

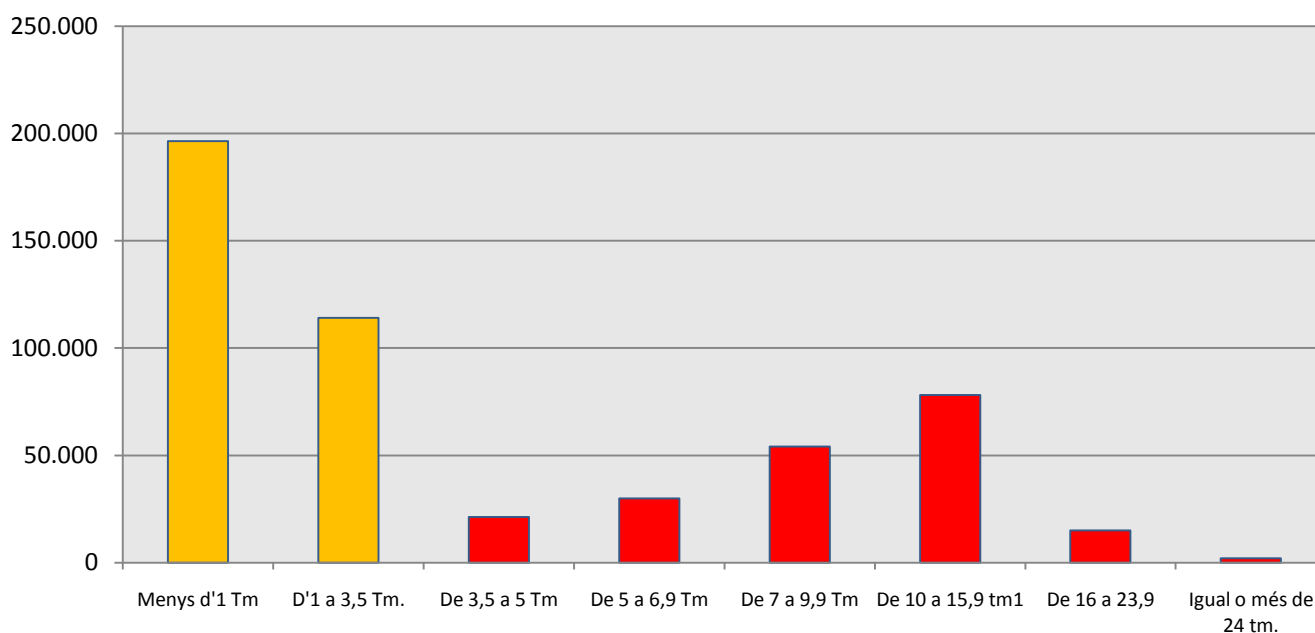
LA NOVA DIRECTIVA SOBRE L'EUROVINYETA, UNA OPORTUNITAT QUE CAL APROFITAR

El sistema de transport de mercaderies pot trobar-se en l'horitzó de 2013 amb un nou marc regulador que variarà sensiblement el sistema de preus del transport, si el Govern espanyol acaba adoptant la normativa europea aprovada recentment pel Parlament Europeu, popularment coneguda com la [Directiva de l'Eurovinyeta](#). En efecte, els estats Membres de la Unió Europea tindran un període màxim de dos anys per transposar als ordenaments jurídics nacionals aquesta regulació una vegada sigui aprovada pel Consell Europeu, previsiblement abans de les vacances d'aquest estiu de 2011. En qualsevol cas, l'aplicació de la nova directiva no tindrà, de moment, caràcter obligatori i quedarà a mans de cada Estat membre la decisió.

La nova directiva aprofundeix en la voluntat política d'aconseguir un sistema de transport més eficient i sostenible a llarg termini, ja explicitada en els principals documents de la Comissió Europea des del "[Greening Transport Package](#)" de 2008 fins al [Llibre Blanc](#) publicat aquest mateix any. L'instrument fonamental per arribar als objectius previstos és un sistema de tarifació que ha de servir per fer el sistema de transport més eficient, equitatiu i sostenible. En concret, la nova directiva introduirà un nou sistema de càrregues als vehicles pesants de transport de mercaderies que cobreixi, que inclogui no només els costos derivats de l'ús d'infraestructures (règim actual) sinó també els costos d'externs derivats del soroll, la contaminació de l'aire i, eventualment, de congestió. En definitiva, doncs, una normativa que incrementarà els costos del transport i, a canvi, permetrà generar un flux de recursos que, obligatòriament, es destinarà a finançar infraestructures i serveis que millorin les condicions generals del sistema de transport.

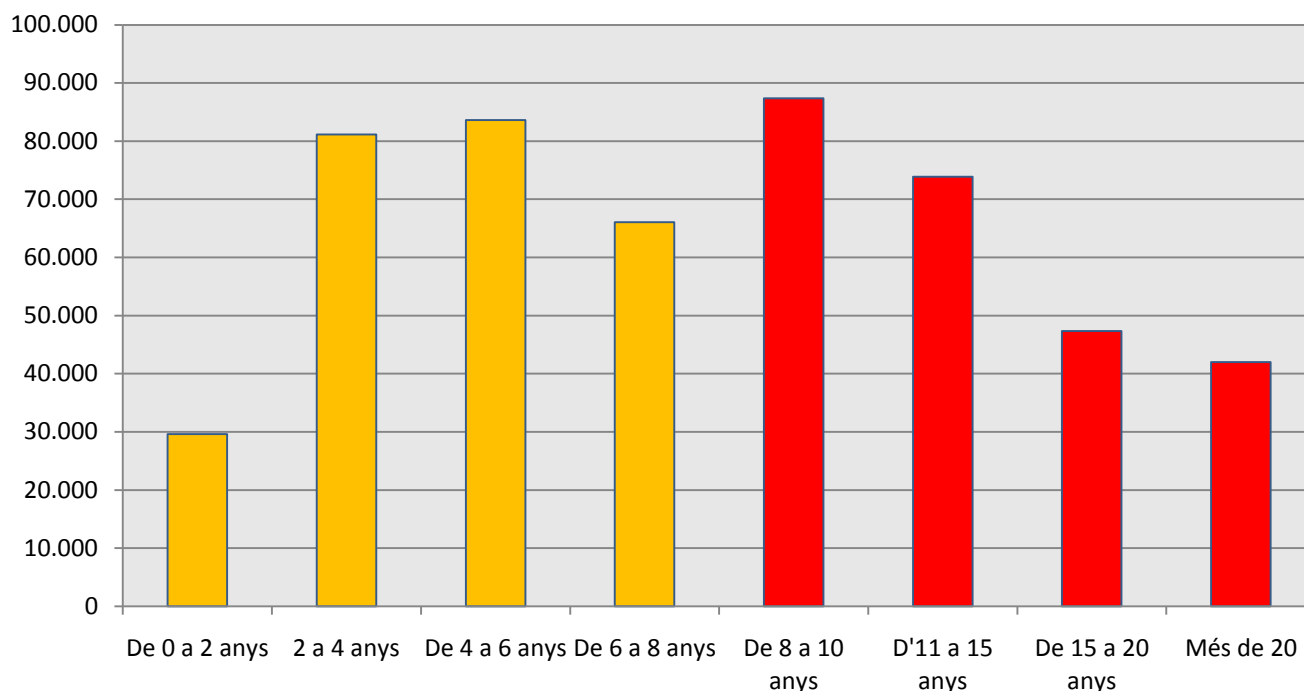
A qui afectarà, en cas de ser aplicada, la nova regulació? La norma és clara: a tots els vehicles de transport amb capacitat superior a les 3,5 tones amb els seus trajectes a través de totes les vies d'alta capacitat. Com afectarà? Els vehicles pesants hauran de pagar un cost extra en el seus desplaçaments que variarà segons factors de diversa naturalesa com antiguitat del vehicle, tipus, zona i hora del trajecte. Quant costarà? Estimacions de la Comissió Europea situen la repercussió addicional entre 3 i 4 cèntims d'euro per quilòmetre recorregut. Què se'n farà, d'aquests recursos? La directiva preveu una assignació finalista cap a la millora d'infraestructures o inversions de millora de l'eficiència i la sostenibilitat del sistema de transport. Un cop més, doncs, increment de costos per a l'usuari i majors recursos per a les administracions competents en la planificació del sistema de transport.

L'EUROVINYETA POT AFECTAR A VEHICLES A ESPANYA Nombre de vehicles industrials de càrrega. Any 2010



FONT: Ministeri de Foment i elaboració pròpia

L'EUROVINYETA PENALITZARÀ ELS VEHICLES MÉS ANTICS
Nombre de vehicles de càrrega per antiguitat. Any 2010



FONT: Ministeri de Foment i elaboració pròpia

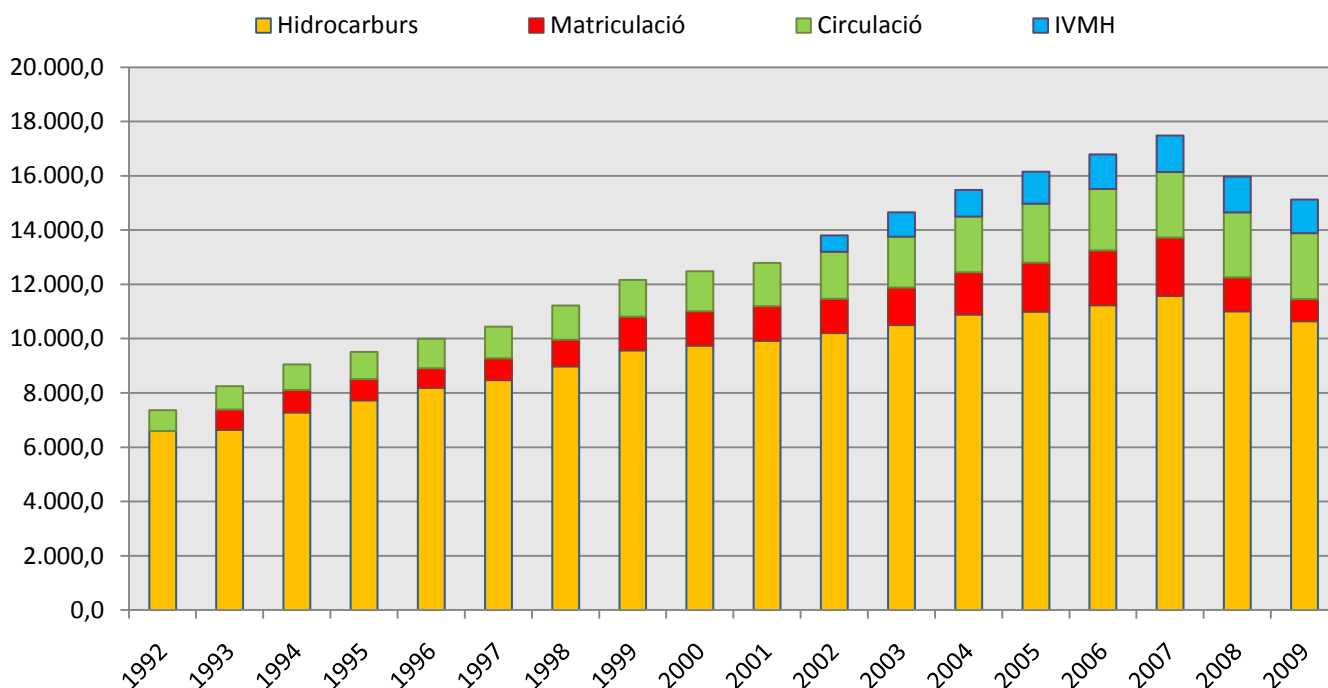
En el cas espanyol, si el govern decideix aplicar la normativa (no és obligatòria), el canvi afectarà els vehicles de transport de mercaderies amb una capacitat de càrrega igual o superior a les 3,5 tones, és a dir, 200.392 camions, un 32,9% dels 510.991 vehicles censats en aquesta activitat l'any 2010. La mesura no afectarà tot el parc de la mateixa manera, sinó que les característiques tècniques dels vehicles en termes d'adaptació als requeriments europeus en matèria de qualitat ambiental seran determinants. L'impacte sobre el sector espanyol és difícil de precisar però no serà menyspreable en la mesura en què un 49% del parc té en aquests moments més de 8 anys d'antiguitat i, per tant, reuneix unes condicions tècniques que s'allunyen de les exigències més recents de la Unió Europea en matèria mediambiental. La qüestió serà més determinant per aquells que superen els 15 anys d'antiguitat, més del 17% del total.

D'altra banda, la nova taxa s'aplicarà en funció de les distàncies recorregudes, les característiques de la via i el moment del trajecte, per la qual cosa una estimació fiable dels recursos que pot generar la mesura és complexa. Tot i així, una aproximació bàsica es pot realitzar a partir de les dades de distàncies recorregudes per vehicles pesants que facilita el Ministeri de Foment. Segons aquesta font, la distància total recorreguda per vehicles pesants per autopistes de peatge, autovies i vies de doble calçada va ser de 18.599 milions de quilòmetres l'any 2009. Per tant, la xifra addicional que l'administració podria recaptar del sistema de transport espanyol podria situar-se entre 556 i 744 milions d'euros, amb el benentès que aquesta recaptació seria la que es derivaria del transport interior realitzat per vehicles espanyols. Aquesta xifra s'hauria d'incrementar, en termes de cost del sistema, amb les càrregues que suportarien els transportistes internacionals pels seus trajectes fora d'Espanya i, en termes de recaptació de les administracions, amb les taxes imposades als vehicles estrangers circulant per les carreteres espanyoles. Aquests càlculs es realitzen amb l'estimació de costos de la Unió Europea (de 3 a 4 cèntims per quilòmetre) per bé que hi ha institucions que situen el cost en un llindar de 14 cèntims. En aquest sentit, [les conclusions d'unes jornades realitzades recentment al Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports](#) elevaven l'import global fins a 3.000 milions d'euros.

En qualsevol cas, el canvi normatiu suposarà una variació de les regles del joc que, lògicament, comportarà uns canvis en la distribució de les rendes relatives dels implicats en el sistema de transport i que en l'actualitat tenen un marc força definit. El RACC ha manifestat en moltes ocasions la necessitat d'advocar per un sistema de transport eficient i sostenible, acceptant plenament els principis de "pagar per ús" i, eventualment, acceptar el pagament pels costos externs del sistema, és a dir, per aquells que, com la congestió, la contaminació o l'accidentalitat, en l'actualitat podrien no tenir un reflex específic en un preu pagat per l'usuari i que, com a tals, acabarien sent suportats per la societat en el seu conjunt a través dels impostos de caràcter més general.

Tanmateix, la gran dificultat està a establir un balanç equitatiu i que, alhora, faci el sistema eficient i sostenible. En l'actualitat, la mobilitat contribueix significativament a l'erari públic tant a través d'impostos directament associats a l'ús i la tinença de vehicles com per impostos de tipus general carregats sobre el consum de benzines o la compra de vehicles. L'impost sobre determinats mitjans de transport, els especials d'hidrocarburs, el de vendes minoristes d'hidrocarburs, l'impost sobre primes d'assegurances o els impostos municipals de circulació, entre altres, aporten a les administracions públiques un volum elevat de recursos que es veuen incrementats pels impostos indirectes (sobre el valor afegit) que graven els actes de consum vinculats a la mobilitat, com la pròpia compra del vehicle, el consum de carburants o el conjunt de serveis vinculats al manteniment i la reparació dels vehicles. D'altra banda, el sistema de peatges en determinades autopistes no reflecteix altra cosa que el pagament per l'ús d'unes infraestructures que han estat construïdes i gestionades a través de sistemes de concessió administrativa.

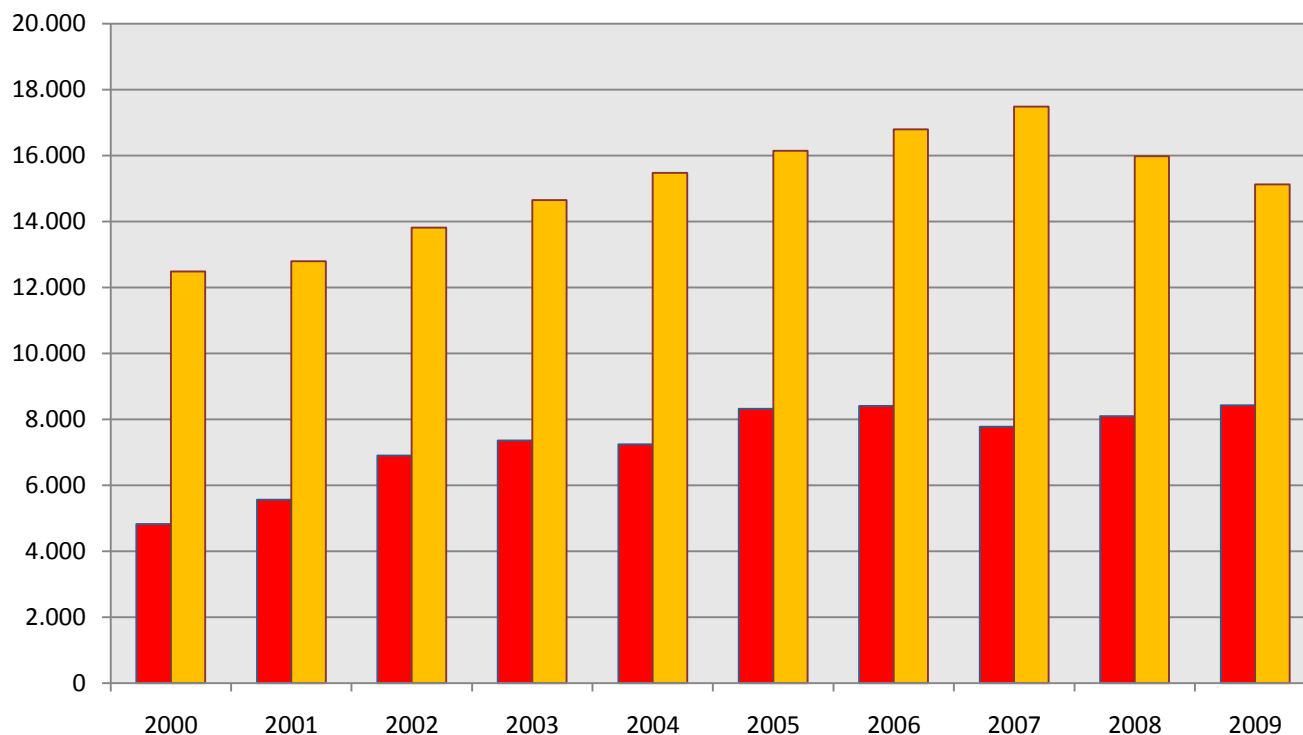
LA CRISI FA MINVAR LA RECAPTACIÓ DELS IMPOSTOS SOBRE VEHICLES Recaptació per especials s/ hidrocarburs i de matriculació



FONT: Ministeri d'Economia i Hisenda i elaboració pròpia

Les xifres en aquest sentit són concloents. Una aproximació minimalista, és a dir, tenint en compte únicament la imposició específica, aporta dades que confirmen que de manera sistemàtica la inversió en construcció i manteniment d'infraestructures viàries se situa molt al darrere dels recursos generats pel parc de vehicles. En concret, la inversió en carreteres va suposar el 44,3% de la recaptació total per impostos específics (carburants, matriculació, circulació i vendes minoristes d'hidrocarburs) en mitjana del període 2000-2009. Dit d'una altra manera, l'usuari paga amb escreix per la utilització de les infraestructures viàries, fins i tot tenint en compte el cost addicional de qui vetlla per garantir el compliment de les normes bàsiques de circulació.

LA INVERSIÓ EN CARRETERES SUPOSA EL 65% DELS IMPOSTOS RECAPTATS SOBRE ELS VEHICLES ENTRE 2005 I 2009
Milions d'euros



NOTA: Només impost hidrocarburs, IVMH, matriculació i circulació
 FONT: Ministeri d'Economia i de Foment i elaboració pròpia

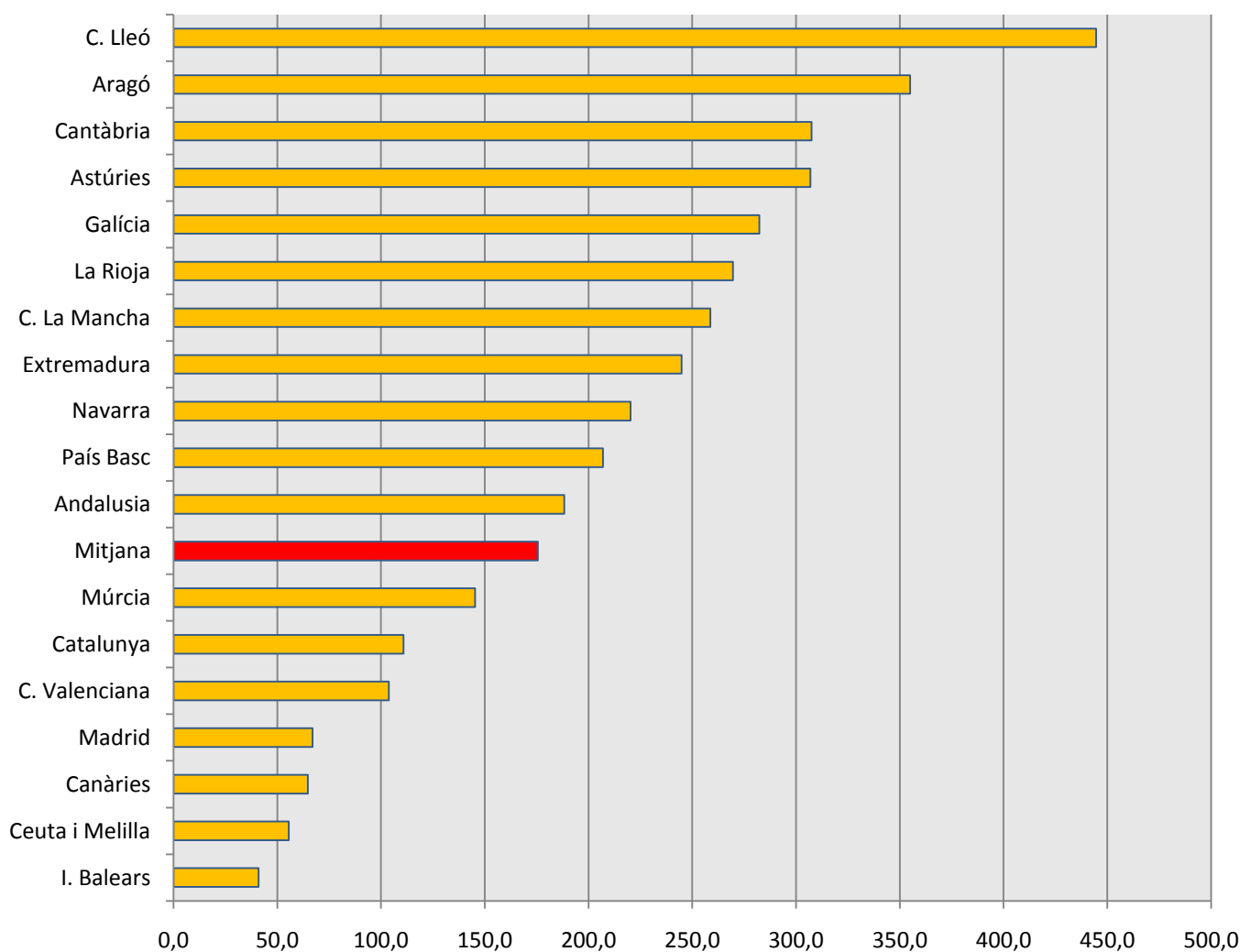
■ Inversió carreteres
 ■ Impostos s/vehicles

La qüestió rau, doncs, a determinar en primer lloc si aquest enorme diferencial entre inversió i finançament per part de l'usuari cobreix també les externalitats negatives associades a la circulació viària, és a dir, si cobreix els costos socials derivats de la contaminació, la congestió i l'accidentalitat o si existeix un marge i de quina amplitud és en un o altre sentit. Són molts els estudis genèrics realitzats en la matèria però també és notable la manca de consens sobre l'abast real dels costos externs del tràfic. Una primera prevenció, doncs, seria la que ens hauria de dur a una valoració del problema que fos acceptada pel conjunt d'agents implicats en el sistema, tant les administracions competents en la matèria com els agents del sistema de transport, ja transportistes de mercaderies, ja usuaris del vehicle privat que, al cap i a la fi, són els que suporten la major part de la càrrega impositiva específica sobre la mobilitat. En aquest sentit, la racionalitat del sistema hauria de portar a conclusions que permetessin discriminar les externalitats per categories d'usuaris, tipologia d'infraestructura i moment i condicions d'utilització. És per això que cal ser especialment vigilant en el repartiment de càrregues entre l'usuari del vehicle privat, que ja aporta la major part del finançament per la via dels impostos específics sobre la mobilitat i les càrregues que haurien de suportar els transportistes.

Un cop consensuat el valor del mapa d'externalitats serà el moment de considerar com s'aplica, si és que cal fer-ho, la nova directiva comunitària. Creiem que aquest procés no serà lineal i l'arquitectura del sistema no és senzilla. La realitat és polièdrica i l'estructura de la fiscalitat de l'automòbil no respon en termes generals a criteris estrictes de sostenibilitat ambiental o de gestió de la congestió, amb la qual cosa qualsevol pas endavant haurà d'estar presidit per una feina ingent d'estudi i diàleg sobre com afrontar el repte global de la sostenibilitat en una economia com l'espanyola, marcada per desequilibris sensibles en la dotació i la naturalesa de les infraestructures.

Evidentment, una cosa és el sistema de tarifació i, una altra totalment diferent, la planificació d'infraestructures que pugui ajudar el sistema a ser més eficient. La inversió pública no pot ser neutral en aquest sentit i ha d'aplicar-se a territoris on la densitat econòmica exigeixi dotacions infraestructurals més potents i sistematitzades. I en aquest sentit, caldrà veure com s'estructura el procés de decisió sobre el repartiment dels fons obtinguts amb la nova normativa, que obligatòriament han de ser destinats a la millora de serveis i infraestructures de transport.

INVERSIÓ EN CARRETERES PER HABITANT (*) Mitjana 2008-2009. Euros per habitant



FONT: Ministeri de Foment, INE i elaboració pròpia

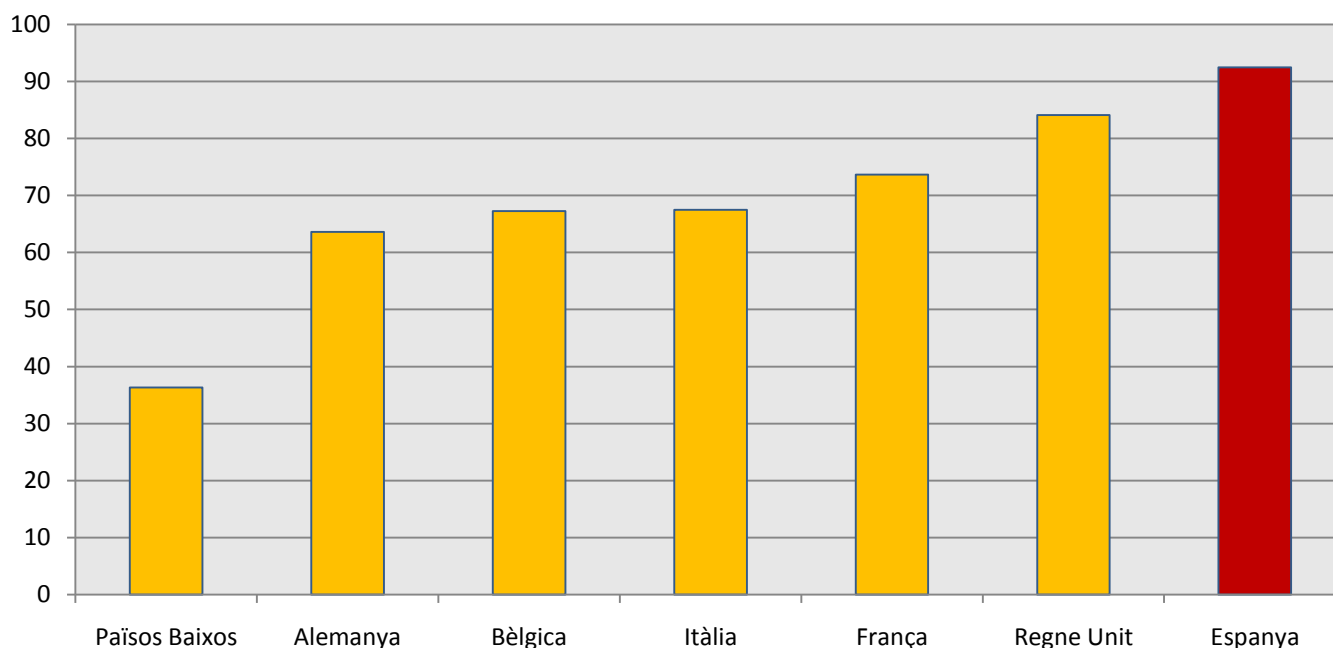
NOTA. (*) Totes les AA.PP i concessinàries autopistes

D'altra banda, no poden deixar-se de banda tampoc les conseqüències que qualsevol canvi de marc normatiu pot acabar tenint sobre la competitivitat del sector i, en definitiva, d'una economia com la nostra, en un context de crisi duradora i en la que el transport de mercaderies per carretera juga un paper fonamental. Mentre a Espanya el 92,5% del transport de mercaderies es fa per carretera, a la majoria de països la proporció és inferior atesa la importància del transport per ferrocarril i per vies fluvials. Per tot això, una eventual aplicació de la normativa europea sense una valoració ajustada dels seus efectes sobre el cost del transport podria ser enormement perjudicial, si aquest increment fos superior a la disminució dels costos externs que es pretén disminuir.

PES DEL TRANSPORT PER CARRETERA SOBRE EL TOTAL

Any 2008

% sobre tones-Km.



Font: OCDE i elaboració pròpia

I en qualsevol cas, la discussió sobre la internalització de les externalitats que puguin generar l'automòbil i els camions hauria de considerar el context més ampli del transport en general. Perquè l'objectiu final ha de ser aconseguir una mobilitat més eficient, més neta i més justa, i això només serà possible des d'una visió integral, que analitzi la situació dels diferents modes de transport (terrestres, marítims i aeris) i que asseguri un tractament homogeni i equitatiu entre tots ells.

Per això, qualsevol senyal donat a l'economia en termes de canvis de preus relatius ha de ser prou nítid i transparent perquè produeixi els efectes desitjats, siguin els de modernització del parc de vehicles, la migració cap a sistemes de generació de moviment menys contaminants, un canvi en la distribució modal del transport de passatgers i mercaderies o la modulació progressiva dels temps i espais dels desplaçaments de la població. Es així, doncs, que entenem que la nova directiva no ha de suposar tant un punt de conflicte entre transportistes i administració com una porta oberta a la fonamentació d'un sistema de mobilitat més eficient i just, tant per a l'usuari com per a la societat en el seu conjunt.