



28/10/08

Revisión de la Directiva Euroviñeta

La propuesta de modificación de la Directiva Euroviñeta, publicada por la Comisión el 8 de julio de 2008, se trató en el Consejo de Transportes celebrado en Luxemburgo el pasado 9 de octubre. Se trata de un expediente con el que el Estado español tiene muchos problemas. El Consejero de Transportes de la Representación Permanente de España ante la UE explicó en una reunión con las oficinas de las Comunidades Autonomas en Bruselas (24/10/08), que hay una gran oposición en el sector a esta propuesta de revisión de la Euroviñeta.

La Comisión publicó en julio el paquete de transporte verde o ecológico, que propone una serie de iniciativas y medidas con el objetivo de conseguir un transporte sostenible en la UE. El nuevo paquete lanza la propuesta de revisión de la tarificación del uso de la infraestructura por parte de los vehículos pesados de transporte de mercancías. Debido al principio de subsidiariedad, la Comisión no incluye al transporte privado en su propuesta, pero anima a los Estados a que apliquen tarifas a todos los tipos de transporte por carretera, y no solo a los camiones. Ello supondría un incentivo para que todos los usuarios modifiquen sus hábitos.

La Comisión se ha encargado con más urgencia del transporte por carretera que de otros modos de transporte por ser el que genera la mayor parte de los costes externos del transporte. Con la directiva actualmente en vigor, las tasas no pueden modularse suficientemente en función de los costes externos, lo cual no permite a los Estados implantar incentivos suficientes para que los transportistas modernicen la flota con vehículos más limpios, ni adapten sus rutas y logísticas para hacerlas más sostenibles.

Con la nueva propuesta, los Estados contarán con un marco para modular con más precisión las tarifas, tomando en cuenta la contaminación local (atmosférica y acústica), y también la congestión provocada por los vehículos.

Para asegurar la proporcionalidad y objetividad de los peajes, la Comisión propone utilizar un método común y transparente de cálculo de los costes externos. Además, recomienda encarecidamente que todo ingreso obtenido del nuevo sistema de peajes se destine a medidas para mitigar el impacto medioambiental del transporte y la congestión (por ejemplo, infraestructuras alternativas o investigación). También propone que las tarifas se cobren mediante sistemas electrónicos para no entorpecer el transporte.

Propuesta de modificación de la Directiva:

http://ec.europa.eu/transport/greening/doc/road/2008_07_greening_transport_road_proposal_es.pdf

En el Consejo de Transportes de octubre, **los Estados miembros** se mostraron divididos respecto a la propuesta de la Comisión. Ésta propone la internalización de tres costes: emisiones, ruido y congestión. Austria, por ejemplo, quiere añadir más costes (CO₂, cambio climático, intrusión visual, etc.).

A continuación resumimos los principales puntos de fricción de la Comisión, según el Consejero de la REPER:

- Base jurídica: se ha elegido el artículo 71 del Tratado (Política Común de Transportes). El Estado considera que el importe a abonar por motivo de los costes externos no es una

tasa desde el momento en que no se está pagando por el uso de la infraestructura (como ocurre con la Euroviñeta vigente). Con la nueva propuesta, no se estaría pagando ningún servicio. Por este motivo, habría que justificar mejor la base jurídica de transportes (codecisión con el Parlamento Europeo y mayoría cualificada en el Consejo, no unanimidad).

- Definiciones de peaje, peaje de concesión, tasa de infraestructura, tasa de usuario. El Estado quiere que se aclaren mejor estos conceptos, consideran que en la directiva en vigor no están lo suficientemente claros.
- Tres costes externos ¿Se puede elegir incluir uno, o dos, o tienen que ser los tres obligatoriamente? Cada Estados miembro va a poder hacer su elección (hasta no aplicar ninguno, que es lo que se haría España). El mayor problema para el Gobierno Central en este punto es la inclusión del coste de la congestión. El argumento es que no son sólo los camiones los que la originan, sino también los turismos, que no pagarían la Euroviñeta: no es posible incluir a los turismos porque no cae en el ámbito de aplicación de la política común de transportes.
- Autoridad independiente para la determinación de los costes externos: es opcional para los Estados miembros el designar o no esta autoridad independiente.
- *Mark up*: introducido ya por Austria en la Euroviñeta: se trata de un recargo (de hasta el 25%) que se aplica en la autopista de Brenner y cuyos ingresos deben destinarse a financiar el túnel de Brenner. La Comisión considera que no deberían poder acumularse Euroviñeta y *mark up*, cuestión que no contenta a Austria.
- Modulación: la Euroviñeta actual permite variaciones en la tasa en función de las emisiones, el horario, etc. Se introdujo esta posibilidad para recoger de alguna manera la cuestión de los costes externos. Con la nueva propuesta, se establece que allí donde exista modulación, no se podrá introducir una tasa relativa al mismo coste externo objeto de la modulación, esto es, se trata de evitar la doble imposición por el mismo concepto. Si el peaje está ya modulado, no podrá incorporarse ese mismo coste, pero sí cualquiera de los otros dos costes que no estuviesen presentes en la modulación.
- Cálculo de los costes externos: actualmente, respecto al uso de la infraestructura, existe una metodología en el Anexo 1 de la directiva en vigor. La Comisión es competente solamente para dar su opinión al respecto. España pide ahora ampliar la competencia de la Comisión en el sentido de que tenga que aprobar, y no solamente emitir opinión, sobre el cálculo de los costes externos que un Estado miembro le presente. Alemania se opone totalmente. Portugal, Países Bajos y Rumanía apoyan esta iniciativa que, en último término, pretende dificultar en lo posible la adopción de nuevas tasas para los camiones en los Estados miembros.
- La Comisión prevé la posibilidad de otorgar compensaciones a las empresas para evitar el coste de la aplicación de la nueva Euroviñeta.
- Asignación de los recursos: la Comisión propone que se asignen al sector del transporte. Ello dependerá del Ministerio de Hacienda.
- Fecha de transposición: la Comisión propone final de 2010. Los Estados miembros 24 meses después de la entrada en vigor de la nueva directiva.