

Dictamen del Comité Europeo de las Regiones — Europa en movimiento: promover soluciones de movilidad ininterrumpida

(2018/C 176/14)

Ponente: Ivan Žagar (SI/PPE), alcalde de Slovenska Bistrica**Documentos de referencia:** Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Europa en movimiento—Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos

COM(2017) 283-final

Documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Europa en movimiento—Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos

SWD(2017) 177-final

Documento de trabajo de los servicios de la Comisión—Hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada: contribución de la Investigación e Innovación del Transporte al paquete sobre movilidad

SWD(2017) 223-final

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(2017) 275-final

Propuesta de Directiva 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, en lo relativo a determinadas disposiciones en materia de impuestos sobre vehículos

COM(2017) 276-final

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión (versión refundida)

COM(2017) 280-final

I. RECOMENDACIONES DE ENMIENDA

Enmienda 1

COM(2017) 275 final (parte 1)

Artículo 1

Apartado 3

Modifíquese de la manera siguiente:

Texto de la Comisión Europea	Enmienda del CDR
<p>1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1 bis, los Estados miembros podrán mantener o introducir peajes y/o tasas de infraestructura en la red transeuropea de carreteras o en determinados tramos de dicha red, y en cualesquiera otros tramos adicionales de su red de autopistas que no formen parte de la red transeuropea de carreteras en las condiciones fijadas en los apartados 3 a 9 del presente artículo y en los artículos 7 bis a 7 duodecimos.</p>	<p>1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1 bis, los Estados miembros y los entes locales o regionales competentes podrán mantener o introducir peajes y/o tasas de infraestructura en la red transeuropea de carreteras o en determinados tramos de dicha red, y en cualesquiera otros tramos adicionales de su red de autopistas que no formen parte de la red transeuropea de carreteras en las condiciones fijadas en los apartados 3 a 9 del presente artículo y en los artículos 7 bis a 7 duodecimos.</p>
<p>2. El apartado 1 se entenderá sin perjuicio del derecho de los Estados miembros, de conformidad con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a aplicar peajes y tasas de infraestructura en otras carreteras, siempre y cuando la imposición de peajes y tasas de infraestructura en dichas carreteras no suponga discriminación alguna contra el tráfico internacional y no dé lugar a distorsiones de la competencia entre operadores. Los peajes y tasas de infraestructura aplicados a las carreteras distintas de las de la red transeuropea de carreteras y distintas de las autopistas cumplirán las condiciones establecidas en los apartados 3 y 4 del presente artículo, el artículo 7 bis, y el artículo 7 undecimos, apartados 1, 2 y 4.</p>	<p>2. El apartado 1 se entenderá sin perjuicio del derecho de los Estados miembros y los entes locales o regionales competentes, de conformidad con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a aplicar peajes y tasas de infraestructura en otras carreteras, siempre y cuando la imposición de peajes y tasas de infraestructura en dichas carreteras no suponga discriminación alguna contra el tráfico internacional y no dé lugar a distorsiones de la competencia entre operadores. Los peajes y tasas de infraestructura aplicados a las carreteras distintas de las de la red transeuropea de carreteras y distintas de las autopistas cumplirán las condiciones establecidas en los apartados 3 y 4 del presente artículo, el artículo 7 bis, y el artículo 7 undecimos, apartados 1, 2 y 4.</p>

Exposición de motivos

Los peajes de carretera actuales y futuros son y serán, en su mayor parte, gestionados por los entes locales y regionales, que deberían conservar la gestión, independientemente del nivel y de los detalles de la tarificación, en particular, en los casos en que se produce una distribución artificial del tráfico hacia la red secundaria de carreteras debido a los peajes percibidos en la carretera principal.

Enmienda 2

COM(2017) 275 final (parte 1)

Artículo 1

Apartado 14

Inciso b)

Modifíquese de la manera siguiente:

Propuesta de la Comisión	Enmienda del CDR
<p>Los ingresos generados por las tasas de congestión, o su equivalente en valor financiero, se utilizarán para resolver el problema de la congestión, en particular mediante:</p>	<p>Los ingresos generados por las tasas de congestión, o su equivalente en valor financiero, se utilizarán para resolver el problema de la congestión, en particular mediante:</p>

Propuesta de la Comisión	Enmienda del CDR
a) el apoyo a las infraestructuras y servicios de transporte colectivo; b) la eliminación de los cuellos de botella en la red transeuropea de transporte; c) el desarrollo de infraestructuras alternativas para los usuarios del transporte;	a) el apoyo a las infraestructuras y servicios de transporte colectivo; b) la eliminación de los cuellos de botella en la red transeuropea de transporte; c) el desarrollo de infraestructuras alternativas para los usuarios del transporte; d) el apoyo al desarrollo de los sistemas de transporte locales y regionales. <i>Se considerará que los Estados miembros están aplicando esta disposición si siguen una política de apoyo que garantice la financiación del desarrollo de una red de transporte local y regional con el objetivo de abordar y mitigar las causas de la congestión, por el valor de, al menos, el 15 % de los ingresos generados por las tasas de congestión.</i>

Exposición de motivos

El Comité Europeo de las Regiones considera que el texto de la Directiva debería ser más explícito a la hora de imponer a las organizaciones que recaudan las tasas la obligación de canalizar también parte de la recaudación hacia las regiones periféricas y las regiones alejadas de la red europea.

II. RECOMENDACIONES POLÍTICAS

EL COMITÉ EUROPEO DE LAS REGIONES

Mensajes clave

1. subraya la importancia de un sistema eficiente y sostenible de transporte para la competitividad económica de las ciudades y regiones, así como su importancia para reforzar la cohesión social, económica y territorial de la Unión Europea. Los entes locales y regionales son los responsables de configurar y aplicar la política de transporte urbano y regional y de garantizar el transporte público de pasajeros en su territorio. Sin embargo, el proceso decisorio a nivel local está estrechamente vinculado al marco establecido por las políticas nacionales y europeas;
2. es consciente de que los costes externos del transporte, como la congestión y la contaminación del aire o la contaminación acústica, tienen un grave impacto en el medio ambiente y la salud, así como en la economía en general. En la actualidad, los costes son pagados, en menor medida, por los que los generan, mientras que la sociedad paga el resto. El transporte genera casi una quinta parte de todas las emisiones de gases de efecto invernadero en Europa. Hay una necesidad urgente de medidas para descarbonizar el transporte;
3. señala que el desarrollo de las infraestructuras puede mejorar la cohesión territorial y que su mantenimiento en muchas regiones se encuentra en la actualidad en un nivel tan bajo que existe el riesgo de que se deteriore la cohesión territorial y social. En aquellas zonas en las que se cobran peajes de carretera, es necesario que el dinero así generado se reinvierta en infraestructuras locales y regionales, sobre todo de tal forma que se reduzcan las diferencias en el grado y la calidad de las conexiones de las regiones con la red europea de transporte; pide que se reinvierta en los sistemas de transporte para garantizar la sostenibilidad de estos sistemas como uno de sus objetivos principales;
4. subraya que la tarificación vial debe, en primer lugar, basarse en la distancia recorrida y debería fomentar el uso de las infraestructuras fuera de las horas punta. También podrían tenerse en cuenta otros criterios como la densidad del tráfico, la distancia de los centros empresariales y la distancia entre centros de poder económico. El hecho de tener que soportar costes elevados o aumentados para acceder a la red europea suponen una discriminación contra las regiones periféricas y remotas y menoscaban la cohesión territorial y social;
5. acoge favorablemente la Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos, en la que se establece que es necesario un enfoque aún más exhaustivo en términos de nivel (nacional, regional y local) y en términos de diferentes políticas. Comparte la convicción de que, para conseguir los objetivos que se han establecido, son necesarias normas y reglas más específicas con numerosas medidas de apoyo;

6. subraya la necesidad de una movilidad más conectada y automatizada y de mantener el ritmo con las tendencias actuales, como la electromovilidad y los vehículos que comunican con otros vehículos y con el entorno (tecnología V2X);

7. está firmemente convencido de que la digitalización del transporte, por ejemplo mediante sistemas de información al usuario, puede optimizar los flujos de tráfico y el uso de las infraestructuras de transporte; por consiguiente, anima a todos los Estados miembros y regiones a desarrollar y ejecutar planes de digitalización interoperable de los sistemas de transporte;

La tendencia hacia la descarbonización del transporte

8. reitera la necesidad de **descarbonizar el transporte**.

En estos momentos, el transporte es el único sector en el que las emisiones de CO₂ aún están por encima de los niveles de 1990 y siguen aumentando en muchos Estados miembros. El documento político «Europa en movimiento» y la legislación propuesta sobre la imposición de gravámenes al uso de las infraestructuras son los dos primeros pasos hacia un sistema de transporte con bajas emisiones de carbono. La tarificación vial como elemento disuasivo del uso irracional del transporte por carretera tiene sin duda un papel fundamental en la descarbonización;

9. llama la atención sobre los retos y oportunidades que entraña la «movilidad verde».

A la hora de aplicar las medidas restrictivas en relación con un transporte respetuoso con el medio ambiente, hay que tener en cuenta la importancia económica del sector del transporte. Dado que el transporte es uno de los sectores más importantes en términos de empleo y actividad económica, la descarbonización del transporte ocasionará algunos problemas. Sin embargo, con un transporte descarbonizado y respetuoso con el medio ambiente, podrían crearse nuevas áreas innovadoras de actividad económica, y Europa podría desempeñar un papel de liderazgo; además, pide a la Comisión que acompañe gradualmente la transición hacia la «movilidad verde» para mitigar los efectos negativos;

10. acoge con satisfacción los cambios en la imposición de los vehículos pesados de transporte de mercancías, como se establece en la propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva 199/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, en lo relativo a determinadas disposiciones en materia de impuestos sobre vehículos, ya que no impiden a los Estados miembros mantener o incluso aumentar los gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías si así lo desean;

11. señala que, cuando los Estados miembros y las regiones apliquen los cambios a los principios del peaje en las carreteras (quien utiliza paga, quien contamina paga), ello llevará inevitablemente a más vehículos a utilizar la red viaria local, con efectos adversos en la seguridad, el medio ambiente y los costes de mantenimiento de esta red. Al mismo tiempo, ello supondrá la no utilización de la capacidad de las infraestructuras de autopistas. El efecto será, sin duda, más pronunciado en las regiones de la UE con un bajo valor del tiempo, como confirman los resultados de los análisis efectuados en determinadas regiones. La eliminación progresiva de las viñetas, cuando se utilicen en tales regiones, tendrá sin duda una serie de consecuencias adversas;

La cuestión de la distorsión del mercado y la discriminación en el transporte

12. hace hincapié en la **cuestión de la distorsión del mercado** provocada, en particular, por una **competencia desleal entre los modos de transporte**.

Esto se observa particularmente entre el ferrocarril y la carretera, pero también reduce indirectamente la competitividad del transporte por vías navegables. Mientras que los operadores ferroviarios pagan por el uso de las infraestructuras en toda la red y los costes externos del transporte se incluyen en el precio, solo el transporte de mercancías por carretera está actualmente incluido en el ámbito de la Directiva, que no cubre los costes externos totales del transporte. Esto genera una ventaja injusta para los modos de transporte que son menos respetuosos con el medio ambiente;

13. señala que los usuarios de la carretera se encuentran en una posición de desigualdad y que es necesario aplicar el **principio de no discriminación entre los diferentes tipos de vehículos de carretera**. Los turismos, furgonetas, autobuses y autocares son excluidos del principio de que «quien contamina paga», aunque esos vehículos son grandes contaminadores del medio ambiente (el 13,5 % del total de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE) y dañan la infraestructura;

14. acoge con satisfacción el cambio a los peajes basados en la **distancia recorrida**, ya que son más justos que la imposición de gravámenes a tanto alzado por el uso de la carretera. El pago de cánones y peajes sobre una base coordinada, digital e interoperable en toda la UE crearía condiciones de igualdad para el mercado único y garantizaría la **no discriminación entre los ciudadanos de la UE** y los **operadores de transporte** de los diferentes Estados miembros;

15. señala que el **cálculo de los peajes** debería tener en cuenta las **diferencias entre regiones** en términos de densidad del tráfico y distancia entre empresas y centros residenciales;

16. **aboga por la equidad a la hora de imponer gravámenes** al uso de la carretera y por una mayor armonización de los precios respecto a la duración del uso. Habría que garantizar una proporción adecuada entre el precio del uso a corto plazo u ocasional y el uso permanente o a largo plazo;

17. considera que una inclusión más coherente de los autobuses y autocares en el sistema de peajes de carretera es necesaria en virtud de la aplicación del principio de quien contamina paga y reduciría las desventajas competitivas del transporte ferroviario, que tiene que pagar cánones de acceso a las vías; señala, sin embargo, que no es deseable un aumento de los costes para los operadores de autobús y autocar —que se repercutirá en los usuarios— en las zonas en las que el transporte ferroviario no es una opción viable de viaje;

Los desafíos de la cohesión territorial y social

18. considera que hay que tener en cuenta los aspectos de la **cohesión territorial y social**. La introducción de sistemas de tarificación viaria no debe llevar a una exclusión basada en la ubicación geográfica o la situación socioeconómica. Habría que prestar una atención particular a los grupos sociales vulnerables y a las regiones en las que no hay alternativas posibles al transporte individual por carretera. Los grupos con pocos ingresos no deben verse obligados a pagar peaje cuando se trasladen a trabajar en un turismo, si esta es su única opción viable;

19. aboga por que se aplique el principio de solidaridad (de las regiones que generan ingresos a las regiones rezagadas en su desarrollo) cuando se asigne la recaudación de los peajes, utilizándola para la infraestructura viaria local y la financiación cruzada de modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente;

20. subraya la necesidad de que las ciudades y regiones **acepten los peajes de carretera** y los vean como un instrumento para conseguir sus objetivos de desarrollo. La asignación de la recaudación de los peajes desempeña un papel decisivo a este respecto. La aceptación de la imposición de gravámenes a la infraestructura viaria dependerá de encontrar un equilibrio entre la expectativa de quienes quieren que la recaudación se reinvierta en la infraestructura viaria local y el objetivo general de invertir en soluciones de transporte alternativas sostenibles a largo plazo;

21. señala que la **calidad de la infraestructura viaria está disminuyendo** por término medio y que es necesario adoptar decisiones de inversión en las zonas que generen ingresos. Los peajes y tasas por los costes externos recaudados en una región deben reinvertirse, en principio, en las infraestructuras de transporte de esa región, en estrecha cooperación con los entes locales y regionales competentes. Una excepción puede ser la redistribución de algunos peajes de las áreas congestionadas a las zonas con poco volumen de tráfico;

22. acoge con satisfacción la posibilidad de imponer gravámenes por el uso de las infraestructuras en proporción a la calidad de las carreteras (en términos técnicos y de capacidad), como una medida eficaz y adecuada para hacer frente a la mala situación de mantenimiento de la infraestructura vial;

23. subraya la urgente necesidad de **invertir en modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente**. En aras de la cohesión social y territorial, la recaudación de los peajes también podría invertirse en modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente y la ampliación del transporte público a las regiones que no son fácilmente accesibles;

24. considera que **la inversión en regiones escasamente pobladas y periféricas** puede ser difícil de llevar a cabo con el modelo de asociación público-privada. La posibilidad de confiar la construcción y mantenimiento a una empresa privada a cambio de los peajes recaudados no es atractiva para aquellas regiones que no tienen suficiente tráfico para la empresa concesionaria privada. Por consiguiente, una asociación público-privada para operaciones concretas debería ser considerada un modelo apropiado en ciertas circunstancias en determinadas regiones, pero ello no debe obstaculizar la inversión pública en regiones menos pobladas o más periféricas;

25. **hace hincapié** en las diferentes expectativas y normas que se observan en los distintos Estados miembros y regiones. El sistema común europeo de tarificación de los costes externos establece umbrales y estándares mínimos. Sin embargo, debería permitir a los Estados miembros (o regiones) la posibilidad de superarlos estableciendo **sistemas más ambiciosos** cuando así lo justifiquen circunstancias especiales que supongan un aumento de los costes externos. Los altos costes medioambientales externos (por ejemplo, en las regiones de montaña) deben abordar los problemas en la región en cuestión;

Interoperabilidad transfronteriza y europea de los sistemas de telepeaje

26. está de acuerdo con las observaciones de que, pese a la Directiva sobre el Servicio Europeo de Telepeaje (SET) (2004) y su Decisión de ejecución/(2009), con raras excepciones no hay interoperabilidad transfronteriza; por ello, los costes e inconvenientes son para los usuarios y los órganos que proporcionan y mantienen esos sistemas. Por consiguiente, el CDR apoya los cambios propuestos para avanzar hacia la consecución de un sistema interoperable paneuropeo a largo plazo;

27. señala que debe encontrarse una solución simple y asequible. Podría imponerse la obligación de que los nuevos automóviles estén equipados con esta solución o de que se instale una caja única interoperable en otros vehículos. En el espacio único europeo de transporte, los equipos electrónicos para la tarificación del uso del transporte no deben discriminar sobre la base del diferente origen nacional o regional. Hay que garantizar la interoperabilidad transfronteriza y paneuropea de los sistemas de recaudación del peaje y la proporcionalidad de los costes de su uso a corto y largo plazo; subraya también la necesidad de seguir armonizando los sistemas de tarificación vial cuando se desarrollen normas de la UE para la recarga de vehículos eléctricos;

28. subraya la **necesidad de protección de los datos**. Hay que establecer un sólido marco jurídico para proteger los datos individuales, facilitando un mínimo de información al operador del peaje;

29. apoya los esfuerzos en pro de la persecución transfronteriza y paneuropea de los infractores. A este respecto, el principio de la protección de los datos no debe utilizarse como un motivo para evitar emprender acciones contra los infractores.

Bruselas, 1 de febrero de 2018.

*El Presidente
del Comité Europeo de las Regiones*

Karl-Heinz LAMBERTZ
