

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras»

[COM(2008) 436 final — 2008/0147 (COD)]

(2010/C 255/17)

Ponente: **Gérard DANTIN**

El 28 de agosto de 2008, de conformidad con el artículo 71 (1) del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, el Consejo decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre la

«Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras»

COM(2008) 436 final - 2008/0147 (COD).

La Sección Especializada de Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 12 de noviembre de 2009 (ponente: Gérard DANTIN).

En su 458º Pleno de los días 16 y 17 de diciembre de 2009 (sesión del 17 de diciembre), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 218 votos a favor, 16 votos en contra y 9 abstenciones el presente Dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El sector del transporte desempeña un papel esencial para garantizar la movilidad y el desarrollo socioeconómico de la UE. La optimización de las infraestructuras de transporte ha de dar respuesta a los retos de crecimiento y sostenibilidad.

1.2 Existe una gran preocupación a nivel europeo por los efectos del cambio climático, la conservación del medio ambiente y por todos aquellos aspectos relacionados con la salud y el bienestar social, en conexión con la utilización racional de los transportes.

1.2.1 A este respecto, el Comité recuerda que la legislación comunitaria en vigor prohíbe a los Estados miembros internalizar los costes externos en los peajes de las carreteras de tránsito, y que un país, próximo a la UE y con dificultades similares, ya ha puesto en práctica una política de internalización de los costes externos y de transferencia modal que puede ser positiva en determinadas condiciones en términos económicos y medioambientales.

1.3 La Comisión hace tiempo que está trabajando para intentar arbitrar mecanismos que sirvan para la medición e internalización de los costes externos del transporte. Esta labor se inscribe en una estrategia destinada a «fijar los precios del transporte acertadamente, de forma que reflejen con mayor exactitud los costes de contaminación, congestión y cambio climático que se derivan del uso real de los vehículos, los trenes, los aviones o los barcos» (COM(2008) 436 final/2, Exposición de motivos, punto 1.1).

1.4 En un entorno de globalización de los mercados, si bien la competitividad del transporte por carretera constituye un parámetro importante, el Comité considera que la aplicación del principio «quien contamina paga», que suscribe, así como la búsqueda del interés general, deben contribuir a que esta competitividad vaya acompañada de medidas destinadas, en particular, a reducir la contaminación medioambiental y acústica, los daños causados

al paisaje, los costes sociales como los relacionados con los problemas de salud, los costes indirectos de accidentes, las congestiones y los atascos, que generan un importante coste económico para la colectividad y, por ende, para los ciudadanos europeos. Asimismo, el CESE puede acoger favorablemente la propuesta de Directiva pero, en un afán de coherencia, siempre y cuando la Comisión Europea tenga en cuenta las observaciones formuladas por el CESE en su Dictamen de julio de 2009 sobre la «Estrategia para la aplicación de la internalización de los costes externos» (1).

El CESE reitera su aprobación del fomento por la Comisión de la comodidad de los transportes, incluido el transporte multimodal.

1.5 Siendo uno de los objetivos de la Comisión el velar por la cohesión territorial, económica y social, la puesta en práctica de la internalización de los costes externos a través de la imposición de gravámenes a los vehículos pesados por la utilización de las infraestructuras permitirá a los Estados miembros reducir una serie de costes generados por las consecuencias de la contaminación y los inconvenientes mencionados en el punto 1.4, independientemente de que su situación geográfica sea central o periférica. La eventual disminución de la competitividad del transporte por carretera, que podría producirse como consecuencia de ello, debe apreciarse globalmente, desde el punto de vista del necesario interés general, teniendo en cuenta los beneficios económicos realizados gracias a la atenuación de las consecuencias relacionadas, en particular, con la contaminación y la congestión del transporte por carretera.

Además, facilitando la internalización de los costes, podrán respetarse las tres vertientes de la Estrategia de Lisboa —económica, social y medioambiental— en materia de transporte, a lo cual debería contribuir este nuevo recurso.

(1) DO C 317 del 23.12.2009, pág. 80.

1.5.1 El Comité aboga por el establecimiento de un marco comunitario para la contabilización de los costes externos, del que no debería eximirse a ningún Estado miembro. Este marco debería incluir una serie de condiciones generales que deberán cumplir, dentro de unos márgenes determinados, las tarifas destinadas a neutralizar los costes externos. Los pagos que hubiere que abonar deberán depender del uso de los medios de transporte y no de su posesión ⁽²⁾

1.6 La modificación de la actual Directiva contribuye a una programación de las medidas de intensificación de la investigación en favor de un transporte por carretera más ecológico: sistemas de transportes inteligentes ⁽³⁾, motores, carburantes, tonelajes, firmes de carretera, etc.

1.7 Igualmente importante es destacar que si la UE decide llevar adelante una política de tarificación de los costes externos, esta se debe hacer extensiva al resto de los modos de transporte.

1.8 Pese a la reciente implantación de la Directiva 2006/38/CE, el Comité considera, al igual que el Consejo y el Parlamento Europeo, que es necesario modificarla para aumentar su eficacia. A este respecto, el CESE considera oportuna la propuesta de Directiva sometida a examen, elaborada a instancias del Parlamento Europeo.

1.9 A título complementario, la puesta en práctica de ciertas medidas del plan de acción logística para el sector del transporte por carretera, entre las que se encuentran la utilización de los sistemas inteligentes de comunicación, que tienen relación directa con la puesta en funcionamiento de las aplicaciones al transporte del proyecto Galileo, contribuirán sin duda a reducir los costes externos del transporte.

1.10 Aunque los transportistas por carretera se estén viendo perjudicados por los costes generados por la congestión del tráfico debido al impacto de ésta en la productividad del transporte, el Comité considera que el conjunto de medidas destinadas a mitigar esta congestión, que es objeto, en parte, de la Directiva sometida a examen, llevará con el tiempo a un aumento de la productividad de los transportes por carretera y de otros modos de transporte.

1.11 Los ingresos generados por la imposición de los gravámenes deben utilizarse para mejorar la calidad del transporte en lo que se refiere al rendimiento ecológico, social y económico.

1.12 El Comité considera imprescindible la utilización de los peajes electrónicos para poder implantar la tarificación por el uso de las infraestructuras, siendo necesaria la interoperabilidad de los diferentes sistemas existentes en la UE.

1.13 El Comité considera que la Directiva debería animar a los Estados miembros a tener en cuenta, de acuerdo con criterios que se deberán fijar de manera concertada, tanto el nivel de emisiones de gases de efecto invernadero de los vehículos sujetos a la tarificación por el uso de las infraestructuras como los esfuerzos realizados para reducirlas.

1.14 Según el estudio de evaluación de impacto realizado por la Comisión, es importante tener en cuenta los efectos de la internalización sobre la economía en general, ya se trate de beneficios o de costes directos e indirectos, y en lo que respecta tanto al impacto en el coste de las mercancías transportadas dentro de la Unión Europea, como a la importación y la exportación.

2. Introducción

2.1 La UE, con una población de 497 millones, en una superficie de 4 324 782 km² y un parque móvil de 294 millones de vehículos ⁽⁴⁾, necesita un transporte sostenible para hacer frente a sus necesidades de movilidad. Es la primera potencia económica mundial con más del 18 % del volumen total de importaciones y exportaciones. Las relaciones comerciales son el origen del desarrollo económico y social de cualquier sociedad moderna y, en consecuencia, se debe buscar la forma de conciliar el desarrollo con la sostenibilidad.

2.2 La internalización es una fórmula diseñada para imputar los costes externos de los medios de transporte ocasionados por la congestión, el ruido, la contaminación atmosférica y el cambio climático y garantizar que los precios pagados por los usuarios del transporte reflejen los costes sociales. Es una manera de aplicar el principio «quien contamina paga», tal como ha sido solicitado por el Parlamento Europeo.

2.3 La internalización de los costes externos ya ha sido analizada y prevista por la Comisión en el Libro Verde (1995) y Libro Blanco (1998). El Libro Blanco de 2001, y su revisión intermedia en 2006, confirmaron la disposición de la Comisión a tener una eficiente tarificación de las infraestructuras.

2.4 En 1993 fue aprobada la primera directiva sobre tarificación por la utilización de la infraestructura de transporte por carretera, conocida como «Euroviñeta».

2.5 Esta Directiva fue posteriormente modificada por la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras.

2.5.1 El artículo 10 de la Directiva 2001/14/CE impone a los ferrocarriles la obligación de aplicar, por transposición, las medidas adoptadas para otros modos de transporte.

2.6 El 10 de junio de 2008 los Estados miembros deberán adoptar las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la Directiva 2006/38/CE que regula la tarificación por el uso de infraestructuras.

⁽⁴⁾ Según datos estadísticos de la Dirección General de Energía y Transportes de la Comisión, correspondientes a 2006, el parque móvil de la UE-27 está compuesto por 30 837 000 motocicletas, 229 954 000 turismos, 797 900 autobuses y 32 249 000 vehículos de mercancías.

⁽²⁾ Véase el Dictamen citado en la nota a pie de página nº 1.

⁽³⁾ DO C 277 del 17.11.2009, p. 85.

2.7 En 2006, el Parlamento Europeo y el Consejo pidieron a la Comisión que presentara antes de junio de 2008 ⁽⁵⁾ «un modelo generalmente aplicable, transparente y comprensible para la evaluación de todos los costes externos, base para el futuro cálculo de los costes de infraestructura». Además, «este modelo deberá ir acompañado de un análisis de impacto de la internalización de los costes externos para todos los modos de transporte y una estrategia para su aplicación gradual a éstos».

2.8 En julio de 2008, la Comisión presentó al Consejo y al Parlamento un paquete legislativo sobre la ecologización del transporte que contiene, además de la propuesta de Directiva objeto de este dictamen, una Comunicación que incluye un modelo y una estrategia cuyo objetivo es fijar los precios del transporte acertadamente, de forma que reflejen con mayor exactitud los costes de contaminación, congestión y cambio climático que se derivan del uso real de los vehículos, los trenes, los aviones o los barcos, y una comunicación para reducir el ruido del transporte de mercancías por ferrocarril. Así la Comunicación estratégica, ya mencionada por el Parlamento Europeo y el Consejo, es la piedra de toque de las dos propuestas adicionales.

2.9 La Directiva sometida a examen es un acto legislativo de armonización de los peajes de carretera que **no impone, sino que permite** a los Estados miembros que **así lo desean** instaurar la internalización de un **número limitado** de costes externos (como la congestión, el ruido, la contaminación, etc.).

En particular, la Directiva podría permitir a los Estados miembros variar sus peajes en función de la congestión y distribuir mejor el tráfico proponiendo a los transportistas peajes de menor coste para animarlos a circular fuera de las horas punta. Los efectos económicos de esta variación deberían ser positivos tanto para el transporte por carretera como para los expedidores.

2.10 Cabe señalar que la propuesta de Directiva no impide a los Estados miembros imponer peajes en zonas urbanas.

3. Observaciones generales

3.1 El Comité, tal como ha señalado en dictámenes anteriores, aprueba el principio «quien contamina paga» y su aplicación, que

⁽⁵⁾ Artículo 11 de la Directiva 2006/38/CE: A más tardar el 10 de junio de 2011, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y los efectos de la presente Directiva, teniendo en cuenta los avances de la tecnología y la evolución de la densidad de la circulación, incluido el uso de vehículos de peso superior a 3,5 toneladas e inferior a 12, en el que se evalúe la incidencia de la Directiva en el mercado interior, con inclusión de las regiones insulares, sin litoral y periféricas de la Comunidad, los niveles de inversión en el sector y la contribución de la Directiva a los objetivos de una política de transporte sostenible.

Los Estados miembros remitirán la información necesaria para el informe a la Comisión, a más tardar el 10 de diciembre de 2010.

A más tardar el 10 de junio de 2008, la Comisión, tras examinar todas las opciones, incluidos los costes relacionados con el medio ambiente, el ruido, la congestión y la salud, presentará un modelo generalmente aplicable, transparente y comprensible para la evaluación de todos los costes externos, que sirva de base para el futuro cálculo de los costes de infraestructura. Este modelo irá acompañado de un análisis del impacto de la internalización de los costes externos para todos los modos de transporte y de una estrategia para una aplicación progresiva de este modelo a todos los modos de transporte. Dicho informe y el modelo irán acompañados, en su caso, de propuestas de revisión ulterior de la presente Directiva dirigidas al Parlamento Europeo y al Consejo.

es objeto de esta Directiva. La aplicación de este principio y la consiguiente búsqueda del interés general de los ciudadanos europeos son cuestiones de especial interés para el Comité. Considera que la lógica del principio «quien contamina paga» exige, en lo relativo a su aplicación, luchar contra las consecuencias sociales y medioambientales de los costes externos del transporte por carretera, que son objeto de la Directiva, apostando al mismo tiempo por la búsqueda de nuevas formas de abordarlos.

En este sentido, el Comité reconoce el esfuerzo de la Comisión en la elaboración de sus propuestas y acoge con agrado contar con la posibilidad de analizar cualquier iniciativa cuyos fines supongan una mejora en la sostenibilidad del transporte, que redunde a su vez en la mejora de la situación social, medioambiental y económica de la UE. Asimismo, el CESE puede acoger favorablemente la propuesta de Directiva pero, en un afán de coherencia, siempre y cuando la Comisión Europea tenga en cuenta las observaciones formuladas por el CESE en su Dictamen de julio de 2009 sobre la «Estrategia para la aplicación de la internalización de los costes externos» ⁽⁶⁾. Como subraya acertadamente, el sistema de tarificación propuesto inclinaría a las empresas de transporte por carretera a utilizar vehículos menos contaminantes, escoger rutas menos congestionadas, optimizar la carga de sus vehículos y, en definitiva, utilizar las infraestructuras –financiadas por la colectividad a través de los impuestos– de manera más racional, **lo que contribuirá a reducir la congestión**.

3.2 En relación con los posibles efectos de la aplicación de la Directiva, el Comité se pregunta por lo que la propuesta de modificación de la Directiva 1999/62/CE podría suponer para el posicionamiento de los productos europeos en los mercados mundiales. Pide a la Comisión que considere atentamente esta cuestión.

En cualquier caso, el Comité considera que el interés general y colectivo debe constituir el centro de las preocupaciones y que, desde ese punto de vista, los eventuales inconvenientes relacionados con la internalización de los costes podrán compensarse con los beneficios derivados, en particular, de la reducción de la contaminación medioambiental y acústica, de los daños causados al paisaje, de los costes sociales como los relacionados con los problemas de salud o de los costes indirectos de accidentes, que generan un importante coste económico para la colectividad y, por ende, para los ciudadanos europeos. Este es el objeto de la Directiva sometida a examen.

3.3 Pese a la reciente implantación de la Directiva 2006/38/CE, el Comité considera, al igual que el Consejo y el Parlamento Europeo, que es necesario modificarla para aumentar su eficacia.

A este respecto, el CESE considera oportuna la propuesta de Directiva, elaborada a instancias del Parlamento Europeo.

Además, permite a la Unión Europea enviar una señal importante al mercado con el fin de mejorar sus resultados económicos y medioambientales, que son indispensables para conseguir los objetivos fijados en el marco del «paquete energético».

⁽⁶⁾ Véase la nota a pie de página nº 1.

3.4 El Comité entiende que la Comisión ha de velar por el buen funcionamiento del mercado interior y la ausencia de distorsiones de la competencia entre las empresas de transporte en los Estados miembros, así como por la cohesión territorial, económica y social de la UE.

La aplicación de la tarificación por el uso de las infraestructuras exigirá evaluar nuevamente las tarifas en los países periféricos y de tránsito, que sufrirán un aumento de los costes de importación y exportación de los productos que no se corresponderá con el coste que actualmente les supone la contaminación, el deterioro de las infraestructuras, los atascos, los problemas de salud de sus ciudadanos y los daños medioambientales. Sin embargo, el CESE es consciente de que en un mercado integrado, los movimientos de mercancías se producen sin más polarización que la de la oferta y la demanda, según el momento de que se trate, de la periferia al centro o a la inversa. La tarificación por el uso aplicada a los transportistas por carretera tiene, en la Unión Europea, la virtud de poner a todos los operadores en pie de igualdad, entendiéndose que en última instancia la factura siempre la paga el consumidor final.

3.5 El Comité es consciente de que, del total de las repercusiones negativas que se atribuyen al transporte por carretera, sólo una parte se le imputa al transporte de mercancías.

Por tanto, la tarificación debería tratarse de forma global.

3.6 El Comité considera que la Comisión debe presentar cuanto antes, tal como exige la Directiva, un modelo para la evaluación de todos los costes externos, que debe ir acompañado de un análisis del impacto de la internalización de los costes externos de todos los modos de transporte, así como una estrategia de aplicación, común y progresiva, a todos los modos, evitando medidas que distorsionen la competencia entre éstos y la correcta aplicación de la comodidad.

3.7 Como ya se indicó en la revisión de la política europea de transporte de 2006, se necesita una amplia batería de instrumentos políticos, tanto comunitarios como nacionales, para optimizar las cadenas logísticas europeas, conseguir que todos los modos de transporte sean más ecológicos y eficientes y, en última instancia, a través de la comodidad, garantizar un transporte más sostenible (7).

En este sentido, el Comité considera relevante, en estos momentos, incidir más, dentro del programa de trabajo de la Comisión, en paralelo al contenido de esta Directiva, en medidas paralelas y complementarias de carácter positivo, tales como incentivar la adquisición de vehículos ecológicos, incentivar el consumo de combustibles alternativos, incentivar las inversiones en I+D+i, incentivar la cooperación entre modos de transporte, promocionar la utilización del transporte público, aplicar políticas de formación en seguridad vial y conducción económica, regular y armonizar la aplicación de las restricciones al tráfico abriendo pasillos de libre circulación a nivel europeo que eviten la congestión y los atascos artificiales, y eso contribuiría a mejorar la situación de los trabajadores del transporte internacional permitiendo su regreso a casa.

(7) «Comodidad» significa la eficiencia en el uso de los modos de transporte, tanto individualmente como en el marco de una integración multimodal en el sistema de transportes europeo, para alcanzar una utilización de recursos óptima y sostenible.

3.8 El Comité desea que la aplicación del contenido operativo de esta Directiva sea acompañada por el desarrollo del transporte multimodal a fin de ofrecer una verdadera solución alternativa a la utilización de las carreteras.

3.9 El Comité tiene en cuenta que los transportistas se están viendo perjudicados por los costes generados por la congestión del tráfico debido al impacto de ésta en la productividad del transporte. El conjunto de medidas destinadas a mitigar esta congestión, que es objeto, en parte, de la Directiva sometida a examen, llevará con el tiempo a un aumento de la productividad de los transportes por carretera.

A este respecto, el Comité destaca la importancia del coste de la congestión, que **podrá** ser tratada por los Estados miembros en relación con los peajes y los costes externos propuestos por la Comisión. Ciertamente, el coste de la congestión representa el 1,1 % del PIB de la Unión Europea (8). A falta de nuevas medidas, se estima que el 29 % de la red europea de carreteras estará congestionada en 2020, con efectos negativos en términos de consumo de carburante (con un consumo suplementario de entre un 10 y un 30 % en caso de fuerte congestión) (9) y de emisión de CO₂. La congestión representa el 42 % del conjunto de los costes externos del transporte por carretera. Los vehículos pesados tienen un efecto notorio, provocando un nivel de congestión en las carreteras interurbanas hasta 3,5 veces superior al de los vehículos individuales (10).

3.10 El Comité considera que los ingresos derivados de los gravámenes deben utilizarse para mejorar la calidad del transporte en lo que se refiere al rendimiento ecológico, social y económico.

Dentro del destino dado a los ingresos generados por la tarificación de los costes externos, se ha de hacer especial hincapié en la mejora de las condiciones de trabajo de los conductores, en particular mediante la construcción de lugares para parkings que reúnan las condiciones necesarias de seguridad y demás para reposo; en la mejora de las flotas de transporte a través de inversión en I+D+i, y en facilitar el cumplimiento de la legislación social.

En este sentido la Directiva podría incluir una mención de carácter social donde se detallen los efectos del destino dado a los ingresos generados sobre las mejoras de las condiciones laborales de los conductores.

3.11 El CESE solicita a la Comisión que establezca las medidas oportunas para que los transportistas puedan repercutir a sus clientes los costes generados por los gravámenes aplicados por la puesta en funcionamiento de esta Directiva. El objetivo consiste en repercutir el coste real en el transporte de mercancías y no en limitar las condiciones sociales de los trabajadores de ese sector.

(8) Comunicación de la Comisión Europea - «Hacia un transporte más ecológico».

(9) Comisión Europea, análisis de impacto sobre la internalización de los costes externos, p. 55.

(10) Véase el estudio realizado por CE Delft sobre la internalización de los costes externos de los transportes (IMPACT).

3.12 El Comité coincide con la Comisión en que la utilización de sistemas de peaje electrónicos, frente a las clásicas cabinas de cobro, es un factor esencial para evitar la perturbación de la fluidez del tráfico que afecta a los usuarios en su conjunto y para impedir las perjudiciales incidencias en el medio ambiente local por las colas que se forman ante las barreras de los peajes. A este respecto, deberá prestarse especial atención a la situación de los trabajadores que perderían su puesto de trabajo como consecuencia de la instalación de estos sistemas electrónicos, en particular en lo que se refiere a la búsqueda de puestos alternativos de trabajo en las cuencas de empleo afectadas y el establecimiento de la formación que resulte necesaria.

4. Observaciones particulares

4.1 El Comité celebra que los peajes y las tasas de usuario no supongan discriminación alguna de distintas índoles, pero siempre que se aplique el mismo principio para racionalizar su uso y evitar que estos últimos generen costes innecesarios para la sociedad en su conjunto.

4.2 El Comité entiende que los gobiernos deben dar mayor importancia a la planificación urbanística de los municipios, para conciliar la habitabilidad de las poblaciones con las necesidades de comunicación de los ciudadanos, evitando las concentraciones urbanas al borde de las carreteras interurbanas, y considera también que se debe impulsar la investigación sobre la aplicación de firmes técnicamente mejorados, que supongan una reducción de la contaminación acústica, a favor de los ciudadanos.

4.3 Siendo un objetivo social importante evitar un alto grado de congestión y contaminación en las carreteras, el Comité estima oportuno analizar la composición de los tipos de vehículos que

intervienen en los atascos para tener una visión más realista de dónde se puede actuar para minimizar los efectos provocados por los mismos.

4.4 El Comité ve con agrado que el importe de la tasa por los costes externos sea fijado por una autoridad independiente de la organización responsable de la administración y la recaudación total o parcial de las tasas, siempre que se asegure un alto grado de objetividad.

4.5 El Comité estima de justicia que los posibles recargos por internalización de costes correspondientes a infraestructuras de regiones de montaña se destinasen a financiar la construcción de proyectos prioritarios de interés europeo que favorezcan la comodidad y que supongan una alternativa de transporte combinado para el modo que contribuye a la financiación de las infraestructuras.

4.6 El Comité estima procedente que cuando, durante un control, el conductor no pueda presentar los documentos del vehículo que certifican la categoría EURO de emisiones del mismo, los Estados miembros puedan aplicarle el nivel máximo de peaje exigible, siempre y cuando sea posible una subsanación a posteriori con la correspondiente devolución del exceso cobrado.

4.7 El Comité sería partidario de tratar de forma diferenciada a los vehículos en función de lo que contaminen o del ruido que hagan.

4.8 El Comité considera positivo que la aplicación y el cobro de los peajes y las tasas se efectúen con la mínima perturbación de la fluidez del tráfico. Además, estima imprescindible que se corrijan los cuellos de botella que existen actualmente en algunos peajes coincidentes con puestos fronterizos.

Bruselas, 17 de diciembre de 2009.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Mario SEPI

DICTAMEN

del Comité Económico y Social Europeo

La siguiente propuesta de enmienda, que obtuvo más de un cuarto de los votos emitidos, fue rechazada en el transcurso de los debates:

Punto 3.9**Modifíquese del modo siguiente:**

«El Comité tiene en cuenta que (...)

*A este respecto, el Comité destaca la importancia del coste de la congestión, que **podrá** ser tratada por los Estados miembros en relación con los peajes y los costes externos propuestos por la Comisión. Ciertamente, el coste de la congestión representa el 1,1 % del PIB de la Unión Europea ⁽¹⁾. A falta de nuevas medidas, se estima que el 29 % de la red europea de carreteras estará congestionada en 2020, con efectos negativos en términos de consumo de carburante (con un consumo suplementario de entre un 10 y un 30 % en caso de fuerte congestión) ⁽²⁾ y de emisión de CO₂. La congestión representa el 42 % del conjunto de los costes externos del transporte por carretera. Los vehículos pesados tienen un efecto notorio, provocando un nivel de congestión en las carreteras interurbanas hasta 3,5 veces superior al de los vehículos individuales ⁽³⁾. El enfoque según el cual un camión necesita por término medio hasta 3,5 veces más espacio que un vehículo individual refleja la responsabilidad por la congestión en función del espacio de carretera empleado.»*

Exposición de motivos

La última frase «Los vehículos pesados tienen un efecto notorio, provocando un nivel de congestión en las carreteras interurbanas hasta 3,5 veces superior al de los vehículos individuales» procede, según la nota a pie de página (pero sin indicación de página), del estudio realizado por CE Delft (Manuel IMPACT), únicamente disponible en inglés. La frase (nuestra investigación demuestra que se menciona en la página 34, arriba), reza del modo siguiente: «**This approach reflects the responsibility for congestion in proportion to the road space consumed**» («Este enfoque refleja la responsabilidad por la con»), lo cual es algo muy distinto. Suprimir esta frase parece mejor que reproducir la de dicho estudio, porque las frases que la preceden están extraídas de otros estudios que hacen referencia al conjunto del transporte por carretera, mientras que la frase del estudio está relacionada con un vehículo pesado individual, y es que el texto en cuestión se refiere sólo a un cálculo estándar de unidades y espacio de carretera empleado. Sin embargo, la congestión se debe a la falta de capacidad de infraestructura para absorber un determinado flujo de tráfico de vehículos particulares y camiones en un determinado momento o a eventos infrecuentes, como accidentes o mal tiempo. Lo primero depende de la intensidad de la combinación de vehículos particulares y camiones. (Según Eurostat, en la UE-27 hay cerca de 230 millones de vehículos particulares y solo 34 millones de autobuses, autocares y vehículos pesados, lo que representa apenas 20 % del total de la circulación). Lo segundo depende del porcentaje de accidentes causados por camiones pesados en la UE (media de 1996-2006), que es de tan sólo un 13 %, si bien sólo una parte de dichos accidentes provoca congestiones.

Resultado de la votación Votos a favor: 91 Votos en contra: 138 Abstenciones: 10

(1) Comunicación de la Comisión Europea - "Hacia un transporte más ecológico".

(2) Comisión Europea, análisis de impacto sobre la internalización de los costes externos, p. 55.

(3) Véase el estudio realizado por CE Delft sobre la internalización de los costes externos de los transportes (IMPACT).