



“Oportunidades de la implantación de la Euroviñeta”

Jueves, 31 de marzo de 2011

Background

El Libro Blanco del Transporte adoptado por la Comisión Europea el 12 de septiembre de 2001 indica que: *el principio fundamental de la tarificación de las infraestructuras es que el coste de utilización de una infraestructura debe incluir los costes de infraestructura pero también los costes externos, incluidos los costes relacionados con los accidentes, la contaminación atmosférica, el ruido y la congestión.*

La Directiva 2006/38/CE (hoy vigente) que modificaba la Directiva 1999/62/CE, de la EUROVIÑETA, fue aprobada en diciembre de 2005 con el objetivo de permitir a los Estados miembros aplicar gravámenes a determinados vehículos pesados dedicados al transporte de mercancías por carretera para “recuperar los costes de construcción y mantenimiento de las infraestructuras”.

La Comisión Europea presentó en Julio de 2008 una nueva propuesta de revisión de la Directiva 1999/62/CE, de la EUROVIÑETA, que el Parlamento Europeo aprobó en primera lectura en marzo de 2009. Esta revisión propone sufragar por medio de un peaje “los costes derivados de la contaminación atmosférica y acústica y, también, de la congestión”.

El Consejo de Ministros de Transportes de la UE, el pasado mes de octubre de 2010, alcanzó “un acuerdo político sobre un proyecto de Directiva relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías para la utilización de determinadas infraestructuras (Directiva “Eurodistintivo”), que permita la imposición de peajes en función del coste de la contaminación atmosférica y acústica y tener en cuenta la congestión de las carreteras”.

El Libro Blanco del Transporte presentado por la Comisión Europea el 28 de marzo del 2011 presenta una visión a largo plazo (2050) que prevé la implantación de la Euroviñeta a los vehículos pesados en el horizonte del 2016 (Fase I) y una segunda Fase II, con horizonte del 2020, donde la eco-tarificación se extendería a todos los vehículos circulantes por la carretera y al ferrocarril, a los puertos y a los aeropuertos.

CONCLUSIONES

1. Pese a un origen vinculado a sufragar los costes de mantenimiento de las carreteras de los países de tránsito entre el norte y sur de Europa (Suiza, República Checa, Austria) y al nombre estático “viñeta” o distintivo que se pegaba al parabrisas de los camiones, ajeno a la variabilidad del tráfico y sus efectos, la Euroviñeta ha evolucionado para representar el concepto del **pago por uso en las carreteras** y la **internalización de las externalidades** generadas por el tráfico (polución atmosférica, ruido, accidentes, daños a la infraestructura y congestión en los entornos metropolitanos, entre otras) para reflejar los **costes sociales totales del transporte**, y la **descarbonización del transporte por carretera**, de manera que en algunos países como Francia se denomina “ecotasa”.
2. Además de reflejarse el pago por uso (“quien usa, paga”: conviene precisar que la construcción y disponibilidad de las carreteras es de interés general, pero su uso es de interés particular), la internalización de las externalidades, y el pago por la generación de externalidades (“quien contamina paga”) en la **política Europea de transporte sostenible**, sus bases económicas son irrefutables y fueron fijadas hace casi un siglo por Arthur C. Pigou. Estos principios son de aplicación (y sólo así consiguen la **eficiencia asignativa**) a **todos los modos de transporte por equidad modal** (con sus posibles diferenciaciones a nivel microeconómico) **y a todas las categorías de usuarios de los modos**. De hecho, el “pago por uso” no es solo aplicable a la



- infraestructura sino a los **seguros e impuestos municipales de circulación** como reflejo de niveles de riesgo, uso y efectos distintos.
3. La mayoría de los efectos externos que genera el tráfico en la carretera son **variables continuas**, por lo que cualquier diferenciación de umbrales de actuación, tipología de vehículo (ligero, pesado, de menor o mayor emisión unitaria), tipo de carretera, etc., debe entenderse como un **compromiso político**, una **disfuncionalidad legislativa de tipo competencial o la fase inicial de la implementación global** del pago por uso. Para lograr una gestión eficiente de la red de carreteras por medio de un sistema tarifario es necesario pensar en un **modelo integral** que se extiende **a toda la red y a todos los vehículos que circulan por ella**.
 4. La red de aplicación de la Euroviñeta debería ser **la totalidad de la red de carreteras**, pero si en una primera fase conviene seleccionar un umbral mínimo de flujo o de capacidad, debe definirse una **red cerrada y conexas**, que evite los **perjudiciales efectos desbordamiento (spillovers)**: en aplicaciones parciales, los resultados pueden conllevar a situaciones peores socialmente que la base de partida. Por ejemplo, en el proyecto META (Modelo Español de Tarifación de Carreteras) se incluyeron todos los tramos de la Red Trans-Europea de Carreteras y todas las carreteras de alta capacidad de la red del Estado español y de las Comunidades Autónomas, con su vía principal y la alternativa paralela, en su caso, definiendo **corredores estructurantes**, que a su vez están unidos por las principales **vías cohesivas**.
 5. Los valores de las tarifas se situarían, en función del escenario, entre **4 y 14 céntimos de euro por vehículo y km**, en función del vehículo (ligero, pesado) y los conceptos incluidos. Con estos valores, la cohesión de la red de alta capacidad impide desvíos hacia vías no tarifadas y acota **las elasticidades de la demanda a la tarifa tanto de ligeros como de pesados** (en este caso, algo más inelásticos que los ligeros) **a valores bajos**. Con la hipótesis de 10 céntimos de euro por km para vehículos pesados de más de 3,5 toneladas, los ingresos de la aplicación de la Euroviñeta a España serían del orden de entre 860 millones de euros (estudios de la DGT) y **3.000 millones de euros anuales** (estudios META y del Colegio de Ingenieros de Caminos); los equivalentes a la CA de **Cataluña** para los mismos supuestos **serían superiores a 480 millones de euros anuales**.
 6. La tarifación de las carreteras **incrementa la cohesión territorial**, (perjudica a las regiones con mayor densidad de vías de alta capacidad) tendiendo a converger los niveles de accesibilidad (en coste generalizado de transporte) de las distintas regiones.
 7. La aplicación de la tarifación por uso de la carretera **produciría una inflación (IPC)**, estimada entre el 0,03% y el 0,39%, en función del escenario considerado. En el caso de aplicar el escenario de la "Euroviñeta", este valor sería de **0,17%** (únicamente el año de su



- implantación), con una tarifa media de 10 céntimos de euro/km para pesados de más de 3,5 t; estos resultados coinciden empíricamente en orden de magnitud con las aplicaciones ya operativas en Suiza, Alemania o República Checa.
8. El uso que se haga de los ingresos procedentes de las tarifas y la distribución de los efectos indirectos entre las distintas regiones y grupos de individuos tendrán influencia sobre los **efectos redistributivos** de la renta. Una asignación razonable a priori e independiente del principio de “caja única” del Ministerio de Economía y Hacienda, implicaría dedicar una parte **a la carretera** (conservación, mantenimiento, desarrollo y modernización de las carreteras, mejora de la señalización y de la seguridad vial), **al sector del transporte** (*truck centers*, formación, renovación de flota, transporte combinado, etc.), e incluso una parte **al transporte colectivo** (autocares) como subvención cruzada. Se ha sugerido que para que el sector del transporte pueda transferir los costes a los beneficiarios de su servicio, se podría añadir un capítulo nuevo “eco-tasa” en la facturación.
 9. Un sistema de tarificación en la red de carreteras españolas con una **tarifa enfocada a la regulación de la demanda y de la congestión** tendría aceptabilidad social en base a las encuestas realizadas. Se aprecia un interés de los distintos agentes por **mantener e incrementar la calidad de las carreteras aumentando la inversión en mantenimiento de infraestructura** (hoy en día, exigua). El sector del transporte por carretera está dispuesto a pagar por el uso de la infraestructura, pero pide una implantación escalonada, una **interoperabilidad del OBU o ETC** (sistema de pago) a nivel europeo y una **neutralidad fiscal** que tenga en cuenta el importe de los impuestos sobre los hidrocarburos vigentes.
 10. La aplicación de la Directiva de la Euroviñeta debe hacerse de **forma global, homogénea y con los mismos criterios** (misma metodología) **en toda Europa**, para evitar agravios y asimetrías en los transportes internacionales y entre modos y, en su caso, equilibrar posiciones de perifericidad. Su implementación en España a corto plazo debe **apoyarse en las tecnologías, instalaciones y modalidades de pago existentes** como transición hacia sistemas más sofisticados vía satelital y **aprovechando los activos tecnológicos ya disponibles** en nuestras carreteras. El Libro Blanco del Transporte del 2011, publicado hace pocos días, prevé una Fase I donde la Euroviñeta está implantada completamente en el 2016, y una Fase II con horizonte 2020, donde la tarificación se extendería a todos los vehículos usuarios de la carretera y al ferrocarril, a los puertos y a los aeropuertos. Mientras el Estado español encuentra el momento adecuado para su implantación, conviene realizar los **estudios, proyectos** (no sólo físicos y tecnológicos sino también del servicio, considerando el comportamiento de los agentes) **y la labor pedagógica** pertinentes para evitar los condicionantes de las implantaciones urgentes. Para ello conviene colaborar las instituciones, empresas, usuarios y universidades.