

EUROVIÑETA

Barcelona, 24 de abril de 2008



TRANSCALIT

Federació Catalana de
Transports de Barcelona

ASOTRANS-LLEIDA



**Federació Empresarial d'Auto-transport
de la Província de Tarragona**



ASSOCIACIÓ CATALANA D'EMPRESSES
DE TRANSPORT DE MERCADERIES
ASOCIACIÓN CATALANA DE EMPRESAS
DE TRANSPORTES DE MERCANCIAS



Associació
Transports
Girona

ASETRANS

EUROVIÑETA

- Finalidades de la Directiva:
 - (c1) Eliminar distorsiones de la competencia entre las empresas de transporte de los Estados miembros.
 - (c1) Buen funcionamiento del mercado interior.
 - (c1) Aumento de la competitividad.
 - (c2) Fomentar condiciones de transporte sostenibles en la Comunidad.



EUROVIÑETA

- La Directiva no obliga a imponer peajes, sólo fija las reglas para el caso que los Estados quieran aplicarlos a las vías que están dentro de las redes transeuropeas.
- Los Estados pueden imponer peajes sobre las vías que no están dentro de las redes transeuropeas sin sujetarse a la Directiva sino a los principios generales del Tratado.
- La transposición consistiría en adoptar las normas a seguir en caso que se quiera imponer un peaje en alguna vía incluida dentro de las redes transeuropeas.
- Las Administraciones española y catalana no tienen ninguna obligación de establecer nuevos peajes al transporte por carretera.
- No se pueden imponer gravámenes por usar vías que ya tienen peajes.



FISCALIDAD ESPECÍFICA

- El 58,61 % del precio final del gasóleo A en España son impuestos (entre ellos el céntimo sanitario más el IVA que se carga sobre el mismo). Los demás modos no pagan esta cantidad de impuestos (ni IEH ni IVMDH).
- IVTM. Impuesto municipal de circulación que pagan todos los vehículos.
- IAE. Impuesto de Actividades económicas.
- La carretera aporta 2,5 veces más de lo que se invierte en ella.
- Debe ser tenido en cuenta al imponer más gravámenes.



Red transeuropea

— Bestehend	- - - Geplant
Existing	Planned
Existant	Planifié



Red peajes España



Red europea España



(C9 Directiva) En caso de que las infraestructuras hayan sido cofinanciadas a través del presupuesto general de la Unión Europea, la contribución hecha con cargo a fondos comunitarios no debe recuperarse mediante peajes ...



Red europea Catalunya

Bestehend	Geplant
Existing	Planned
Existant	Planifié



Existentes: AP-7 (peaje)

AP-2 (peaje)

C-16 (peaje)

Planificadas: N-230 (Viella)

C-16 (Cadí)

C-25 (Eje)



Red europea Catalunya



Autopistas de
peaje en
Catalunya





Acord estratègic

per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana



Els signants de l'Acord

Generalitat de Catalunya



L'Acord estratègic

www.acordestrategic.cat



Les mesures de l'Acord

Millora de les condicions bàsiques de competitivitat

Infraestructures de transport i mobilitat

Xarxa viària d'alta capacitat per a millorar la mobilitat i el transport per carretera

Els signants de l'Acord consideren imprescindible impulsar un model de xarxa viària d'alta capacitat, homogeni a escala espanyola, que equipari els percentatges de les vies de peatge i de les lliures, així com millorar les vies de comunicació ràpida entorn de la conurbació de Barcelona.

25 Construcció de 500km d'autovies

En aquest sentit, aquesta equiparació suposaria la construcció d'uns 500 km de xarxa d'autovies lliures de peatge, dels quals uns 300 km són competència de la Generalitat i per als quals es preveu un cost aproximat d'uns 1.100 milions d'euros. Entre les autovies que són competència de la Generalitat, les parts consideren prioritàries les següents:

- . Eix Vic-Ripoll (C-17)
- . Eix Diagonal (C-15 i C-37) Vilanova i la Geltrú- Vilafranca del Penedès- Manresa
- . Reus-Alcover (C-14)
- . Eix Transversal (C-25) Cervera-Girona
- . Eix del Llobregat (C-16) Berga-Bagà
- . Eix de l'Ebre (C-12) Amposta-Lleida

Més recursos

L'Acord als mitjans



Dades del seguiment



Autovias
sin
peaje



Sistema lorry rail en Le Boulou



Sistema lorry rail en Le Boulou



INTERNALIZACIÓN COSTES EXTERNOS

- El sector del transporte por carretera ya está internalizando buena parte de los costes externos, en concreto: accidentes, contaminación, ruido..., y en Catalunya MÁS, todo ello a través del impuesto “céntimo sanitario” que grava los combustibles.
- La congestión se internaliza con las restricciones de circulación. Ello debe ser tenido muy en cuenta en el momento de valorar los costes externos, su internalización y las eventuales “viñetas”



RESUMEN

- No hay obligación de imponerla
- No hay necesidad de más gravámenes al sector
- No hay ventajas y no todos ganan
- No hay alternativas al transporte por carretera
- No hay en Catalunya vías sin peaje o sin compromiso de no aplicar peaje dentro de la red europea
- No hay compromisos de reinversión en el sector ni de mejora de las infraestructuras
- No hay propuestas de ayudas públicas al sector que permitan reducir los costes externos del mismo
- EUROVIÑETA, NO GRACIAS.



GRACIAS POR SU ATENCIÓN

