



Congreso **Nacional del Medio Ambiente**
CUMBRE DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

Pau Noy Serrano

Presidente.
Asociación para la Promoción del
Transporte Público.

La internalización de los costes externos de movilidad

El caso de las mercancías terrestres



Pau Noy Serrano

*Presidente de la Asociación para la Promoción del
Transporte Público*

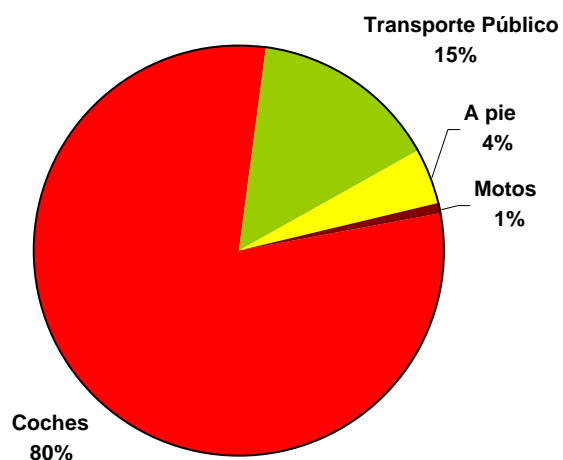
CONAMA 8
Congreso Nacional del Medio Ambiente
CUMBRE DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

Madrid, 28 de noviembre de 2006



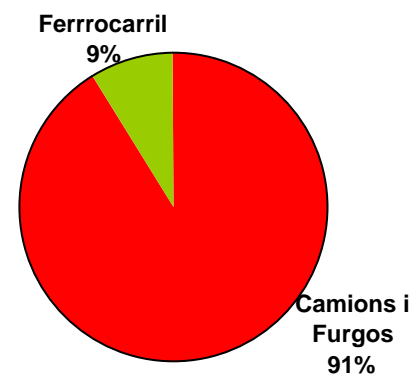
Radiografía de la movilidad en Cataluña (en España es igual)

Distribución pasajeros en Cataluña, en pax-km. 2003



**El coche y el camión
 son hegemónicos**

Distribución de mercancías en Cataluña, en t-km. 200



Fuente: PTP



Ranking europeo de dotación de autopistas

	km autopista per milió d'habitants	Rànk
CY	357,7	1
LU	323,1	2
ES	239,2	3
SI	238,8	4
AT	203,5	5
PT	190,1	6
DK	189,8	7
Catalunya	185,8	8
CH	182,1	9
SE	176,6	10
FR	171,4	11
BE	165,5	12
NL	155,8	13
DE	146,0	14
EU15	141,0	15
FI	124,7	16
EU25	124,7	17

	km autopista per 1000 km2	Rànk
NL	61,2	1
BE	56,7	2
LU	56,5	3
Catalunya	40,4	4
DE	33,7	5
CH	32,7	6
CY	29,0	7
DK	23,8	8
SI	23,6	9
PT	21,8	10
IT	21,5	11
ES	20,3	12
AT	19,9	13
FR	19,1	14
EU15	16,8	15
UK	14,8	16
EU25	14,4	17

Enorme sobredotación de autopistas y autovías

SK	30,1	22
HU	53,7	23
CZ	50,7	24
NO	46,2	25
IE	42,8	26
BG	42,3	27
TR	26,3	28
PL	10,6	29

Fuente: PTP

Font : Eurostat, IDESCAT i PTP

RO	3,8	22
SE	3,5	23
BG	3,0	24
IE	2,5	25
TR	2,4	26
FI	1,9	27
PL	1,3	28
NO	0,7	29

Font : Eurostat, IDESCAT i PTP



Ranking europeo de dotación de ferrocarriles

	km ferrocarril per milió d'habitants	Rànk
SE	1224,8	1
FI	1117,3	2
LV	984,2	3
CZ	939,5	4
NO	884,4	5

	km ferrocarril per 1000 km2	Rànk
CZ	121,8	1
BE	115,4	2
LU	105,8	3
DE	101,0	4
HU	85,5	5

Enorme infradotación de ferrocarriles

SI	615,2	10
HR	613,5	11
LU	604,4	12
BG	556,4	13
PL	521,3	14
LT	517,9	15
RO	505,1	16
FR	483,3	17
IE	467,0	18
DE	437,0	19
CH	435,4	20
EU25	433,3	21
DK	420,0	22
EU15	393,8	23
BE	337,1	24
ES	334,3	25
UK	284,0	26
IT	278,6	27
PT	267,6	28
Catalunya	240,6	29
EL	218,0	30
NL	172,4	31
TR	121,4	32

NL	67,7	10
PL	63,6	11
SI	60,7	12
IT	54,1	13
FR	53,8	14
DK	52,7	15
Catalunya	52,4	16
EU25	50,1	17
HR	48,2	18
EU15	46,9	19
RO	46,1	20
BG	38,9	21
LV	35,1	22
PT	30,7	23
ES	28,4	24
IE	27,3	25
LT	27,2	26
SE	24,5	27
EE	21,2	28
EL	18,3	29
FI	17,3	30
NO	12,6	31
TR	11,1	32

Fuente: PTP

Font : Eurostat, IDESCAT i PTP

Font : Eurostat, IDESCAT i PTP



*Las posibilidades de la Directiva 2006/38
de la nueva Euroviñeta*



Este modelo tan centrado en la carretera tiene graves repercusiones sobre la salud...

Una Directiva europea obliga a reducir substancialmente la contaminación que en un 98% se debe al tráfico

Las emisiones de NOx y PM-10 debidas al tráfico causan 15.000 muertes prematuras en España, cuatro veces más que los accidentes de tráfico

Fuente: CE



*Las posibilidades de la Directiva 2006/38
de la nueva Euroviñeta*



Y sobre el Planeta....

El transporte es el primer emisor de Gases de Efecto Invernadero en España, unas emisiones que globalmente están un 30% por encima del nivel máximo que Kyoto nos autorizaba.

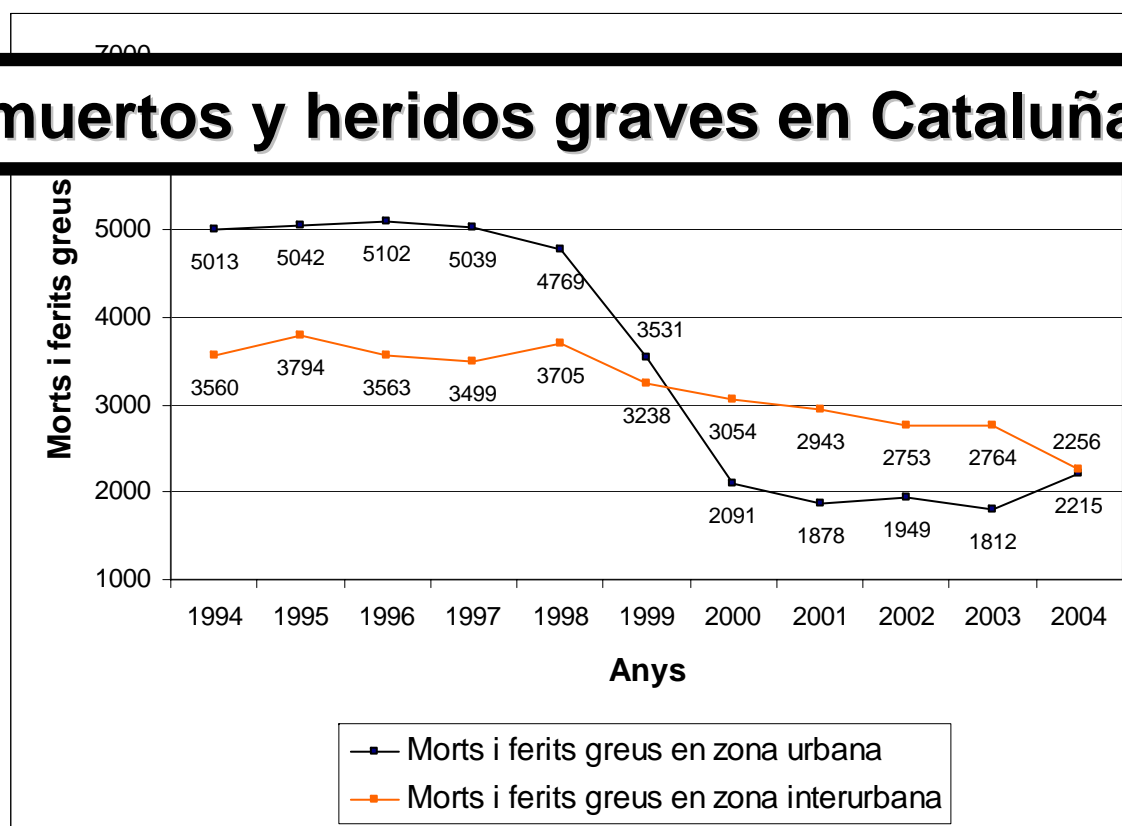
Y el crecimiento de las emisiones del transporte es 10 veces más rápido que el de la industria

Fuente: PTP



Y también sobre los accidentes...

4.500 muertos y heridos graves en Cataluña en 2004

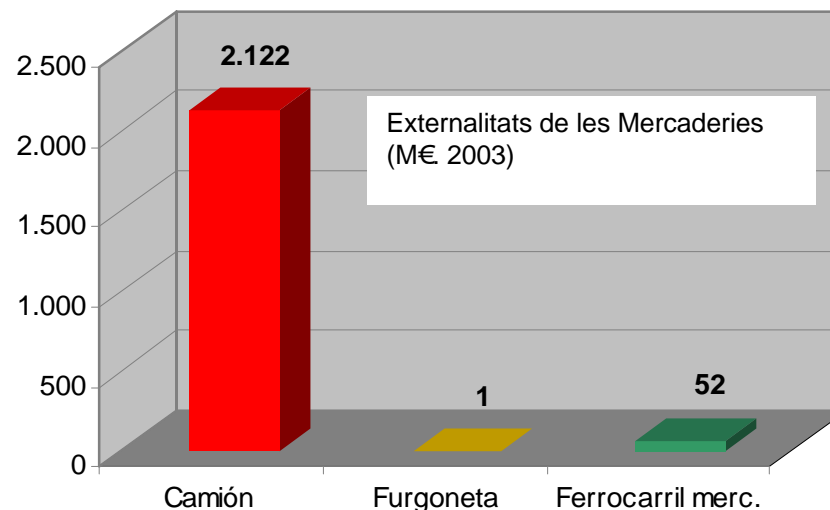
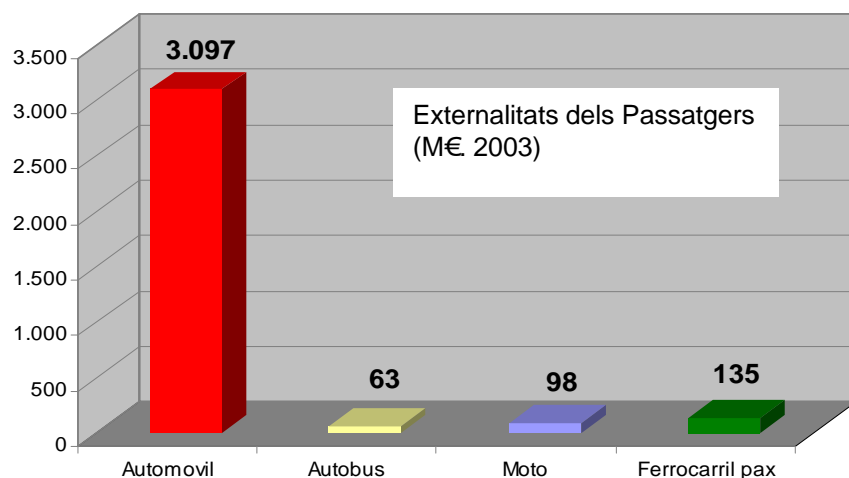


Fuente: Anuario estadístico de accidentes en Cataluña 2004. Servei Català del Trànsit.

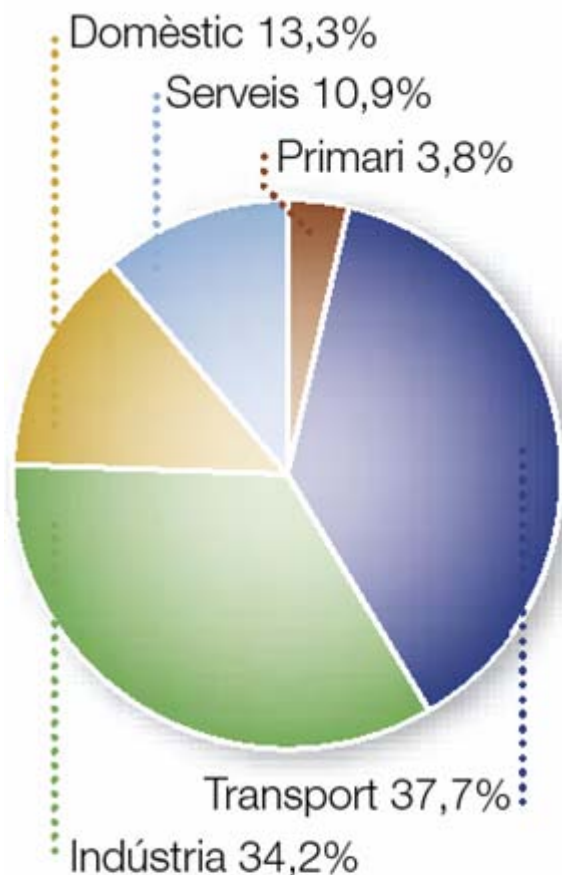


Y con unas externalidades impresionantes...

**Unos 25.000 millones de euros, en España,
 sólo en el transporte terrestre**



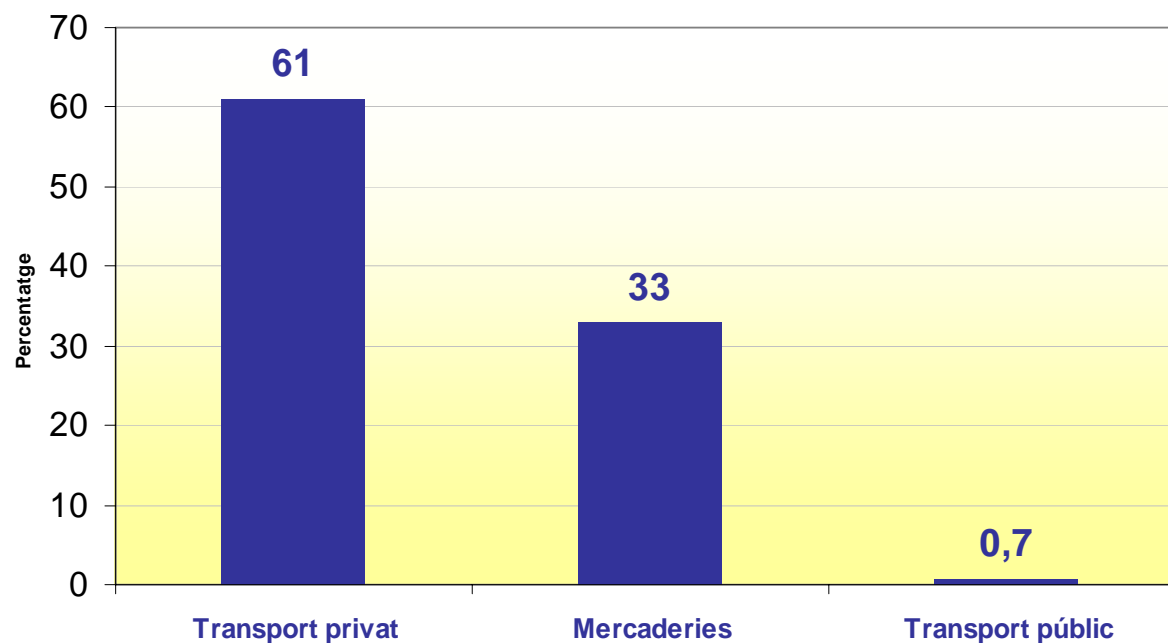
Datos de Cataluña. Fuente: PTP



Consum d'energia
final a Catalunya
per sectors consumidors
l'any 2003

El Transporte es ya el primer consumidor de energía...

EL SECTOR DEL TRANSPORTE CONSUME UN 40% DE LA ENERGIA PRIMARIA EN CATALUÑA, QUE A SU VEZ, DEPENDE DEL PETRÓLEO EN UN 98%



[Fuente: Departamento de Medio Ambiente y Vivienda. Generalitat de Catalunya]



*Las posibilidades de la Directiva 2006/38
de la nueva Euroviñeta*



La nueva Directiva 2006/38, 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

La nueva Directiva 2006/38 substituye a la antigua Directiva 99/62

Regula la introducción del “road pricing” en los Estados Miembros de la UE

Se puede descargar en castellano desde

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/2006/l_157/l_15720060609es00080023.pdf



Las posibilidades de la Directiva 2006/38 de la nueva Euroviñeta



Principios de la nueva Directiva (1/2)

1. La Directiva crea un marco para que los Estados Miembros puedan (no se obliga) introducir tasas a los camiones por el uso de **infraestructura**. Los Estados Miembros son libres de introducir el llamado “user charger” (tarifas relacionadas con el tiempo, a través de viñetas) o 'peajes' (referidos a la distancia recorrida).
2. La Directiva establece **reglas conjuntas** para los Estados Miembros que tengan o quieran introducir estas tasas a los **camiones por encima de 3.5 toneladas, sobre las carreteras que pertenecen a la Red Transeuropea de Carreteras (TEN-R)**.



Las posibilidades de la Directiva 2006/38 de la nueva Euroviñeta



La red TEN-R





Principios de la nueva Directiva (2/2)

3. La Directiva deja a los Estados Miembros libertad para que establezcan otros esquemas de tasas por el uso de infraestructura más allá del marco normativo de la Directiva. Los sistemas de tasas para otros vehículos, como coches y furgonetas, y para camiones en las carreteras que no pertenezcan a TEN-R, no están sujetos a los principios de esta Directiva.

4. Los ingresos por las tasas a los usuarios o peajes no pueden superar los costes de infraestructura. Pero hay excepciones importantes.



Las oportunidades de la nueva Directiva (1/7)

Permite extender a todos los países, sobre la totalidad de la red, el modelo Suizo de peaje a los camiones de más de 3,5 t.

La Directiva anterior prohibía cobrar estas tasas con carácter general fuera de las autopistas y sólo sobre camiones de 12 T.

La Directiva deja libertad a los Estados Miembros para que establezcan esquemas de tasas también **sobre coches y furgonetas** que deben respetar los principios de la UE, especialmente los de “no-discriminación” y proporcionalidad.



Las oportunidades de la nueva Directiva (2/7)

Permite a los Estados Miembros recaudar tasas para combatir la congestión y la contaminación (modelo Londres, Oslo o Estocolmo).

Además, el artículo 9 permite a los Estados Miembros recaudar tasas llamadas “adicionales” diseñadas de forma específica para combatir la congestión (en función de las variables tiempo e impacto ambiental), **por ejemplo en áreas urbanas**. Estas tasas se pueden establecer por encima de la “tarifa media ponderada”. Únicamente deben respetar las anteriormente citadas reglas de “no-discriminación” y proporcionalidad. La Directiva no define los conceptos de congestión y contaminación.



Las oportunidades de la nueva Directiva (3/7)

Permite a Estados Miembros variar las tarifas sobre la base de:

- 1) El día de la semana y el momento del día.**
- 2) Obliga a los Estados Miembros a variar la tarifa sobre la base del nivel de emisiones “Euro”, o del tipo de emisiones de PM-10 y NOx a partir de 2010.**

El factor de variación es de 2 para cada uno de estos dos factores y se pueden acumular. Por ejemplo: la tarifa para un camión Euro-0 de 40 toneladas en la hora punta del martes puede ser 4 veces (2 x 2) superior a la tarifa de un camión Euro-5 de 40 toneladas que circule en domingo. A partir de 2010, los Estados Miembros deberán establecer estos peajes de acuerdo con la Directiva sobre la base de emisiones, pero hay algunas excepciones.



Las oportunidades de la nueva Directiva (4/7)

Si los Estados Miembros establecen peajes, deben incluir todos los vehículos por encima de 3.5 toneladas.

Pero aquí también hay algunas excepciones. Los vehículos por debajo de 3.5 toneladas y que circulen fuera de la red TEN-R se pueden gravar de acuerdo con las reglas genéricas del Tratado de la UE. Se permite excluir hasta 2012 a los vehículos de entre 3,5 y 12 T.



Las oportunidades de la nueva Directiva (5/7)

Permite a los Estados Miembros establecer aumentos de tasas sobre el precio establecido en casos muy concretos.

En “**áreas de montaña**” se permite recaudar aumentos específicos por encima de la tarifa base con la condición que los ingresos obtenidos se utilicen para un proyecto prioritario de TEN-T en el mismo corredor. **Idea de clara aplicación en el cruce de los Pirineos.**

Para proyectos prioritarios de cruce fronterizo el aumento sobre el precio establecido puede ser como máximo un 25%. Para otros proyectos prioritarios el incremento máximo es del 15%.



Los proyectos de mejora de la red TEN-R





*Las posibilidades de la Directiva 2006/38
de la nueva Euroviñeta*



Las oportunidades de la nueva Directiva (6/7)

Permite a los Estados Miembros decidir cómo se usarán los ingresos obtenidos.

La Directiva recomienda --pero no obliga-- que los ingresos se utilicen en beneficio del sector del transporte y para optimizar el sistema en su totalidad (es decir, no sólo carreteras).

Como las recomendaciones no son obligatorias, los Estados Miembros pueden utilizar también estos ingresos para objetivos diferentes de los del transporte.



*Las posibilidades de la Directiva 2006/38
de la nueva Euroviñeta*



Las oportunidades de la nueva Directiva (7/7)

El balance de la Directiva 2006/38 desde el punto de vista de PTP y T&E es bastante satisfactorio. Faltarían incluir los costes socioambientales --o externalidades-- en el cálculo de los costes que cubren tasas y peajes.

Los costes externos finalmente no han sido incluidos, a pesar de la posición favorable del Parlamento Europeo. **La CE debe preparar una metodología para evaluarlos**, lo que en teoría debería llevar a debatir su inclusión en 2008. Los trabajos han sido ya adjudicados



*Las posibilidades de la Directiva 2006/38
de la nueva Euroviñeta*



**Muchas gracias
por su atención**