Criterios para una justa aplicación de la Directiva Euroviñeta en las carreteras españolas

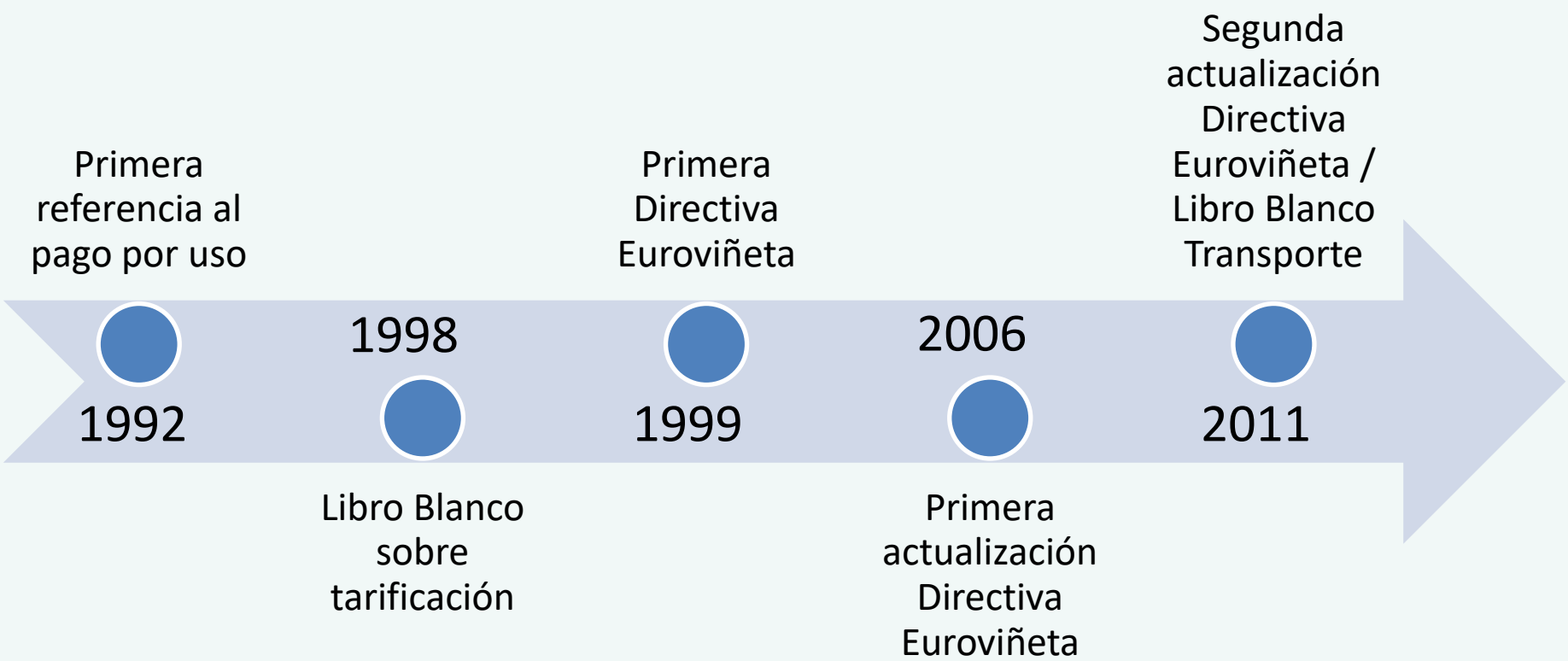
José Manuel Vassallo TRANSyT – UPM

San Sebastián, 23 de febrero de 2017

Justificación de la tarificación de infraestructuras

- Garantizar una fuente de recursos estable para la financiación de las carreteras
- Hacer que los usuarios contribuyan al PAGO de las infraestructuras (también los extranjeros)
- Orientar las decisiones de los usuarios hacia el bien común
  - Fomentar vehículos menos contaminantes
- Incentivar un uso de la infraestructura más racional
  - Cobrar más barato en los períodos valle y más caro en los períodos punta

Hitos en la política de tarificación de la UE



Fuente: Elaboración propia

Objetivo de la Directiva

Internalización de costes

- Internalización por parte del usuario de los costes sociales producidos por el transporte por carretera

Uso de vehículos más eficientes

- Incentivar el uso de vehículos y modos de transporte más eficientes desde el punto de vista medioambiental

Financiación de infraestructuras

- Garantizar una fuente estable de recursos para la financiación de las infraestructuras del transporte

La Directiva Euroviñeta

- La Directiva Euroviñeta:
  - No obliga a los Estados a tarificar
  - En caso de imponerse → establece un máximo a cobrar en función de los criterios mencionados
  - La aplicación no puede ser discriminatoria
  - Deja libertad para el uso de los ingresos

Estructura tarifaria

Componentes de la tarifa

TARIFA APLICABLE = TASA POR INFRAESTRUCTURA + TASA POR COSTES EXTERNOS

TASA POR INFRAESTRUCTURA → Cálculo a coste medio

TASA POR COSTES EXTERNOS → Cálculo a coste marginal con un límite

Esquema tarifario

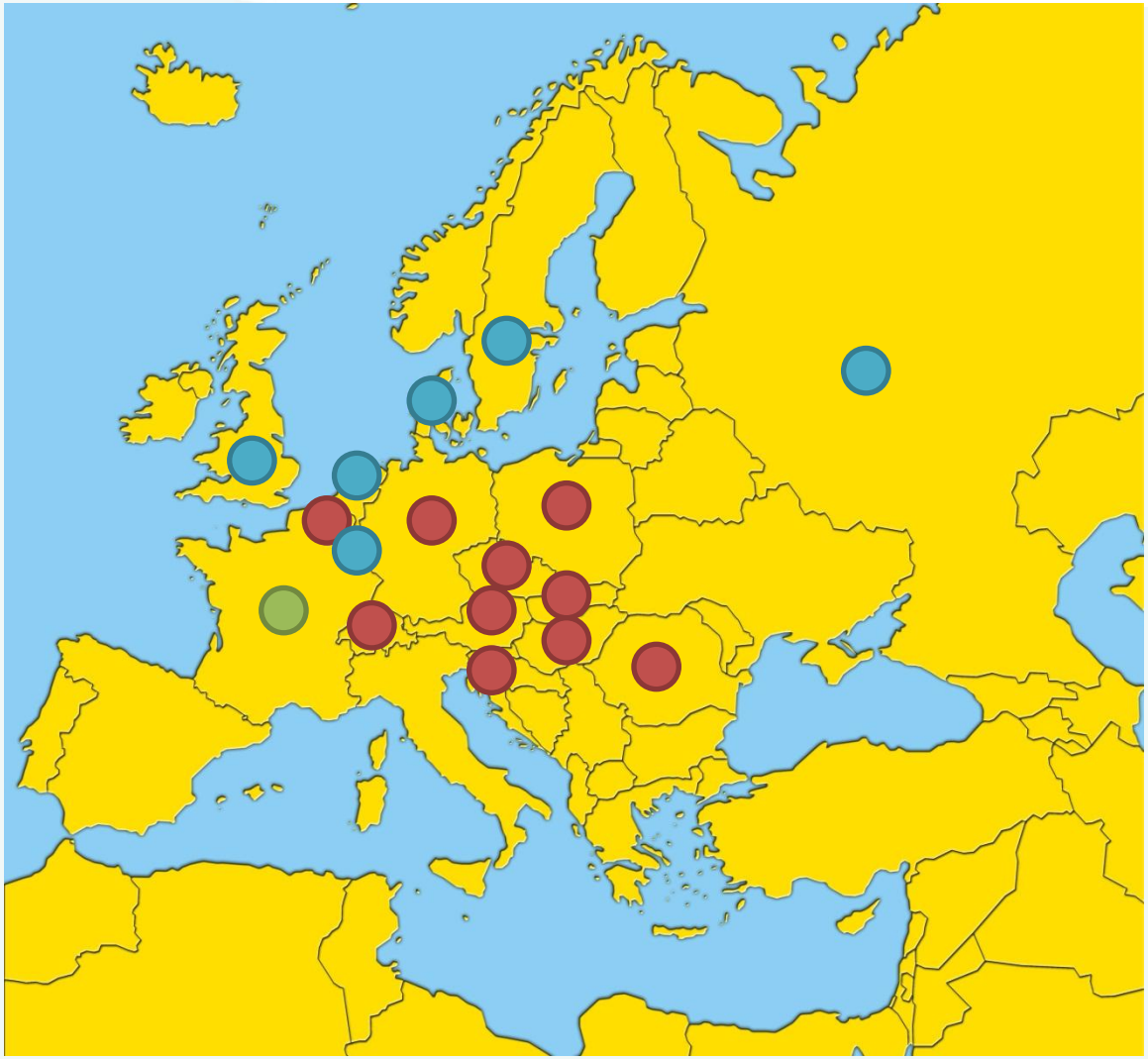
Tasa por infraestructura

- Su objetivo es recuperar los costes de construcción, mantenimiento, explotación, cobro del peaje, etc.

Tasa por Costes Externos

- Tiene por objeto cobrar a los vehículos por los daños que producen al medioambiente, fundamentalmente la contaminación atmosférica y acústica

Euroviñeta en Europa



- Países con Euroviñeta en vigor
- Países con implantación próxima de Euroviñeta
- Países que han suspendido la implantación de la Euroviñeta

Euroviñeta en EUROPA

País	Porcentaje de vehículos pesados extranjeros (%)
Alemania	35%
Eslovaquia	41%
República Checa	38%
Suiza	32%
Francia	31%

Fuente: Elaboración propia con datos de EUROSTAT

Experiencias en EUROPA (I)

	VEHÍCULOS Y RED	EL PRECIO DEPENDE DE:	TECNOLOGÍA DE COBRO
SUIZA	>3.5 toneladas Toda la Red (70.000 km)	• Distancia recorrida • Peso máximo admisible • Categoría EURO del vehículo	Tacógrafo
AUSTRIA	>3,5 toneladas En autopistas (2.180 km)	• Distancia recorrida • Tipo de vehículo • Categoría EURO	DSRC
ALEMANIA	>12 toneladas En autopistas (12.500 km)	• Distancia recorrida • Tipo de vehículo • Categoría EURO	GNSS

Fuente: Elaboración propia

Experiencias en EUROPA (II)

	VEHÍCULOS Y RED	EL PRECIO DEPENDE DE:	TECNOLOGÍA DE COBRO
REP. CHECA	>3.5 toneladas Autopistas y vías alternativas 1.442 km	• Distancia recorrida • Número de ejes del vehículo • Categoría EURO • Tipo de vía	DSRC
ESLOVAQUÍA	>3.5 toneladas Autopistas y carreteras de 1ª categoría 2.024 km	• Distancia recorrida • Peso y número de ejes del vehículo • Categoría EURO • Tipo de vía	GNSS
POLONIA	>3,5 toneladas Autopistas, vías rápidas y carreteras de 1ª categoría 2.653 km	• Distancia recorrida • Peso máximo admisible • Categoría EURO • Tipo de vía	DSRC

Fuente: Elaboración propia

Experiencias en Europa: uso de los ingresos

Fondos intermodales

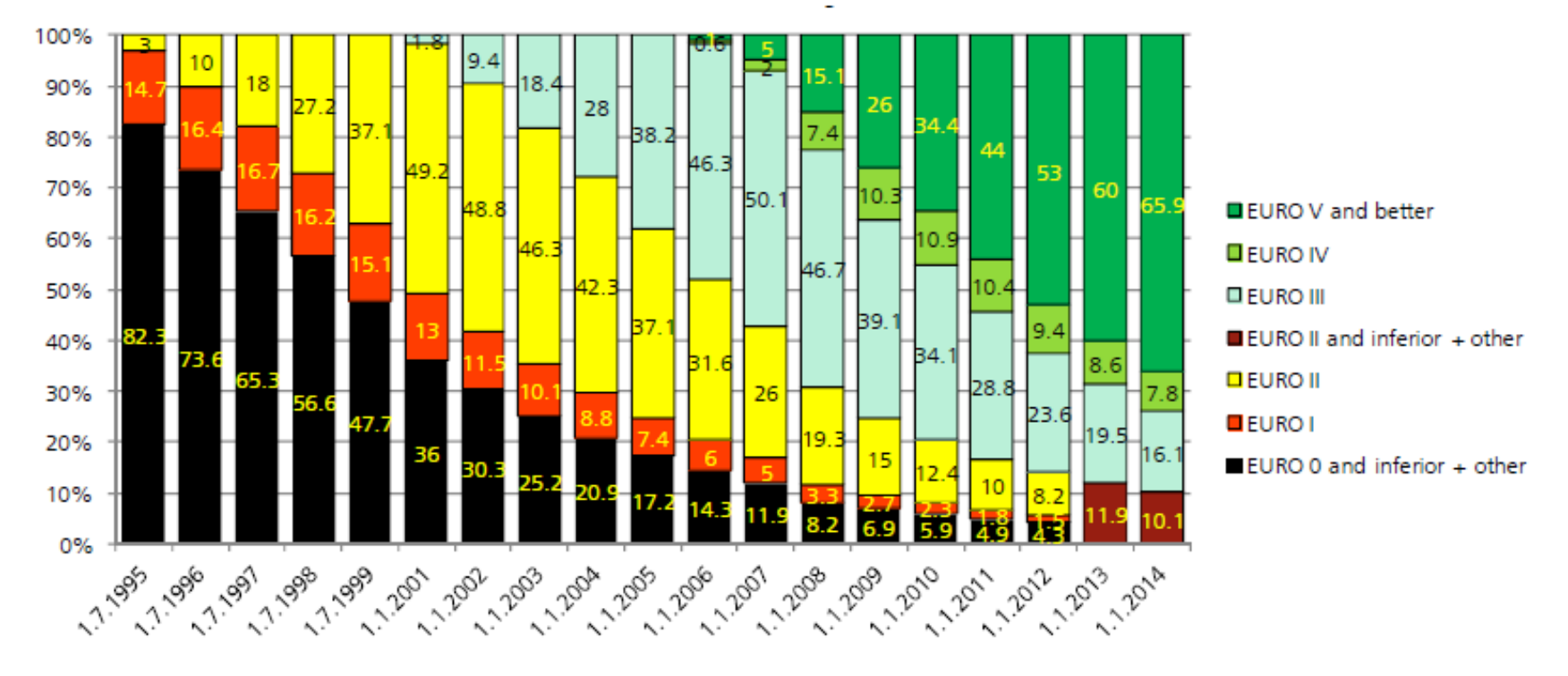
- Financiación de fondos intermodales de transporte, fundamentalmente al ferrocarril, como en Suiza

Exclusivamente a la carretera

- Ingresos dedicados íntegramente al sector de la carretera, como en el caso de Austria

Experiencias en Europa: impacto en el tipo de vehículo

Evolución del tráfico de vehículos de mercancías por carretera en Alemania, según la categoría de emisiones y los kilómetros recorridos



Fuente: BGL

Aplicación al caso de España: Criterios establecidos

Tipo de red a tarificar

- Red de alta capacidad: autopistas, autovías y carreteras duplicadas

Vehículos sujetos a la tarificación

- Todo tipo de vehículos, tanto pesados como ligeros

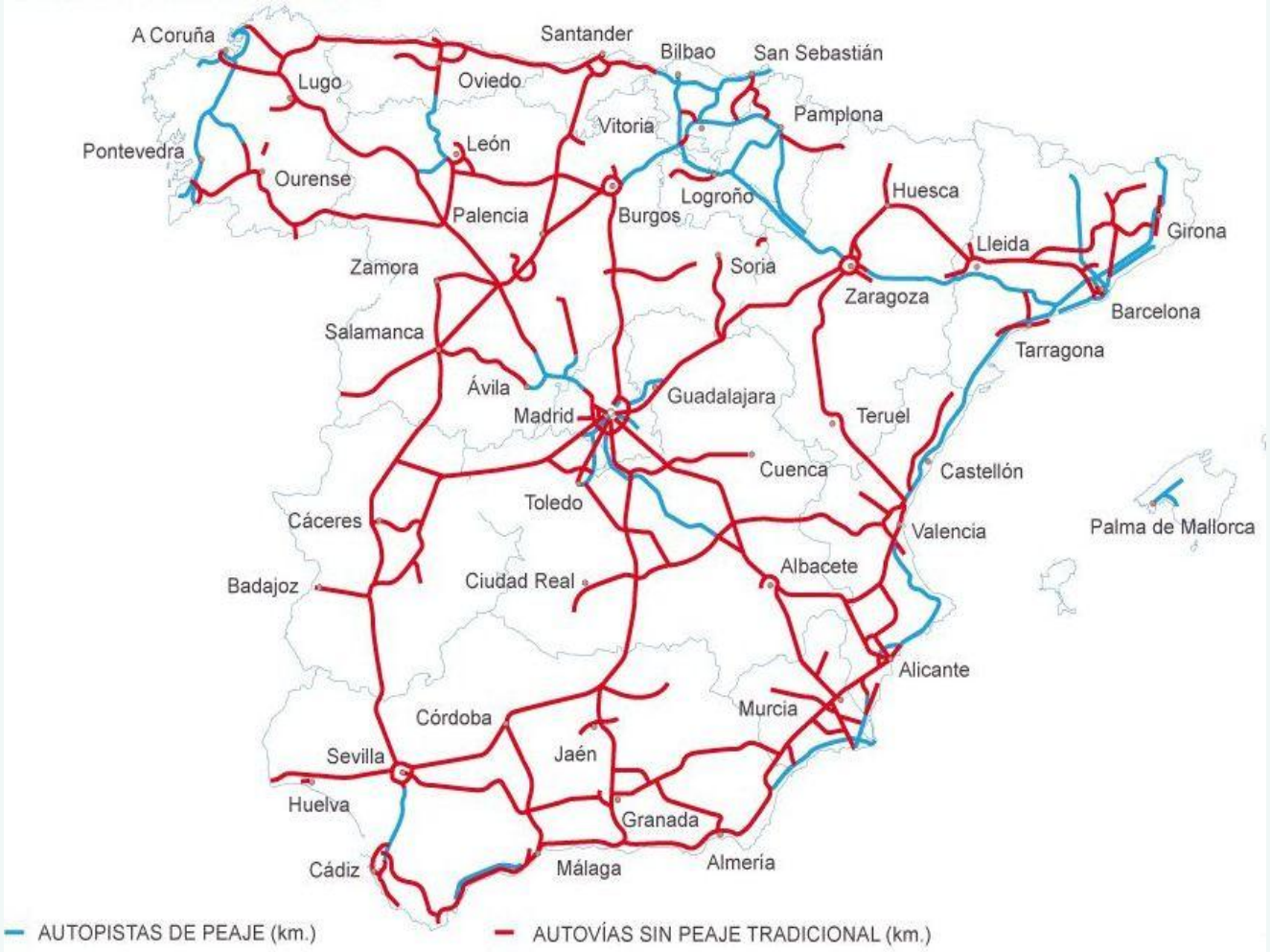
Parámetros de la tarifa

- Distancia recorrida
- Categoría EURO de los vehículos
- Configuración del vehículo

Descuentos

- Descuentos proporcionales a los veh-km recorridos

Aplicación al caso de España: Red a tarificar



Tarifas obtenidas (I)

Tipo de vehículo	Categoría de emisiones	Categoría EURO	Tasa por infraestructura (€/km)	Tasa por costes externos (€/km)	Tarifa (€/km)
Ligeros	Categoría I	EURO I EURO II	0,0441	0,0040	0,0481
	Categoría II	EURO III		0,0018	0,0459
	Categoría III	EURO IV EURO V EURO VI		0,0005	0,0446
Pesados 0	Categoría I	EURO I EURO II	0,0564	0,0288	0,0852
	Categoría II	EURO III		0,0128	0,0692
	Categoría III	EURO IV EURO V EURO VI		0,0060	0,0624
Pesados I	Categoría I	EURO I EURO II	0,0681	0,0662	0,1343
	Categoría II	EURO III		0,0295	0,0976
	Categoría III	EURO IV EURO V EURO VI		0,0138	0,0819

Tarifas obtenidas (II)

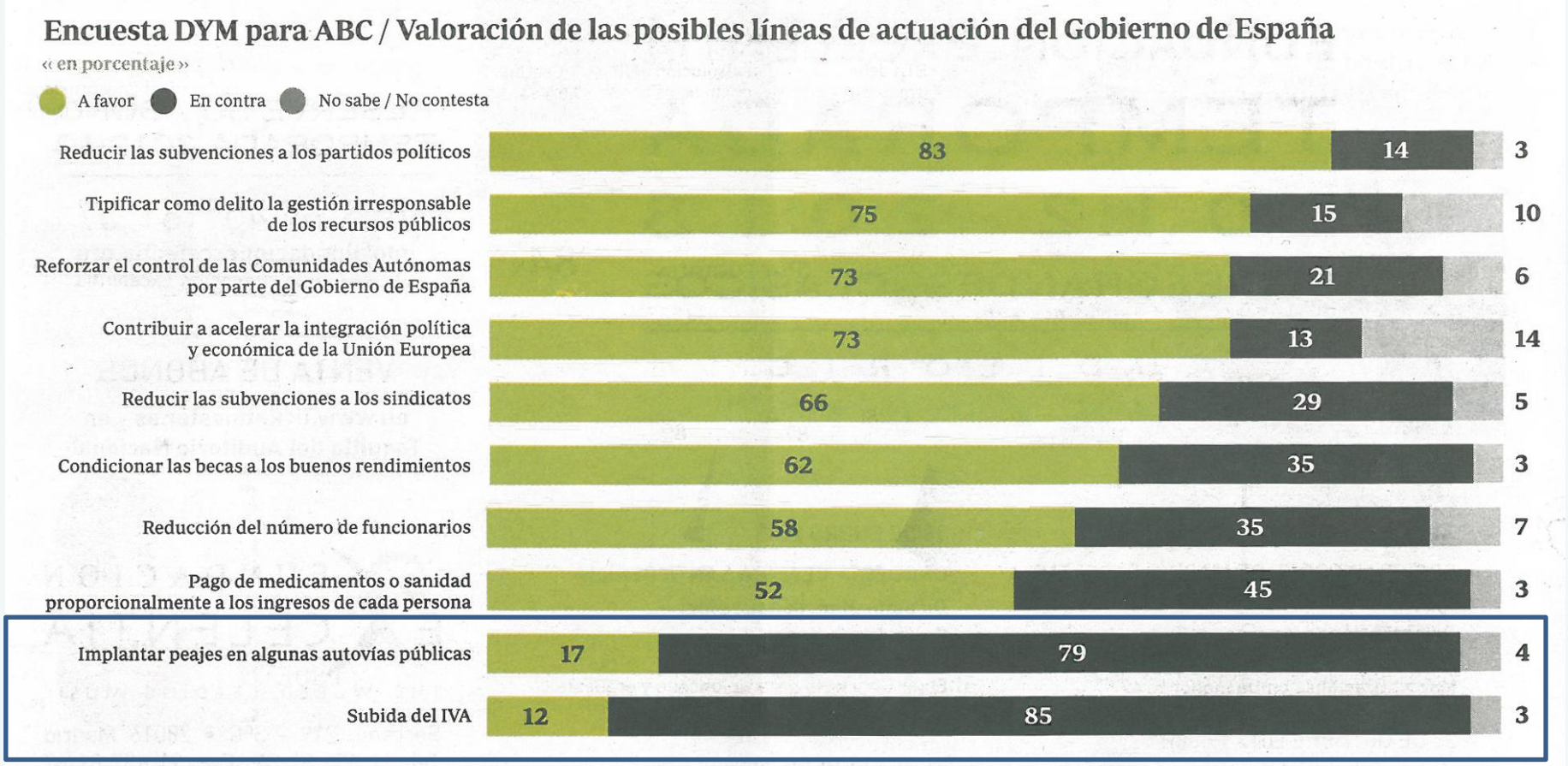
Tipo de vehículo	Categoría de emisiones	Categoría EURO	Tasa por infraestructura (€/km)	Tasa por costes externos (€/km)	Tarifa (€/km)
Pesados II	Categoría I	EURO I EURO II	0,0867	0,0749	0,1616
	Categoría II	EURO III		0,0334	0,1201
	Categoría III	EURO IV EURO V EURO VI		0,0156	0,1023
Pesados III	Categoría I	EURO I EURO II	0,1143	0,1186	0,2329
	Categoría II	EURO III		0,0529	0,1672
	Categoría III	EURO IV EURO V EURO VI		0,0248	0,1391

Retos de la aplicación de la Euroviñeta

1. Aceptabilidad social
2. Equidad fiscal y tarifaria con otros modos y medios de transporte
3. Impacto en el comercio exterior
4. Transferencia de costes al consumidor final

Aceptabilidad social (I)

Encuesta de opinión pública de algunas medidas a tomar por el gobierno para reducir el déficit público

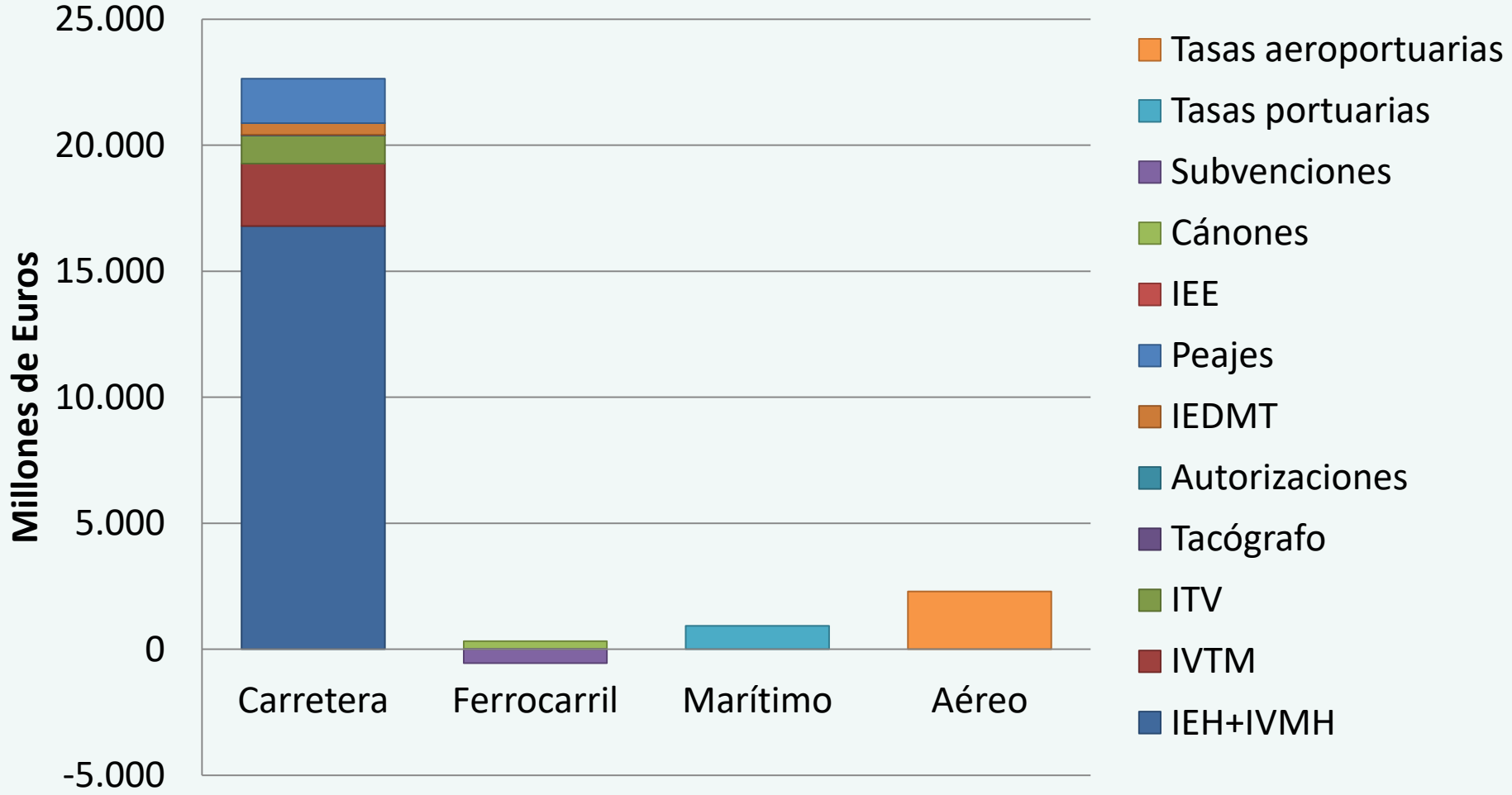


Aceptabilidad social (II)

- La **aceptabilidad** social será mayor cuando:
  - El porcentaje de **vehículos extranjeros y tráfico de tránsito** sea mayor
  - Se igualen las reglas **del juego con otros modos de transporte**
  - Las **medidas compensatorias al sector del transporte** por carretera sean mayores
    - Reducción del impuesto a la posesión de vehículos en Alemania

Equidad fiscal (I)

Aportación total de cada uno de los modos en España en 2012. Millones de euros



Equidad fiscal (II)

Resultado de fiscalidad específica del transporte de mercancías por carretera en los años 2005 y 2012 (en millones de euros)

IMPUESTOS Y TASAS	APORTACIÓN 2005	APORTACIÓN 2012
IEH + IVMDH	5.368,99	6.488,57
IVTM	224,74	337,88
ITV	322,82	398,39
Tacógrafo	7,39	8,92
Autorizaciones	9,42	10,25
TOTAL	**5.933,36**	**7.244,01**

Carga fiscal vs. tarifa

Comparación de la aportación vía impuestos y vía Euroviñeta

	Impuestos especiales (€/Veh-km)	Euroviñeta (€/Veh-km)
Ligeros	0,0472	0,0453
Pesados	0,1132	0,1071

- La aportación vía tributos y la hipotética aportación vía peaje se encuentran en el mismo orden de magnitud

Impacto en el comercio

- Si se traslada el coste al consumidor se produciría:
  - Encarecimiento del transporte
    - Decrecimiento de exportaciones
    - Decrecimiento de importaciones
  - **Pérdida de competitividad de las regiones periféricas** respecto a las centrales
  - **Pérdida de competitividad en las regiones que exportan productos de menor valor añadido** frente a los que importan
  - Es cierto que se traslada el coste de la infraestructura al consumidor final tanto nacional como extranjero

Traslado de costes al cargador

- La gran competitividad y atomización del sector transporte lleva a que:
  - No se trasladen todos los costes al cargador
  - Redunden en pérdidas a los transportistas en el corto-medio plazo
  - Este efecto será más negativo en la medida en que el sector del transporte tenga mayor importancia en el país

Requisitos para una justa aplicación de la EUROVIÑETA (I)

1. Neutralidad fiscal entre modos
   - Especialmente en lo referente al impuesto del carburante
2. Aplicación a todos los vehículos tanto ligeros como pesados
3. Uso de los ingresos destinados a mejorar las carreteras y sector transporte

Requisitos para una justa aplicación de la EUROVIÑETA (II)

4. Traslado de costes al cargador
   - La facturación debe recoger la Euroviñeta como una partida separada
5. Establecimiento de descuentos:
   - Por el número de veh×km anuales
   - Por utilización de la carretera fuera de la hora punta
6. Interoperabilidad con los países del entorno
   - *Free flow*
   - Facilidad de pago
   - Facturación sencilla y flexible

Eskerrik asko zure arretagatik