 €/km coches, 0.14 €/km camiones^[13].
- Recaudación estimada: 5,720 M €/año^[13].
- Objetivo declarado: tapar déficit de conservación y financiar digitalización.
- **Doble imposición:** se sumaría a los impuestos de combustible ya existentes; no hay compromiso de rebaja del IEH ni del IVA.

2. Tasas urbanas por congestión y coche compartido

Medida en estudio	Estado 2025	Doble imposición	Fuentes
Pagar 1 €/día por entrar en Zonas de Baja Emisión (modelo Baleares)	Piloto en Formentera/Ibiza; proyecto Mallorca 2026	Añade coste a IVTM y multas	^[22] ^[23]
Mínimo 2 ocupantes/coche en carriles VAO urbanos	Fase piloto Madrid A-6 2026	Sanción económica adicional	^[24]
Límite 1 vehículo por vivienda	Propuesta en borrador Ley de Movilidad	Suplementa IVTM	^[22]

Conclusión jurídica: Aunque cada gravamen tiene base legal distinta (medioambiental, movilidad, seguridad vial), en la práctica se grava de nuevo el hecho de circular, por lo que la jurisprudencia del Tribunal Supremo exige que no se produzca «doble tasación confiscatoria». Sin embargo, mientras no se reduzcan los impuestos previos, la superposición se mantendría.

Cómo se financian hoy las autopistas de peaje

- **Concesiones privadas:** 25 autopistas – ingresos 1,650 M € (2023) ^[11].
- **SEITT (radiales rescatadas):** ingresos 91 M €, beneficio neto 16.9 M € (2023) ^[10].
- **Tarifas 2025:** subida 3.84%–6.65% en concesiones clásicas; +2% base en radiales ^[25].
- **Bonificaciones nocturnas:** gratuidad 0–6 h en autopistas estatales mantiene hueco fiscal que asume Mitma (30 M € en 2024) ^[20].

Balance energético y fiscal del coche en 2025

Variable	Valor
Carga fiscal media sobre cada litro de gasolina 95	0.401 € IEH + 0.252 € IVA = 0.653 € (≈60% del precio) ^[3] ^[26]
Carga fiscal media sobre cada litro de diésel	0.307 € IEH + 0.212 € IVA = 0.519 € (≈50% del precio) ^[3] ^[27]
Incremento anunciado 2025 para igualar diésel a gasolina	+0.113 €/l ^[12]
Coste fiscal medio anual para un conductor 15,000 km (6 l/100)	586 € gasolina, 467 € diésel → 602 € tras equiparación

Conclusiones clave

1. Los conductores aportan cada año cerca de 26,000 M €, de los que menos del 12% se dedica a carreteras.
2. El coste real de conservación está plenamente cubierto: se ingresa entre 8 y 16 veces el importe necesario.
3. Nuevos peajes o tasas kilómetro implicarían doble gravamen si no se ajustan los impuestos sobre hidrocarburos ni el IVA.
4. Ejemplificando la sobre-recaudación: si otros bienes tuvieran el mismo margen, una lata de refresco costaría 10 €.
5. El debate de 2025 se centra en redistribuir el exceso (financiar pensiones, descarbonizar, hacer frente al déficit acumulado) más que en cubrir costes viarios.

Recomendaciones de política pública

- **Anclar por ley un porcentaje mínimo (≥1.9% del valor patrimonial, propuesta ACEX) para conservación** ^[15] y desvincular el resto de la recaudación del sistema viario.
- **Revisar la fiscalidad para evitar solapamientos** (kilómetro-tarifa + IEH + IVA + IVTM).
- **Transparencia presupuestaria:** publicar cada ejercicio la cuenta única de ingresos de la movilidad y su destino, como hizo Irlanda con el “Transport Climate Fund”.
- **Bonificar tecnológicamente (ITS) la buena conducta fiscal:** descuentos automáticos de peaje a vehículos que ya soportan fuertes impuestos a la energía.

La presente investigación muestra que, a día de hoy, **la movilidad por carretera en España es un gran recaudador neto** y que **su coste de mantenimiento está ampliamente cubierto**. El reto para 2025-2030 será equilibrar justicia fiscal, sostenibilidad y eficiencia sin agravar la sensación ciudadana de “pagar varias veces por lo mismo”.



1. <https://www.vozpopuli.com/economia/hacienda-tajada-subida-gasolina-recupera-recaudacion-prepan-demia.html>
2. https://www.elnacional.cat/oneconomia/es/economia/caida-precio-combustible-cuesta-hacienda-630-millones-euros_1280382_102.html
3. <https://www.expansion.com/economia-para-todos/familia/cuales-son-los-tipos-de-gravamen-en-los-impuestos-sobre-los-carburantes.html>
4. <https://mundopetroleo.com/news/new/nw/la-recaudacion-del-impuesto-de-matriculacion-alcanza-los-77769-millones-en-2024-un-741-mas>
5. <https://www.autofacil.es/impuesto-sobre-vehiculos-de-traccion-mecanica-en-espana-2024/>
6. <https://www.autobild.es/noticias/dgt-recuada-millon-euros-dia-pero-sabes-donde-va-ese-dinero-1445355>
7. <https://www.libremercado.com/2025-02-15/la-dgt-vuelve-a-recaudar-mas-de-500-millones-por-multas-cuales-son-las-denuncias-mas-comunes-7218557/>
8. <https://www.dvuelta.es/en-los-medios/noticias-sobre-dvuelta/multas-mina-de-oro>
9. <https://www.caranddriver.com/es/coches/planeta-motor/a63262798/la-mareante-cifra-por-multas-de-trafico-que-recaudara-madrid-en-2024-supone-un-50-mas-desde-2019/>
10. <https://murciaeconomia.com/art/97325/las-autopistas-rescatadas-multiplican-por-seis-su-beneficio-en-2023-alcanzando-los-17-m>
11. <https://cadenaser.com/galicia/2024/03/27/audasa-ingresa-en-2023-un-249-mas-que-en-el-ano-anterior-por-el-trafico-de-la-ap-9-que-crece-en-un-36-radio-vigo/>
12. https://www.lasexta.com/motor/noticias/2025-impuesto-diesel-que-muerde-cartera-hay-marcha-atras_20241217676179614f1fb70001950d47.html
13. <https://elpais.com/economia/2025-07-02/las-concesionarias-de-autopistas-urgen-peajes-en-13000-kilometros-de-autovia-sin-barreras-tres-centimos-por-kilometro-para-coches-y-14-para-camiones.html>
14. <https://www.dgt.es/nuestros-servicios/tu-vehiculo/tus-vehiculos/impuesto-de-circulacion-ivtm/>
15. <https://infotransport.es/la-conservacion-de-carreteras-bajo-minimos/>
16. https://www.sepg.pap.hacienda.gob.es/Presup/PGE2023Proyecto/MaestroDocumentos/PGE-ROM/doc/2/3/2/1/11/N_23_A_V_2_R_1_210_1_117_1.PDF
17. <https://asefma.es/el-mitma-contempla-invertir-2-666-millones-de-euros-de-los-pge-2023-en-manten-y-ampliar-la-red-de-carreteras-del-estado/>
18. <http://contratos-publicos.comunidad.madrid/node/258962>
19. <https://sede.agenciatributaria.gob.es/Sede/estadisticas/recaudacion-tributaria/informe-anual/ejercicio-2024/resumen.html>
20. <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/sab-30122023-1345>
21. <https://www.mivau.gob.es/ministerio/proyectos-singulares/prtr/transporte/inversiones-directas-de-mitma-con-cargo-al-plan-de-recuperacion>

22. <https://www.diaridetarragona.com/espana/236024/coche-vivienda-pago-circular-nuevas-restricciones-plantea-dgt.html>
23. <https://formulamoto.es/noticias/las-nuevas-y-polemicas-normas-que-quieren-gobierno-y-dgt-podria-tocar-pagar>
24. <https://www.autobild.es/noticias/piedra-mochila-dos-personas-coche-euro-dia-polemica-propuesta-dgt-suma-otras-restricciones-1473066>
25. <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-02012025-0805>
26. <https://www.repsol.com/content/dam/repsol-corporate/es/sostenibilidad/informes/2024/informe-contribucion-fiscal-2024.pdf>
27. <https://easygasgroup.com/impuestos-sobre-combustibles-en-espana-cuanto-pagamos-por-la-gasolina-y-el-diesel/>