



European Federation for  
TRANSPORT and ENVIRONMENT

## **Resumen del borrador de la Directiva de modificación de la Euroviñeta indicando los puntos principales**

### **GENERAL**

- Se distingue entre 'tasas a los usuarios' (viñetas) y 'peajes' (basados en la tasa kilométrica).
- El alcance de la directiva se extenderá también a todas las carreteras, no únicamente a las de la red TEN-R.
- Un país que introduzca estas tasas las deberá aplicar sobre todos los vehículos de más de 3,5 toneladas.

### **COSTES EXTERNOS**

- Los estados miembros pueden imponer 'tasas por los costes externos' sobre la tasa por uso de la infraestructura' (peajes), para recuperar costes de contaminación atmosférica, contaminación sonora y posiblemente congestión (véase más abajo);
- Los costes de contaminación atmosférica deberán considerar únicamente los de emisiones de PM y NOx;
- Los costes de congestión se pueden incluir sólo si una tasa similar se recauda sobre los otros usuarios de carretera que causan congestión, incluyendo coches, es decir, sobre todos los vehículos.
- Las tasas de costes externos distinguen entre dos tipos de carreteras, las que están en áreas urbanas, es decir carreteras en áreas donde los ciudadanos están expuestos a estos costes externos más elevados; las otras, son las llamadas 'carreteras en áreas no urbanas (rurales);
- 'Las aglomeraciones' son áreas con más de 100.000 habitantes y con una cierta densidad de población;
- Las 'tasas de usuario' (viñetas) se pueden aplicar todavía pero no pueden incluir tasas de coste externos;
- No hay cambios en las 'tasas sobre las infraestructuras' (peajes kilométricos);
- En cualquier caso la tasa promedio del coste externo tendrá un límite basado en los valores medios del estudio de IMPACT.
- En tramos donde no se aplica ninguna tasa de costes externos de contaminación atmosférica, las tasas de infraestructura serán variables de acuerdo con la clase de emisión EURO.
- En tramos donde no se aplica ninguna tasa de costes externos, los Estados Miembros pueden variar las tasas de infraestructura con el fin de reducir la congestión (basada en el momento del día, el tipo de día o la temporada).
- La tasa del coste externo variará según el tipo de carretera donde se recauda. Si la tasa incluye un elemento de coste de contaminación atmosférica, variará según la clase de emisión EURO. Si la tasa incluye un elemento de coste de ruido, variará según el periodo sea diurno o nocturno. Si la tasa incluye un elemento de coste de congestión, variará de acuerdo según la hora punta u hora valle del día, la semana o la temporada.

## DESTINO DE LOS INGRESOS

- Los ingresos generados por la tasa se destinarán a financiar proyectos y a medidas con el objeto de reducir los costes externos del transporte, especialmente a sistemas de gestión del tráfico, medidas para reducir las fuentes de contaminación y el desarrollo de infraestructura alternativa.
- Las tasas se recaudarán mediante un sistema electrónico que evite entorpecimientos al libre flujo de tráfico, de forma que posteriormente se pueda extender a una gran cantidad de otros tramos de carretera sin significativas inversiones adicionales.
- Las cantidades específicas de la tasa del coste externo serán determinadas por una autoridad que sea legalmente y financieramente independiente de la organización responsable de gestionar o recoger el ingreso de los peajes.
- Las cantidades específicas de las tasas se establecerán de acuerdo con los requisitos mínimos, las fórmulas comunes y los máximos valores de costes externos indicados en el Anexo IIIa.
- Esta directiva no impedirá la aplicación no-discriminatoria por parte de los Estados Miembros de tasas específicamente diseñadas para reducir la congestión del tráfico o para mejorar la calidad del aire en cualquier tramo de carretera o autopista localizado en una aglomeración.
- No más tarde que el 31 de diciembre de 2013, la Comisión presentará un informe sobre la implementación y los efectos de esta Directiva. El informe incluirá así mismo una evaluación de la viabilidad técnica y económica de introducir una única carga basada de distancia, general y obligatoria para todos los vehículos pesados por el uso de la infraestructura viaria.
- EL ANEXO III establece diversas condiciones que los Estados Miembros deben respetar al imponer 'Tasas de Coste Externos'. Estas condiciones se relacionan con las carreteras sobre las que se aplican las tasas de costes externos, la metodología para calcular el nivel de la tasa y las cantidades máximas. Al fijar la tasa, la autoridad independiente se guiará por un principio de fijación de precios eficaces que es el precio cercano al coste marginal social del uso del vehículo sobre el que se efectúa el cargo.

## ¿QUÉ SE DEBERÍA CAMBIAR?

Los principales problemas del borrador actual son:

- El hecho de que **no se permita la internalización de todos los costes externos**. Se prohíbe aún a los Estados Miembros utilizar sistemas de tasas en la carretera para internalizar los costes externos por accidentes y el cambio climático. Mientras que en la cuestión del clima hay un fundamento científico para ello (por lo menos una parte del coste ya se interioriza a través de un instrumento eficiente como es el impuesto sobre los hidrocarburos), en los costes externos debidos a accidentes, la propuesta es desafortunada, debido especialmente a que el proyecto de IMPACT ha presentado una metodología que admite la internalización de estos costes externos de accidentes.
- El hecho de que **los Estados Miembros tengan un límite para el nivel de costes externos que pueden internalizar** y que estos límites no se definan de una manera sensata. El borrador actual propone unos límites basados en valores medios tomados de IMPACT. Creemos que no es conveniente criticar valores de IMPACT, ya que consideramos que la metodología es sólida, pero creemos que es inadecuado utilizar valores MEDIOS para establecer la MÁXIMA cantidad que se puede internalizar. Si se deben definir unos límites deberían estar basados en las MÁXIMAS estimaciones de IMPACT, no en las MEDIAS.
- La propuesta de **destinar ingresos (reservar)** a los propios modos que generan estos costes externos. Esto creará un mensaje contradictorio con relación a lo que es deseable, ya que

cuantos más costes externos tenga un modo más dinero conseguirá. Además, creemos que es innecesario definir a escala de la UE dónde se deben aplicar los recursos por parte de los Estados Miembros.

- La propuesta **extiende el alcance de la Euroviñeta hacia todas las carreteras**. Siendo una Directiva permisiva, el alcance más amplio impone restricciones a una acción más amplia de los Estados Miembros. Esto parece también contradictorio con el principio de subsidiariedad. La UE debería dar libertad de acción a los Estados Miembros en la red de carreteras de fuera de la red TEN-R.

- La Propuesta solamente permite la internalización de **los costes de congestión** siempre que los Estados Miembros apliquen también estos esquemas a los vehículos privados. Esto supone imponer a los Estados Miembros una decisión en una materia que está sujeta a la subsidiariedad (tasas al uso de la infraestructura a los coches privados), lo que supone una dificultad adicional a los Estados Miembros que desean sistemas de tarificación eficaces.

- El borrador actual no cambia significativamente las previsiones sobre las **viñetas basadas en el tiempo**. Las tasas basadas en la distancia constituyen un sistema mucho más eficiente que el basado en la pura viñeta, ya que permite una internalización eficaz de los costes externos y garantiza la no-discriminación y un funcionamiento mucho adecuado del mercado interior. Es importante asegurar que la Euroviñeta proporciona incentivos fuertes para que los Estados Miembros elijan sistemas basados en la tasa sobre al distancia.

Barcelona, 7 de mayo de 2008