

Tasas sobre el uso de la infraestructura: todos ganan

Una guía de las nuevas reglas de la UE para los peajes de carretera para los camiones.
De la segunda edición en inglés de junio 2007

Barcelona, febrero de 2008



ÍNDICE

Resumen: Reglamentación y oportunidades de la directiva modificada	2
<i>Terminología</i>	4
<i>Abreviaciones</i>	4
1. Introducción	5
2. Experiencias recientes con sistemas de peaje basados en la distancia	8
3. Tipo de vehículos	11
4. Ámbito geográfico	13
5. Diferenciación de peajes	15
6. Recargos	17
7. Cargas Reguladoras	19
8. Uso del beneficio	20
9. Ejecución	21
Anexo 1: Situación actual y oportunidades en Estados Miembros: comparación	22
Anexo 2: Oportunidades en zonas de montaña	32
Anexo 3: Situación y oportunidades en Austria	39
Anexo 4: Situación y oportunidades en Alemania	41
Anexo 5: Situación y oportunidades en países con autopistas de peajes	43
Anexo 6: Situación y oportunidades en países con sistemas de pago para ciertos usuarios ⁴⁷	47
Anexo 7: Situación y oportunidades en países sin sistemas de cobro	51
Anexo 8: Situación y oportunidades en nuevos Estados Miembros con sistemas fragmentados	53

RESUMEN: REGLAS Y OPORTUNIDADES DE LA DIRECTIVA**Un vistazo rápido a las reglas de la nueva Directiva de la "Euroviñeta" (modificada)**

- 1) **La Directiva NO obliga a los Estados miembros a introducir un peaje a los camiones.** Pero los Estados miembros tienen libertad para decidir la introducción de estas tasas a los camiones, basados en el tiempo, como pegatinas y viñetas, o "peajes" basados en la distancia.
- 2) **La Directiva establece normas de los Estados miembros que tienen, o desean introducir, tasas o peajes** para los camiones con un peso máximo autorizado de más de 3,5 toneladas en carreteras pertenecientes a la red de carreteras transeuropea (TEN-R). (Ver http://europa.eu.int/comm/ten/transport/projects/doc/2005_ten_t_en.pdf.)
- 3) La Directiva también deja **libertad a los Estados miembros para decidir sobre cualquier plan de tarificación en las carreteras fuera del ámbito de la Directiva. Pero la tarificación de otros vehículos (automóviles y camionetas) y la fijación de precios en otras carreteras no pertenecientes a la red TEN-R no está sujeta a las normas de esta Directiva.** Para estos casos sólo se aplican las normas generales del Tratado de la Comunidad Europea¹, en particular los principios de no discriminación y proporcionalidad. No discriminación significa que ningún usuario de cualquier Estado miembro de la UE debe pagar diferente por razón de origen. Proporcionalidad significa que el impacto de un instrumento en el mercado interno, principalmente la libre circulación de mercancías, debe corresponder con el objetivo principal de su implementación.
- 4) **Los ingresos de los peajes o tasas no podrá exceder los costes de infraestructura. Pero hay excepciones importantes.** La llamada 'tasa media ponderada' (total de ingresos dividido por el total de vehículos-kilómetro) no excederá en principio de los gastos de construcción y los costes de explotación, mantenimiento y desarrollo de la red en cuestión, es decir, la red sobre la que se recauden los peajes. Pero hay excepciones importantes. Ver oportunidades 2 y 5 en la página siguiente.

Aplicación en / para:	Reglas aplicadas según el	
	Antiguo régimen	Nuevo régimen
Autopistas	Directiva 99/62	Directiva 2006/38 (si las autopistas pertenecen a la TEN-R) o subsidiariedad (si no forman parte de la TEN-R)
Carreteras de la red (TEN-R)	Directiva 99/62 (si son autopistas) o sin autorización de tasas (si no son autopistas)	Directiva 2006/38
Carreteras paralelas	Permitidas bajo condiciones restringidas en la Directiva 99/62	Subsidiariedad / Tratado
Otras vías	No permitidas	Subsidiariedad / Tratado
Áreas urbanas	Subsidiariedad / Tratado	Subsidiariedad / Tratado
Camiones pesados > 12 toneladas	Directiva 99/62	Directiva 2006/38
Camiones > 3,5 toneladas y <12 toneladas	Subsidiariedad / Tratado	Directiva 2006/38
Coches y camionetas <3,5 toneladas	Subsidiariedad / Tratado	Subsidiariedad / Tratado

¹ Version Consolidada del Tratado que establece la Unión Europea, OJ 325/33, 24/12/2002.

Un vistazo rápido a las Oportunidades de la Directiva modificada “Euroviñeta”

1) **Permite a los Estados Miembros la imposición de tasas a los usuarios o peajes en toda la red de carreteras.** La anterior Directiva permitía a los Estados Miembros la imposición de tasas sólo en las autopistas. La nueva Directiva regula las tasas o peajes para vehículos de más de 3,5 toneladas en toda la red TEN-R. Para la creación de tasas en otras carreteras y otro tipo de vehículos (coches y camionetas) se aplican las normas generales del Tratado, es decir, la no discriminación y la proporcionalidad.

2) **Permite a los Estados Miembros imponer ‘tasas reguladoras’ para combatir la congestión y la contaminación, que se añaden a la tarifa media ponderada.** El Artículo 9 permite a los Estados Miembros imponer además las llamadas ‘tasas reguladoras’ basadas en el tiempo y el espacio, o el impacto medioambiental, específicamente diseñadas para combatir la congestión, por ejemplo en zonas urbanas. Estas tasas pueden aplicarse adicionalmente a la ‘tarifa media ponderada’. Estas tasas reguladoras adicionales sólo necesitan cumplir con la reglamentación del Tratado, es decir, con los principios de no discriminación y de proporcionalidad. La Directiva no define ‘la congestión basada en el tiempo y el espacio’ o ‘impactos medioambientales’.

3) **Permite a los Estados Miembros imponer precios basadas en 1) día de la semana y hora, e incluso obliga a los Estados Miembros a variar la tasas basándose en 2) tipo clases de emisión ‘Euro’ o emisiones de PM / NOx partir de 2010.** La variación máxima entre las tasas más altas y las más bajas ha de ser de un 100% (factor 2) para cada uno de estos dos factores. Las variaciones se pueden acumular. Por ejemplo: la tarifa para un camión de 40 toneladas ‘Euro 0’ en hora punta un martes puede ser como máximo 4 veces (2 x 2) la de un camión de 40 toneladas ‘Euro 5’ un domingo por la noche. A partir de 2010, los Estados Miembros tienen que variar los peajes previstos en esta Directiva basándose en las emisiones, pero existen algunas excepciones.

4) **Obliga a los Estados Miembros que tienen tasas o peajes a incluir todos los vehículos por encima de 3,5 toneladas, pero existen algunas excepciones.** En el resto de vehículos por debajo de 3,5 toneladas y en las carreteras fuera de la red TEN-R pueden establecerse tasas según las reglas del Tratado, que son menos específicas. Hasta 2012 como máximo, los Estados Miembros pueden optar por no incluir en el sistema de peaje a los vehículos entre 3,5 y 12 toneladas.

5) **Permite a los Estados Miembros imponer recargos en casos muy concretos.** En zonas de montaña los Estados Miembros pueden imponer los llamados recargos que se añaden a la tasa media ponderada siempre que estos ingresos adicionales se usen para un proyecto prioritario TEN-T en el mismo corredor. Para proyectos prioritarios fronterizos, los recargos pueden ser del 25% como máximo. Para otros proyectos prioritarios puede ser como máximo del 15%.

6) **Permite a los Estados Miembros decidir cómo deben utilizarse los ingresos de peajes y de otras tasas.** La Directiva recomienda que los ingresos se usen para beneficiar el sector del transporte y para optimizar el conjunto del sistema de transporte, es decir, no sólo para carreteras. Teniendo en cuenta que estas recomendaciones no son vinculantes, los Estados Miembros pueden usar también los ingresos para otros propósitos que no sean los de transporte.

7) **Obliga a los Estados Miembros a asegurarse de que los sistemas estén adecuadamente aplicados.** Para conseguirlo, los Estados Miembros pueden tomar todas las medidas necesarias y aplicar penalizaciones efectivas, proporcionales y disuasivas.

DEFINICIÓN DE LA TERMINOLOGÍA DE LA DIRECTIVA MODIFICADA

“**Peaje**” significa una suma a pagar por un vehículo que recorre una distancia determinada a lo largo de un tramo de la infraestructura; la cantidad debe basarse en la distancia recorrida y el tipo de vehículo.

“**Peaje media ponderado**” significa el total de ingresos recaptados de los peajes durante un periodo de tiempo determinado, dividido por el número de vehículos-kilómetro recorridos en una determinada red de carreteras sujeta a peaje durante este periodo. Tanto los ingresos como los vehículos-kilómetro están calculados en base a los vehículos para los que es peaje se aplica.

“**Tasa de usuario**” significa una cantidad específica o el pago que da derecho a un vehículo a usar la infraestructura durante un periodo de tiempo determinado.

“**Vehículo**” significa un vehículo a motor, articulado o no, de uso exclusivo para transporte de mercancías por carretera y con una carga máxima autorizada de más de 3,5 toneladas.

“**Tipo de Vehículo**” es la categoría de un vehículo según el número de ejes, la dimensión o peso, u otros factores de clasificación de vehículos que reflejen el desgaste de la carretera, es decir, el sistema de clasificación de desgaste de carretera especificado en el Anexo IV de la Directiva, siempre que el sistema de clasificación se base en características de vehículos que aparezcan en la documentación del vehículo utilizada en todos los Estados Miembros o sean deducibles a la vista.

“**Sistema abierto de peaje**” se refiere a un sistema en el que un peaje se paga únicamente cuando el usuario pasa por una estación de peaje. Sin embargo, es posible entrar y salir de un tramo de carretera entre estaciones de peaje. Este tipo de sistema puede ser introducido donde se piense penalizar el tráfico local o donde haya la voluntad de estimular tráfico intrarregional en las autopistas.

“**Sistema cerrado de peaje**” se refiere a un sistema con estaciones de peaje situadas en cada vía de acceso; los usuarios pagan por kilómetro recorrido.

ABREVIACIONES (a partir del inglés)

DSRC Comunicaciones específicas de corto alcance

EFC Cobro electrónico

ETC Telepeaje

GPS Sistema de Posicionamiento Global

GSM Sistema global para comunicaciones móviles

HGV Vehículos pesados de transporte

TEN-T Red transeuropea de transporte

TEN-R Red transeuropea de carreteras

1) INTRODUCCIÓN

Objetivo y ámbito de aplicación

El objetivo de este documento es proporcionar orientación a las personas interesadas de los Estados Miembros de la UE que estén considerando la posibilidad de introducir o modificar los sistemas actuales de tasas para camiones. Este documento debería ayudar a interpretar la compleja normativa europea sobre tasas a los camiones en su propio contexto nacional particular. La versión más reciente de estas normas fue aprobada por el Parlamento Europeo en diciembre de 2005 y adoptada formalmente por el Consejo de Ministros de Transportes en marzo de 2006. Las nuevas reglas entraron en vigor tras su publicación de la Directiva 2006/38/CE en el diario oficial de la Unión Europea, el 9 de junio de 2006.

Este trabajo trata de abordar dos preguntas: «¿Qué debe hacerse?» y "¿Qué se puede hacer?" En otras palabras, se espera que proporcione claridad sobre las obligaciones y el resto de opciones de diseño a las que se enfrentan los Estados miembros en la aplicación de su propio sistema nacional de tarificación sobre camiones.

Antecedentes

Desde la aparición del mercado único, la UE ha dispuesto siempre de una legislación relativa a las tasas para camiones. Pero nunca se ha solicitado a los Estados miembros a introducir esas tasas, tan sólo estaban determinadas las reglas del juego para aquellos que así lo desearan.

Una razón importante para la participación de la UE en estos temas ha sido siempre la de garantizar el buen funcionamiento del mercado interno, uno de cuyos elementos clave era impedir que los países centrales de la UE recaptaran excesivas tasas en el tráfico de paso y, en particular, de los transportistas extranjeros.

Estas normas están en constante evolución. Hay por buenas razones para ello.

En el pasado se utilizaron simples viñetas anuales en autopista o tarifas planas para tramos de carretera concretos. El objetivo de estos sistemas era simplemente pagar los costes de infraestructura. Como las tasas no estaban relacionadas con los costes específicos, como los de infraestructuras, los medioambientales o los de seguridad, no se daban incentivos para reducirlos y, por tanto, no constituían herramientas eficientes en la fijación de precios. Además, a menudo este tipo de tarifas son discriminatorias, porque las tarifas planas acaban siendo más baratas para las empresas nacionales, ya que por lo general pueden repartir los costos a lo largo de más kilómetros recorridos en sus redes nacionales de una forma más directa que sus competidores extranjeros.

Debido a los grandes inconvenientes que estas tarifas planas suponían, la UE y sus Estados Miembros cada vez han buscado maneras más sofisticadas para conseguir hacer pagar a los camiones por sus costos. Los avances tecnológicos lo han hecho posible. Se pueden utilizar las modernas tasas basadas en la distancia en carretera para hacer frente a una amplia gama de cuestiones, incluidas las financieras, la gestión del tráfico, la seguridad y la preocupación por el medio ambiente. Estos sistemas modernos, no discriminatorios, hacen también que sea menos necesario para la UE preocuparse por la discriminación y, por consiguiente, reducir en lo posible las fuertes restricciones que se imponen a los Estados Miembros.

La versión más reciente de las normas de la UE es, en cierta medida, un reflejo de esta evolución. De hecho, las nuevas reglas son más flexibles y modernas que las antiguas, pero también más complejas. Esta es la razón por la que T&E ha redactado este manual.

Historia del proceso de toma de decisión

El 15 de diciembre de 2005, el Parlamento Europeo aceptó una propuesta de compromiso elaborada por representantes del Consejo de Ministros de Transportes y el comité de transportes del Parlamento Europeo (TRAN) sobre las normas que rigen los peajes de camiones. En el ámbito europeo, la primera directiva sobre tarificación por la utilización de la infraestructura de transporte por carretera, ampliamente conocida como la 'Directiva Euroviñeta', fue aprobada en 1993. Esta Directiva fue posteriormente modificada por la Directiva 1999/62². En julio de 2003, la Comisión Europea presentó otra propuesta para modificar dicha Directiva³. El voto favorable del Parlamento Europeo, el 15 de diciembre de 2005, y la aprobación oficial de los Ministros de Transportes, el 27 de marzo de 2006, permitieron su aprobación y puso fin a un período de casi dos años y medio de discusiones en el Parlamento Europeo y el Consejo de Transportes.

La Federación Europea para el Transporte y el Medio Ambiente, T&E, mostró su decepción con la propuesta de la Comisión de julio de 2003 y presentó una propuesta alternativa a la modificación de la Directiva 1999/62⁴. Desde principios de 2004, T&E ha liderado una amplia coalición de organizaciones que han defendido una mayor flexibilidad en la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo de Transportes. En particular, esta coalición recomendó que era esencial que cualquier revisión de la Directiva conceda a los Estados miembros el derecho a:

1. Aplicar tasas a los usuarios en toda su red de carreteras, sin ningún tipo de restricciones
2. Decidir de qué forma debían usarse los ingresos obtenidos
3. Incluir todos los costes externos

La votación en la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, el 13 de noviembre de 2005, incluyó la mayor parte de las recomendaciones formuladas por la coalición liderada por T&E. Sin embargo, el Consejo de Ministros de Transportes de la UE se opuso firmemente a la inclusión de los costes externos. T&E se siente decepcionada por el hecho de que el compromiso aceptado el 15 de diciembre de 2005 impida a los Estados Miembros incluir los costes ambientales y de salud durante varios años. La versión definitiva de la Directiva modificada sólo pide a la Comisión llegar a un acuerdo sobre la metodología de cálculo de los costes externos y presentar una nueva propuesta para modificar en consecuencia esta Directiva.

La Comisión deberá presentar un modelo para la evaluación de todos los costes externos de todos los modos de transporte en junio de 2008. El modelo servirá de base para futuros cálculos de tasas sobre la infraestructura y deberá ir acompañado de una estrategia para su aplicación en todos los modos de transporte. El Parlamento Europeo y el Consejo han acordado examinar con diligencia cualquier nueva propuesta de la Comisión sobre este tema.

No obstante, la modificación de la Directiva implica un cierto grado de progreso, y abre posibilidades a la reducción del impacto medioambiental del transporte por carretera. Los Estados Miembros podrán hacer pagar a los camiones por la utilización de la totalidad de su red de carreteras, y no sólo las autopistas. Además, aunque los Estados Miembros que ya aplican tasas a los camiones están obligados sólo a incluir todos los vehículos de más de 3,5 toneladas después de 2012, también permite que lo hagan antes de esta fecha. Esto supone una mejora del actual mínimo de 12 toneladas. Después de 2010, los Estados Miembros deberán diferenciar los peajes en función del comportamiento medioambiental de los vehículos. Las tasas reguladoras también se pueden aplicar para combatir los problemas medioambientales. Por último, en zonas de montaña, se podrá añadir un recargo, además del peaje para la financiación de proyectos prioritarios de la Red Transeuropea de Transporte (TENT-T) en el mismo corredor.

² Directiva 1999/62/EC sobre las tasas de vehículos pesados por el uso de ciertas infraestructuras.

³ Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo modificando la Directiva 1999/62/EC sobre el cobro de tasas de vehículos pesados por el uso de ciertas infraestructuras.

⁴ *Modificación de la "Directiva Euroviñeta" – Una alternativa a la propuesta de la Comisión Europea*, T&E 03/4 <http://www.transportenvironment.org/docs/Publications/2003%20Pubs/Eurovignettefinal.pdf>

Los modestos avances consagrados en la modificación de esta Directiva sólo serán en la práctica beneficiosos sólo si los Estados Miembros hacen uso de estas oportunidades. Éste es el principal propósito de este documento: describir las posibilidades de los Estados Miembros que se crean con la probación de la nueva Directiva sobre los vehículos pesados y indicar los retos.

Sin embargo, antes de desarrollar este documento se repasan las experiencias con tasas de carreteras en varios países de la UE (capítulo 2). A continuación se examina concretamente lo que va a cambiar con la introducción de la nueva Directiva modificada, comparando sus términos y disposiciones con los de la anterior de 1999/62. Los cambios se destacan en negrita para facilitar la lectura. En cada caso se ofrece una breve explicación y comentarios. En los capítulos 3 y 9 se examinan los siguientes aspectos de la legislación: tipo de vehículos, ámbito geográfico, recargos, márgenes de beneficio, normativa de tasas, utilización de los ingresos y su ejecución.

Actualización de 2007

Un año después de la entrada en vigor de las nuevas normas, cuatro miembros de la Unión ya operan con sistemas de tasas a los camiones basadas en la distancia y muchos más están haciendo planes o investigando las posibilidades de hacerlo. Algunos de estas importantes actuaciones en este último año incluyen: la ampliación del régimen alemán para incluir algunas carreteras federales hacia las que habían desviado algunos tráfico de las autopistas de peaje; la aprobación por parte de la Comisión Europea del aumento de la tasa de peaje en Austria; y la puesta en funcionamiento de la nueva tasa kilométrica en la República Checa. Se espera que el sistema checo sea el primero de muchos de estos regímenes de peaje en los nuevos Estados Miembros.

La situación actual y la prevista en cada Estado Miembro se describen en posteriores anexos. Se exponen las oportunidades para cada Estado Miembro en virtud de la Directiva modificada. Esta actualización incluye también los Estados bálticos y los países recién llegados a la UE en el 2007, Rumanía y Bulgaria.

El Anexo 1 presenta un amplio cuadro comparativo que resume la situación existente y las oportunidades específicas de cada Estado Miembro. Se basa en las conclusiones expuestas en los anexos posteriores, incluido el anexo 2, que se centra en las oportunidades en las áreas sensibles de montaña.

2) EXPERIENCIAS RECIENTES CON SISTEMAS DE PEAJE BASADOS EN LA DISTANCIA

Hasta ahora, las tasas de los vehículos relacionadas con la distancia han sido aplicadas tan sólo por algunos Estados Miembros. Los casos citados más frecuentemente son los de Francia, Italia, Portugal y España, donde hay autopistas de peaje. En todos estos países, los peajes se aplican sólo sobre una parte de la red de autopistas, sobre las de concesión privada. Austria y Alemania han introducido recientemente sistemas de tarificación a una escala más amplia, incluyendo todas las autopistas, de peaje o libres de peaje. Fuera de la UE, Suiza ha aplicado una tasa de vehículos pesados en la totalidad de su sistema de carreteras.

La introducción de la tarificación basada en la distancia en las autopistas y vías rápidas de la República Checa a partir de 2007 constituye un nuevo desarrollo. Sin embargo, es demasiado pronto para extraer conclusiones sobre el sistema checo.

Aunque los diferentes sistemas desarrollados son similares, varían en un número de características fundamentales:

Características	Austria	Alemania	Suiza	República Checa
Introducción	1 enero de 2004	1 enero de 2005	1 enero de 2001	1 enero de 2007
Vehículos	> 3,5 toneladas	> 12 toneladas	> 3,5 toneladas	> 3.5 toneladas
Red viaria	Autopistas y algunas vías rápidas	Autopistas (+ 3 carreteras nacionales desde el 1 enero de 2007)	Todas las carreteras del país	Todas las autopistas del Estado y otras vías rápidas
Diferenciación	Por ejes	Por ejes y clases de emisión	Por carga máxima y clases de emisión	Por ejes y clases de emisión
Nivel máximo de tasa: €/km (40 toneladas / 4 + ejes, IVA excluido)	Desde 1 julio del 2007: 0,3255 €/km	Desde 1 Septiembre de 2007: EURO 0-II: 0,155 €/km	Desde 1 de enero de 2005: EURO 0-I: 0,69 €/km (CHF1,15) ⁵	Desde 1 de enero de 2007: EURO 0-I: 0,19 €/km (CZK 5,40)
		EURO III-IV: 0,13 €/km	EURO II: 0,61 €/km (CHF 1,01)	EURO III-V: 0,15 €/km (CZK 4,20)
		EURO V: 0,11 €/km	EURO III-IV: 0,52€/km (CHF 0,86) (Subida de precios prevista para 2008)	-
Tecnología	Microondas (DSRC)	Navegación por satélite (GPS) y comunicación por móvil (GSM)	Verificados con tacógrafo, microondas (DSRC) y navegación por satélite (GPS)	Microondas (DSRC), planes de conversión a GPS.
Costes de operación	12% de los ingresos ⁶	18% de los ingresos ⁷	5% de los ingresos ⁸	Sin datos

⁵ Basado en la tasa de cambio de Julio 2007.

⁶ Friedrich Schwarz-Herda, Ministro Federal de Transporte de Austria, Innovación y Tecnología (BMVIT) *Interurban road pricing: The Austrian Experience*, presentación al grupo IMPRINT-NET, Bruselas, 25.04.06.

⁷ De acuerdo con el Ministerio de Transporte, Construcción y Desarrollo Urbano: www.bmvbs.de

⁸ Matthias Rapp, Rapp Trans, Presentación FNE (Francia), visita técnica, 30 enero de 2006.

Información	www.gomaut.at	www.bmvbs.de/Verkehr/Strasse-,1436/LKW-Maut.htm www.tollcollect.de	www.are.admin.ch/the men/verkehr/00250/00461/index.html?lang=en www.ezv.admin.ch/zoll in-fo_firmen/steuern_abg aben/00379/index.html?lang=de	www.premid.cz
--------------------	--	--	--	--

Como los sistemas suizo, austríaco y alemán han estado operativos desde hace varios años, ya se pueden analizar sus efectos. Se han obtenido las siguientes conclusiones:

- **Reducción de vehículos-kilómetro.** Después de un aumento constante de vehículos-kilómetro durante más de 30 años, desde la introducción de la tasa de vehículos pesados esta tendencia en Suiza ha cambiado radicalmente. En los dos primeros años después de la introducción de la tasa, el número de vehículos-kilómetro por vehículo disminuyó en un 5% por año (ARE 2004⁹). El número total de camiones que cruzan los Alpes suizos sigue descendiendo, debido a una política de transporte que tiene como objetivo reducir el tráfico de mercancías por carretera, promover el traspaso de mercancías al ferrocarril y aliviar la presión sobre el medio ambiente. La tasa de vehículos pesados juega un papel crucial en la política de transportes de Suiza.
- **Ganancias en la eficiencia en el transporte de mercancías por carretera y en la logística.** En Suiza, el sector del transporte y la logística ha evolucionado su funcionamiento para conseguir un aumento de productividad. Algunas empresas están cooperando actualmente para evitar viajes de vacío. Algunas empresas medianas que tuvieron dificultades para adaptarse han desaparecido.

Esta tendencia también se ha observado en Alemania y Austria. En Alemania, la proporción de viajes de vacío en trayectos de camiones en largas distancias se redujo en un 13% entre 2004 y 2005, mostrando un radical aumento en la eficiencia en la capacidad de carga de los camiones. (BAG 2005a¹⁰). En Alemania no ha habido un marcado aumento en el número de empresas de transporte que hayan dejado de operar (BMVBS, 2006¹¹).

- **Ajuste en la composición de la flota.** En Alemania y Suiza los sistemas de tarificación basados en las emisiones de los vehículos han tenido un claro efecto sobre la composición de las flotas. En Suiza, las ventas de camiones aumentaron significativamente en el 2000. El sector del transporte ya sustituía vehículos viejos por unos menos contaminantes incluso antes que el régimen se hubiera introducido (SE 2004, BAG 2005b¹²). La tasa alemana basada en los diferentes tipos de emisiones ha provocado un mayor uso de vehículos nuevos que se ajustan a la norma EURO V-(BAG 2005b). Este efecto no es evidente en Austria, ya que la tasa no depende de la clase de emisión¹³.

⁹ ARE 2004: Oficina federal alemana para el desarrollo espacial (ARE), Departamento del Medio Ambiente, Transporte, Energía y Comunicaciones (DETEC): Justo y eficiente: El peaje basado en la distancia para los vehículos pesados en Suiza, diciembre de 2004.

¹⁰ BAG 2005a: Oficina federal alemana para el transporte de mercancías: Marktbeobachtung Güterverkehr, Sonderbericht: *Internetgestützte Frachvermittlung*, September 2005

¹¹ BMVBS 2006: Ministerio federal para el transporte, construcción y desarrollo municipal, Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Pressemitteilung 433/2006, 18. diciembre de 2006.

¹² BAG 2005b: Oficina federal alemana para el transporte de mercancías (BAG): Marktbeobachtung Güterverkehr, *Sonderbericht: Auswirkungen der streckenbezogenen LKW-Maut*, septiembre de 2005.

¹³ n.b. La tasa suiza LVSA aumentará desde enero de 2008, de acuerdo con una nueva clasificación ambiental: EURO 0-II/ EURO III/ EURO IV+ y superior para animar a que haya vehículos más limpios.

En Suiza hay una tendencia al uso de vehículos más pequeños. En Alemania, las ventas de camiones con un peso máximo de entre 10 y 12 toneladas aumentó en casi un 20% en 2004 (BAG 2005b).

- **Emisiones:** Según cálculos modelísticos, en 2007 la tasa de vehículo pesado suiza dará lugar a una disminución del 6 - 8% en las emisiones de NOx y CO2 de los vehículos (SE 2004).
- **Desviaciones de tráfico.** Un considerable número de camiones evita el pago de tasas usando carreteras no sujetas a peajes. En Austria y Alemania, parte de la red secundaria de carreteras ha sufrido un aumento sustancial en el número de camiones tras la introducción del sistema de peaje. Hay una clara evidencia de que el tráfico pesado de mercancías se desvíe hacia otras carreteras paralelas. Esto no sólo se da en los países afectados; también ocurre en determinados corredores donde los camiones usan carreteras de enlace entre países vecinos. El caso más famoso se ha producido en las autopistas de la región francesa de Alsacia, donde se han registrado aumentos de un 20% en el tráfico de camiones. Este efecto no se produce en Suiza, donde todas las carreteras están sujetas a peaje.

Para hacer frente a la desviación de tráfico hacia carreteras paralelas, Alemania ha ampliado el sistema 'LKW-Maut' estableciendo a partir de enero de 2007 tasas sobre tres autopistas federales (las 'Bundesstrassen'). Las prohibiciones a la circulación de camiones han sido introducidas también en algunas otras carreteras alemanas y austríacas.

- **Aceptación del usuario:** el 90% de las tarifas sobre la red alemana ahora se calculan y cargan de forma electrónica debido al uso creciente de unidades de control a bordo de los camiones (comparadas con el 75% de 2005). (BMVBS, 2006). Esto reduce los gastos de explotación del sistema y facilita futuros planes para aumentar las diferencias en el sistema tarifario. Los ingresos del sistema alemán superaban los 3.000 millones de euros en 2006 (BMVBS, 2006).

Una investigación en Austria demostró que el 94% de usuarios del peaje de camiones y de las pequeñas viñetas que se aplican sobre los camiones de poco tonelaje se consideran satisfechos o muy satisfechos con el sistema de peaje (ASFINAG 2005¹⁴).

- **Cambio modal.** No hay ninguna prueba directa de que algún cambio significativo en la distribución modal en los países afectados pueda atribuirse a sistemas de peajes en la carretera. Sin embargo, esto se debe contextualizar ya que el sistema no se ha desarrollado completamente. En Suiza, las restricciones de peso máximo para camiones se relajaron al mismo tiempo que la implantación de la tasa de LSVA. En Austria, las restricciones a la circulación de camiones que existían previamente, concretamente el sistema de eco-points y otras restricciones de tránsito, fueron sustituidas por el sistema LKW-Maut.
- **Precios al consumidor.** Los precios no han aumentado significativamente en ninguno de los tres países.
- **Competitividad.** El sistema suizo tiene la tasa kilométrica más alta de Europa y se extiende por todas las carreteras del país. Sin embargo, Suiza ha alcanzado las cotas más altas de competitividad a escala global y, según el Foro Económico Mundial¹⁵, se ha convertido en la economía más competitiva en el mundo en 2006-2007. Mientras que esta buena valoración está basada en un gran número de factores, Suiza se posiciona a la vez como el mejor país en términos de calidad de infraestructura global y de desarrollo de infraestructura de ferrocarril en el mundo, contribuyendo a la valoración de competitividad global.

¹⁴ ASFINAG 2005 : EL sistema de peaje austríaco *The Austrian Toll System*, September 2005

¹⁵ Fórum Económico Mundial (2007) : Informe sobre Competitividad Global: www.weforum.org/en/fp/gcr_2006-07_highlights/index.htm

3) TIPO DE VEHÍCULOS

a) Comparación entre el nuevo y el antiguo texto

Antigua directiva 99/62	Directiva mejorada 2006/38 (sustituye a la de 99/62)
<p><i>Artículo 1</i> Esta Directiva se aplica a tasas sobre vehículos, peajes y tasas sobre el usuario de vehículos definidos en el artículo 2.</p>	<p><i>Artículo 1</i> Esta Directiva se aplica a tasas sobre vehículos, peajes y tasas al usuario de vehículos definidos en el artículo 2.</p>
<p><i>Artículo 2</i> (d) "vehículo" significa un motor de vehículo o combinación de vehículo articulado destinado exclusivamente al transporte de mercancías por carretera y con un peso máximo bruto no menor de 12 toneladas;</p>	<p><i>Artículo 2</i> (d) "vehículo" significa un motor de vehículo o combinación de vehículo articulado destinado exclusivamente al transporte de mercancías por carretera y con un peso máximo superior a las 3,5 toneladas;</p>
	<p><i>Artículo 7</i> 1. Los estados miembros pueden mantener o introducir peajes y tasas sobre la red transeuropea de carreteras, o en parte de esa red, sólo bajo las condiciones establecidas en los párrafos del 2 a 12. Esto se hará sin perjuicio del derecho de los Estados Miembros, en cumplimiento del Tratado, de aplicar peajes y/o tasas sobre carreteras no incluidas en la red transeuropea de carreteras, entre ellas, o en carreteras paralelas hacia las que el tráfico se pueda desviar desde la red transeuropea de carreteras, y/o que están en competencia directa con ciertos tramos de esa red, o sobre otro tipo de vehículo a motor no cubiertos por la definición de "vehículo" en la red transeuropea de carreteras, siempre que la imposición de peajes sobre estas carreteras no discrimine el transporte internacional y no dé lugar a distorsiones en la competencia entre operadores.</p>
	<p><i>Artículo 7/2</i> (a) Un Estado Miembro podrá optar entre mantener o introducir peajes u otras tasas aplicables únicamente sobre vehículos con un peso máximo autorizado de carga no inferior a 12 toneladas. En el caso que un Estado miembro decida aplicar peajes o tasas a vehículos con un peso inferior a este límite, serán de aplicación las disposiciones de la presente Directiva. (b) El importe de los peajes y/o tasas se aplicarán a todos los vehículos [como ya se ha dicho de más de 3,5 toneladas] a partir de 2012. (c) Un Estado Miembro podrá establecer excepciones a la obligación prevista en el párrafo (b) cuando considere que la prórroga del peaje a los vehículos de menos de 12 toneladas: - Cree efectos adversos significativos sobre la libre circulación de tráfico, el medio ambiente, niveles de ruido, la congestión o la salud; o - involucre gastos administrativos superiores al 30% de los ingresos adicionales generados.</p>

b) Explicación y comentarios

La Directiva 1999/62 se aplica a los vehículos de más de 12 toneladas de carga máxima. La práctica habitual de los operadores tradicionales de autopistas de peaje, así como de la austriaca 'LKW-Maut', ha sido la de considerar que los vehículos de menos de 12 toneladas estaban cubiertos por "la subsidiariedad de los Estados miembros". En cambio, la Directiva modificada se aplicará a los vehículos de más de 3,5 toneladas, de manera que a partir de ahora los Estados miembros podrán aplicar sistemas de cobro para todos estos vehículos. Por ejemplo, esta posibilidad ya se ha utilizado desde el principio en el sistema de peaje checo. Alternativamente, los Estados Miembros podrán optar también por continuar con los planes existentes o introducir otros nuevos para los vehículos de más de 12 toneladas, pero sólo hasta el 2012. Después de esta fecha, todos los sistemas, tanto los existentes como los nuevos, deberán incluir los vehículos de más de 3,5 toneladas, a menos que se den alguna de estas dos condiciones:

1. Si la inclusión de los vehículos de menos de 12 toneladas tiene un impacto negativo sobre la libre circulación de tráfico, el medio ambiente, el ruido, la congestión o la salud, o
2. Si los gastos administrativos ascienden a más del 30% de los ingresos adicionales.

Comentario 1:

Hay tecnologías disponibles para aplicar tasas a todo tipo de vehículos sin perjudicar la libre circulación de bienes. La inclusión de un número superior de vehículos en el sistema de tarificación conlleva sin duda un efecto positivo sobre el medio ambiente y la salud pública. Por tanto, parece bastante improbable que la primera razón puede ser citada justificadamente como causa de excepción para los nuevos sistemas.

Comentario 2:

Desde un punto de vista técnico y de procedimiento, parece muy probable que los sistemas pueden ser desarrollados con costos administrativos menores del 30% de los ingresos. La modificación de la Directiva no es muy explícita en cuanto a la definición de gastos administrativos; sin embargo, deja espacio para un futuro debate.

Aunque el límite de 3,5 toneladas no será obligatorio hasta después del 2012, la modificación de la Directiva permite que estos vehículos se incluyan desde el inicio. El texto modificado señala explícitamente que también se pueden aplicar tasas a otros vehículos fuera del ámbito de aplicación de la Directiva.

Con la excepción de los aquellos Estados miembros con operadores de autopistas tradicionales y Austria, que ya incluye vehículos de menos de 12 toneladas, todos los Estados miembros pueden beneficiarse de esta ampliación del tipo de vehículos. Los Estados miembros afectados deberían empezar a prepararse para la aplicación de un sistema de peaje para los vehículos de más de 3,5 toneladas de inmediato, y no esperar hasta que sea obligatorio en el 2012.

4) ÁMBITO GEOGRÁFICO

a) Comparación del texto antiguo y del modificado

Antigua directiva 99/62	Directiva mejorada 2006/38 (sustituye a la de 99/62)
<p><i>Artículo 2</i></p> <p>(a) "autopista" es una carretera diseñada especialmente para el tráfico motorizado, sin servicio a las propiedades colindantes y que:</p> <p>(i) dispone, excepto en puntos determinados o temporalmente, de dos carriles en cada dirección, separados entre sí, bien por un espacio no apto para el tráfico o por otros modos;</p> <p>(ii) no cruza a nivel con ninguna carretera, vías de tren o tranvía, camino;</p> <p>(iii) está específicamente diseñada como autopista;</p>	<p><i>Artículo 2</i></p> <p>(a) "Red transeuropea de carreteras" es la red de carreteras definida en el punto 2 del Anexo I de la Decisión n° 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropeas de transporte¹⁶ como muestran los mapas. Los mapas se refieren a las secciones correspondientes mencionadas en la parte dispositiva y/o en el Anexo II de dicha Decisión;</p>
<p><i>Artículo 7</i></p> <p>1. Los Estados miembros podrán mantener o introducir peajes y/o tasas en las condiciones establecidas en los apartados 2 a 10.</p> <p>2. (a) Los peajes y tasas se impondrán sólo a los usuarios de autopistas u otras carreteras de varios carriles con características similares a las autopistas, o a los usuarios de puentes, túneles y puertos de montaña.</p> <p>Sin embargo, en un Estado Miembro donde no haya red general de autopistas o autovías con características similares, se pueden imponer peajes y tasas a los usuarios de más alta categoría más desde el punto de vista técnico.</p> <p>(b) Tras la celebración de consultas con la Comisión, y de conformidad con el procedimiento establecido en la Decisión del Consejo de 21 de marzo de 1962, instaurando un procedimiento de examen y consulta previos en cuanto a determinadas disposiciones legales, se proponen a los Estados miembros reglamentos y provisiones administrativas en materia de transportes (12),</p> <p>(i) también se pueden aplicar peajes y tasas a usuarios de otros tramos de la red de carreteras primaria, concretamente,</p> <ul style="list-style-type: none"> - donde existan razones de seguridad para ello, - en un Estado Miembro donde no exista una red de autopistas coherente o autovías con características similares en la mayor parte del Estado, en esa parte del país, pero sólo en carreteras utilizadas para el transporte interregional de mercancías pesada, siempre que la demanda de tráfico y la densidad de población no justifique económicamente la construcción de autopistas o de carreteras de doble calzada 	<p><i>Artículo 7</i></p> <p>1. Los Estados Miembros podrán mantener o introducir peajes y/o tasas en la red transeuropea de carreteras, o en partes de ella, sólo en las condiciones establecidas en los apartados 2 a 12. Esto sin perjuicio del derecho de los Estados Miembros, en cumplimiento del Tratado, de aplicar peajes y/o tasas en carreteras no incluidas en la red transeuropea de carreteras, entre otras cosas, en carreteras paralelas hacia las que se pueda desviar el tráfico de la red transeuropea de carreteras y/o que estén en competencia directa con determinadas partes de esa red, o para otros tipos de vehículos de motor no cubiertos por la definición de "vehículo" en la red transeuropea de carreteras, a condición de que la imposición de peajes en esas carreteras no discrimine el tráfico internacional y no distorsione la competencia entre los operadores.</p>

¹⁶ OJ L 228, 9.9.1996, p. 1. Decisión según última modificación por la Decisión No. 884/2004/EC (OJ L 167, 30.4.2004, p. 1)

de características similares;	
-------------------------------	--

b) Explicación y comentario

En virtud de la Directiva 1999/62, únicamente se permite el peaje en las autopistas, con muy pocas excepciones: por ejemplo, si no existe red de autopistas, o por razones de seguridad.

El ámbito geográfico de la Directiva modificada es la red transeuropea de carreteras (TEN-T), tal como se definen en las directrices TEN modificadas en el año 2004 (Decisión 884/2004/CE). Todas las demás carreteras forman parte del principio de subsidiariedad y, por lo tanto, los Estados miembros podrán cobrar de acuerdo a las disposiciones del Tratado. Esto significa que las tasas sobre esta red no deben ser discriminatorias, y que el instrumento debe ser proporcional. Esto es válido igualmente para las carreteras paralelas a la TEN, a la que podría desviarse el tráfico. Estas carreteras paralelas se citan específicamente en el texto. Alemania ha utilizado esta posibilidad de incluir desde enero de 2007 tres carreteras paralelas, en las que el tráfico ha aumentado. Sin embargo, esto no significa que la subsidiariedad se aplique sólo a las carreteras paralelas.

No se ha establecido fecha límite para cuando los Estados Miembros deban ir más allá de la red TEN-R. Esta cuestión se deja enteramente a la discreción de los Estados Miembros. La aplicación de peajes en todas las carreteras impedirá desviar el tráfico de las autopistas a la red secundaria. A lo largo de estos corredores los ciudadanos y las economías locales se verán beneficiados ya que se reducirá el número de vehículos que atraviesan la zona a través de carreteras locales en pueblos y ciudades. La inclusión de todas las carreteras en el sistema de precios es también más justa para los usuarios, puesto que los costes de administración y mantenimiento de la red de carreteras secundarias son por lo general más altos que en las autopistas.

Dado que la Directiva 1999/62 no permitía imponer peajes en vías que no fueran autopistas, todos los Estados Miembros pueden aprovechar las ventajas de esta nueva disposición. Suiza, un estado que no es miembro de la UE, ha usado con éxito un sistema de este tipo desde 2001.

5) DIFERENCIACIÓN DE PEAJES

a) Comparación con el texto anterior a la modificación

Directiva 99/62	Directiva 2006/38 (sustituye Directiva 99/62)
<p><i>Artículo 7</i></p> <p>10. Sin perjuicio de la media ponderada de los peajes a que se refiere el párrafo 9, los Estados Miembros podrán variar las tarifas de los peajes de acuerdo con:</p> <p>(a) la clase de emisión de los vehículos, siempre que ningún peaje cueste más del 50% del peaje cobrado a los vehículos equivalentes que se encuentren dentro de los estándares más estrictos de emisión;</p> <p>(b) hora del día, siempre y cuando ningún peaje supere en más del 100% el peaje cobrado durante el período más barato del día.</p> <p>Toda variación en los peajes cobrados en relación con la clase de emisión de los vehículos o el momento del día, será proporcional al objetivo perseguido.</p>	<p><i>Artículo 7</i></p> <p>10 (a) Sin perjuicio de la media ponderada de los peajes a que se refiere el párrafo 9, los Estados Miembros podrán variar los importes de los peajes por motivos como la lucha contra daños al medio ambiente, la congestión, la minimización de los daños en las infraestructura, la utilización óptima de la infraestructura en cuestión o el fomento de la seguridad vial, siempre que esta variación:</p> <ul style="list-style-type: none"> -- Sea proporcional al objetivo perseguido; -- Sea transparente y no discriminatoria, en particular con respecto a la nacionalidad del transportista, del país o ubicación de la empresa del transportista o de matriculación del vehículo, y el origen o destino del transporte;
	<p>(b) Según las condiciones en el punto (a), las tasas de peaje podrán variar de acuerdo con:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tipo de emisiones EURO establecidas en el anexo 0 incluido el nivel de PM y NOx, siempre y cuando ningún peaje supere en más del 100% el peaje cobrado a los vehículos equivalentes que reúnan las normas de emisión más estrictas, y/o - La franja horaria, el tipo de día o temporada, siempre que <ul style="list-style-type: none"> (i) ningún peaje supere en más del 100% el peaje cobrado durante el período más barato del día, el tipo de día o de temporada, o (ii) cuando el período más barato sea de precio cero, el recargo en las horas más caras del día, el tipo de día o temporada, no sea superior al 50% del nivel de peaje que de otra forma sería aplicable al vehículo en cuestión.
	<p>Los Estados Miembros se verán obligados a variar los niveles a los que las tasas se cobran de conformidad con el primer pedido en 2010 a más tardar o, en el caso de las concesiones, en el momento de la renovación de dicha concesión.</p> <p>No obstante, un Estado Miembro podrá, hacer excepciones a este requisito si:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Esto socava gravemente la coherencia del sistema de peaje en su territorio; - En el sistema de peaje en cuestión, no fuera técnicamente viable introducir dicha diferenciación; o - Si esto llevara a desviar los vehículos más contaminantes fuera de la red transeuropea de carreteras, con las consiguientes repercusiones sobre la seguridad vial y la salud pública. <p>Estas excepciones se notificarán a la Comisión.</p>

b) Explicación y comentario

Aunque las categorías empleadas para la diferenciación de peajes - clases de emisión y tiempo de uso - no han cambiado fundamentalmente, la modificación de la Directiva proporciona una mayor libertad y posibilidades a los Estados miembros.

En lo que respecta a las emisiones, hasta ahora los peajes sólo podían ser diferenciados de acuerdo con una amplia tipo de emisiones. En la Directiva modificada, los peajes se pueden indexar con las emisiones de NOx y PM. Esto los hará más atractivos para que los camiones más antiguos incorporen filtros de partículas. A pesar de los bajos del tipo de emisión de esos vehículos, podrían beneficiarse de la reducción de peajes, ya que sus emisiones de PM son inferiores. La diferencia de nivel de peaje entre los vehículos más y menos contaminantes menos puede fijarse en el 100%, mientras que en la Directiva de 1999/62 sólo era del 50%.

En cuanto a las diferencias temporales, los peajes ahora pueden variar no sólo según la hora del día, sino también según el tipo de día y temporada. Estas dos diferencias, según las emisiones y período de tiempo, pueden ser acumulativas. Si bien el régimen checo intentó inicialmente incluir diferencias entre períodos diurnos y nocturnos, este aspecto no se plasmó en la versión final.

La modificación de la Directiva exige que los peajes se diferencien según la función medioambiental en 2010. Sin embargo, los Estados Miembros no necesitan esperar para que los vehículos más contaminantes paguen más y los menos contaminantes paguen menos. Esto incentivará al sector del transporte profesional para sustituir camiones contaminantes por nuevos.

Alemania, Suiza y, más recientemente, la República Checa funcionan con sistemas de variación de peaje basados en el tipo de emisión. Alemania y Suiza han sido testigos de ajustes en composición de flota con tendencia a usar vehículos más limpios y a su renovación, en cambio en Austria esto no ha sido así, ya que el sistema no establece diferencias por tipo de emisión.

Hay margen para que los Estados Miembros tomen la iniciativa y apliquen tarifas indexadas con los niveles de emisión y contribuir así más rápidamente a la eliminación de sus vehículos más contaminantes.

6) RECARGOS

a) Comparación del texto anterior y el modificado

Directiva 99/62	Directiva reformada 2006/38 (sustituye la Directiva 99/62)
-	<p><i>Artículo 7</i></p> <p>11. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9 (1), en casos excepcionales relacionados con infraestructuras en regiones montañosas y tras informar a la Comisión, se podrá añadir un recargo a los peajes en determinados tramos de carretera:</p> <p>(a) Cuando haya problemas graves de congestión que afecten a la libre circulación de los vehículos, o</p> <p>(B) cuando la utilización de estos vehículos dé origen a daños medioambientales significativos,</p> <p>Siempre que:</p> <ul style="list-style-type: none"> - los ingresos generados por el recargo se inviertan en proyectos prioritarios de interés europeo señalados en el anexo III de la Decisión n.º 884/2004/CE, que contribuyan directamente a paliar la congestión o el daño medioambiental en cuestión y que se encuentran en el mismo Corredor que el tramo de carretera donde se aplica el recargo; - El recargo, que podrá aplicarse a peajes que varíen de acuerdo con el párrafo 10, no excederá el 15% del peaje medio ponderado calculado de conformidad con el apartado 9, salvo cuando los ingresos generados se inviertan en tramos fronterizos en proyectos prioritarios de interés europeo que comporten infraestructuras en áreas de montaña, en cuyo caso el recargo no podrá ser superior al 25%; - La aplicación del recargo no incurra en tratamiento injusto con el tráfico comercial en comparación a los otros usuarios; - Haya planes financieros para la infraestructura sobre la que el recargo se aplique y haya un análisis de costos y beneficios para el nuevo proyecto de infraestructura que se quiera presentar a la Comisión antes de solicitar dicho recargo; - El período en que se aplicará el recargo se define y limita de antemano y es consistente en cuanto a los ingresos previstos previstos en los planes financieros y en el análisis de costos y beneficios. <p>La solicitud de esta provisión para nuevos proyectos fronterizos estará supeditada al acuerdo de los Estados miembros interesados.</p> <p>Cuando la Comisión reciba los planes financieros de un Estado Miembro que vaya a aplicar un recargo, pondrá esta información a disposición de los miembros de la Comisión a los que se refiere el artículo 9c(1). Si la Comisión considera que el recargo previsto no cumple las condiciones establecidas en el presente apartado, o si el recargo previsto tiene efectos adversos significativos sobre el desarrollo económico de las regiones periféricas, podrá rechazar la solicitud o modificación de los planes de los cargos presentados por el Estado Miembro en cuestión, de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 9c(2).</p>

b) Explicación y comentario

Los recargos son un nuevo instrumento introducido en la nueva Directiva modificada y permite a los Estados Miembros añadir el 15% o el 25% a la media del peaje en las carreteras de zonas de montaña. Sin embargo, esto sólo será posible en los corredores con un proyecto prioritario de la TEN, en el que deben aplicarse los ingresos adicionales. Si el proyecto prioritario de la TEN fuere fronterizo, los Estados Miembros en cuestión podrán añadir un 25% adicional de recargo. En caso contrario, sólo el 15%.

Teniendo en cuenta las diferentes necesidades (es decir, área de montaña, proyectos prioritarios de TEN en el mismo corredor), este instrumento proporciona oportunidades adicionales solamente para algunos Estados Miembros. La aplicación más evidente será el proyecto del túnel ferroviario en los Alpes (Brenner, Lión-Turín) y en los Pirineos (cruce ferroviario del Pirineo central). Por ejemplo, la nueva ley italiana de presupuestos menciona planes para imponer tasas hasta el 25% en las carreteras fronterizas de enlace (Alpinas), pero no se han anunciado aún los detalles de estos planes. Los recargos también podrían ser aplicados posiblemente en futuros proyectos en áreas de montaña en los nuevos Estados Miembros (Eslovaquia, Eslovenia, Bulgaria, Rumanía).

La cuestión de los recargos en áreas de montaña se examina con mayor detenimiento en el anexo 2.

7) TASAS REGULATORIAS

a) Comparación del texto anterior y el modificado

Directiva 99/62	Directiva modificada 2006/38 (sustituye la Directiva 99/62)
<p>1. La presente Directiva no será obstáculo para la aplicación por parte de los Estados miembros de:</p> <p>(a) impuestos o tasas específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - impuesto en el momento de la inscripción del vehículo, o - impuesto a los vehículos de transporte con peso o dimensiones anormales; <p>(b) tarifas de estacionamiento y tasas específicas para el tráfico urbano;</p> <p>(c) tasas reguladoras diseñadas específicamente para combatir la congestión relacionada con el tiempo y lugar.</p>	<p>1. La presente Directiva no será obstáculo para la aplicación no discriminatoria de los Estados miembros de:</p> <p>(a) impuestos o tasas específicos:</p> <ul style="list-style-type: none"> - impuesto en el momento de la inscripción del vehículo, o - impuesto a los vehículos de transporte con peso o dimensiones anormales; <p>(b) tarifas de estacionamiento y tasas específicas de tráfico urbano;</p> <p>1a. La presente Directiva no será obstáculo para la aplicación no discriminatoria de los Estados Miembros de</p> <p>(a) tasas reguladoras diseñadas específicamente para combatir la congestión relacionada con el tiempo y el lugar.</p> <p>(b) tasas reguladoras diseñadas específicamente para combatir los impactos ambientales, incluyendo la mala calidad del aire en cualquier carretera, en particular en zonas urbanas, incluida la red transeuropea de carreteras que cruzase una zona urbana.</p>

b) Explicación y comentario

En contraste con los recargos del capítulo anterior, las tasas reguladoras ofrecen a los Estados Miembros mucha mayor libertad. Las tasas reguladoras no son parte de la nueva Directiva modificada, sino que son subsidiarias y por lo tanto pueden ser libremente diseñadas por los Estados Miembros. Todas estas tasas reguladoras deberán cumplir las disposiciones del Tratado, si bien, no pueden ser discriminatorias y han de ser proporcionales. Por ejemplo, el sistema de tarificación de la tasa congestión de vehículos en el centro de Londres y Estocolmo está claramente fuera de la jurisdicción de la UE.

Mientras la Directiva 99/62 mencionaba las tasas reguladoras únicamente como un medio para luchar contra la congestión urbana e interurbana, la Directiva 2006/38 también ofrece la posibilidad de utilizarlas para luchar contra los impactos ambientales. La Directiva modificada menciona explícitamente las zonas urbanas como un posible escenario para aplicar estas tasas reguladoras. Se incluyen estas zonas más como un ejemplo que como una restricción. También deja claro que se pueden incluir las carreteras TEN en zonas urbanas. Además, esta fórmula no restringe la aplicación en esas carreteras. Una carta explicativa del Comisario Barrot señala claramente que las tasas reguladoras pueden aplicarse en todas las carreteras, incluyendo todas las de la TEN. Esto también puede deducirse de la introducción al artículo 7/11 sobre recargos, que establece que éstos se pueden imponer independientemente de la tasa reguladora. Así, la tasa reguladora también se puede aplicar en carreteras TEN en áreas de montaña.

Esta disposición sobre cargas reguladoras establece un instrumento adicional para todos los Estados Miembros para reducir el impacto medioambiental en las zonas que sufren de problemas ambientales concretos.

8) USO DE LOS BENEFICIOS

a) Comparación del texto anterior y el modificado

Directiva 99/62	Directiva modificada 2006/38 (sustituye la Directiva 99/62)
<p><i>Artículo 9</i></p> <p>Tampoco esta Directiva impedirá a los Estados Miembros atribuir a la protección del medio ambiente y al desarrollo equilibrado de las redes de transporte un porcentaje del importe de las tasas a los usuarios de la carretera, o del peaje, a no ser que este importe se calcule de conformidad con el artículo 7(7) y (9).</p>	<p><i>Artículo 9</i></p> <p>2. Los Estados Miembros decidirán el destino que debe darse a los ingresos procedentes de las tasas por la utilización de la infraestructura vial. Para habilitar el desarrollo de la red de transporte en su conjunto, los ingresos procedentes de las tasas deben utilizarse en beneficio del sector del transporte y para optimizar la totalidad del sistema de transportes.</p>

b) Explicación y comentario

La nueva Directiva modificada deja claro que los Estados miembros tienen libertad para determinar cómo se van a usar los ingresos. Lo único que apunta es la recomendación de que los ingresos se usen en el desarrollo de la red de transporte en su conjunto. La Directiva no obliga a los Estados miembros a reservar los ingresos a un fin concreto (finalistas), a pesar de que son libres de hacerlo si así lo desean.

La Directiva 1999/62 no es nada explícita en cuanto al uso de los ingresos. Sólo se menciona que parte de los ingresos pueden ser utilizados para la protección del medio ambiente y el desarrollo equilibrado de las redes de transporte. No dice nada sobre la manera en que el grueso de los ingresos va a ser aplicado. Implícitamente, la idea era que la mayor parte se utilizara para el sector de la construcción de carreteras. Este es el caso si el sistema cubre sólo los gastos de construcción y de funcionamiento, como sucede tradicionalmente en las autopistas de peaje.

Los Estados Miembros pueden aprovechar la oportunidad para invertir estos ingresos en el proyecto o la manera que consideren más adecuada.

9) APLICACIÓN

Directiva 99 /62	Directiva modificada 2006/38 (sustituye la Directiva 99/62)
-	<p><i>Artículo 9a</i></p> <p>Los Estados Miembros establecerán los controles adecuados y determinarán el régimen de sanciones aplicables cuando se infrinjan las disposiciones nacionales adoptadas en virtud de la presente Directiva; los Estados Miembros deberán tomar todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones establecidas deberán ser efectivas, proporcionales y disuasorias.</p>

b) Explicación y comentario

La Directiva modificada pide a los Estados Miembros la implantación de sistemas de aplicación y definir las sanciones adecuadas para disuadir a los usuarios de engañar al sistema. Los Estados Miembros no sólo tienen la oportunidad, sino también la responsabilidad de asegurarse de que los sistemas de tasas se aplican correctamente y para garantizar que los usuarios no puedan evitar el pago de las tasas adeudadas.

La aplicación de un sistema seguro de control y sanción y su aceptación y eficacia es un requisito básico de cualquier sistema. Todos los Estados miembros pueden aprovechar esta disposición de la Directiva.

Anexo 1: Situación actual y oportunidades en los Estados Miembros: comparación**Predecesores (sistemas basados en la distancia)**

País		Sistema Básico	Tipo de vehículo	Ámbito geográfico	Diferenciación	Recargos	Tasas reguladoras	Uso de los ingresos	Tecnología	Fuentes + comentarios generales
Austria	<i>Existentes</i>	Peaje	>3.5 t (viñeta basada en el tiempo para vehículos <3.5 t)	Autopistas & algunas vías rápidas.	General: Clase de vehículo (ejes) Adicional: Tipo de carretera (' <i>Sondermaut-strecken</i> ' en zonas de montaña), Tiempo (autopista en Brenner día/noche)	' <i>Sondermaut-strecken</i> ' como concepto similar	-	Autopistas (Asfinag)	DSRC	http://www.asfinag.at/ http://www.gomaut.at/go/default.asp http://www.asecap.com/english/mem-austria-en.html
	<i>Planificadas</i>	-	-	Discusión sobre la inclusión de carreteras paralelas indefinidamente en suspenso	-	-	-	-		Sin planes inmediatos
	<i>Oportunidades adicionales</i>	Ninguno	Todos los vehículos	Todas las carreteras	Tipo de emisión	Brenner (<i>Sondermautstrecken</i> puede corresponder ya al máximo)	En zonas urbanas y de montaña	Otro transporte o no uso de transporte		
Alemania	<i>Existentes</i>	Peaje	> 12 t	Autopistas +3 autovías paralelas desde enero de 2007	Clase de vehículo (ejes) Emisiones (tipo Euro)	-	-	sector Transporte (carretera, ferrocarril, vías navegables))	GPS / GSM	http://www.bmvbw.de/Verkehr/Strasse-,1436/LKW-Maut.htm www.toll-collect.de
	<i>Planificadas</i>	-	-	Inclusión de más carreteras paralelas?	-	-	-	-		Sin planes más allá de su inclusión de algunas carreteras paralelas.
	<i>Oportunidades adicionales</i>	Ninguna	> 3.5 t	Todas las carreteras	Tipo de emisiones	Apenas aplicable (posible en el valle del Inn y en el eje	En zona urbana (y de montaña) con problemas de	Otro transporte o no uso de transporte	-	

						del Brenner)	congestión o medioambientales			
--	--	--	--	--	--	--------------	-------------------------------	--	--	--

Operadores tradicionales de autopista (sistemas basados en la distancia o en una matriz de distancias (p.1)

País		Sistema Básico	Ámbito de vehículo	Ámbito geográfico	Diferenciación	Recargos	Tasas reguladoras	Uso de los ingresos	Tecnología	Fuentes + comentarios generales
Francia	<i>Planificadas</i>	Peaje (autopista en concesión)	Todos los vehículos	Parte de la red de autopistas (aprox. 8000 km son sin peaje, como por ejemplo autopistas urbanas y algunas interurbanas)	Tipo de vehículo (ejes)	-	-	Operadores de autopista	DSRC	http://www.autoroutes.fr http://www.asecap.com/english/mem-france-en.html
	<i>Oportunidades adicionales</i>	Peaje	>12t?	Autopistas en Alsacia	Tipo de vehículo, posiblemente clase de emisión	-	-	-	-	Sistema de Tasas previsto en Alsacia a causa del volumen de tráfico de camiones diferido a causa de los peajes alemanes.
	<i>Planificadas</i>	-	>3.5t / Todos los vehículos	Todas las autopistas, Todas las carreteras	Clase de emisión	Lyon-Turin; Pirineos	En zonas urbanas y montañosas	Otro transporte o no uso de transporte		
Grecia	<i>Planificadas</i>	Peaje	Todos los vehículos	<1000 km autopistas	Tipo de vehículo (ejes)	-	-	Operadores de Autopistas	DSRC	http://www.asecap.com/english/mem-greece-en.html
	<i>Oportunidades adicionales</i>	-	-	? (posibles nuevas autopistas)	-	-	-	-	-	No se conocen planes
	<i>Planificadas</i>	-	-	Todas las autopistas, Todas las carreteras	Clase de emisión	Posiblemente en la frontera Búlgara	En zonas urbanas y de montaña	Otro transporte o no uso de transporte	-	
Italia	<i>Planificadas</i>	Peaje	Todos los vehículos	Parte de la red de autopistas (5600 km)	Tipo de vehículo (ejes)	-	-	Operadores de Autopistas	DSRC	http://www.aiscat.it/ http://www.asecap.com/english/mem-italy-en.html
	<i>Oportunida-</i>	-	-	-	-	Aumento de	-	-	-	No se conocen planes

	<i>des adicionales</i>					tasas del 25% en enlaces Alpinos?				oficiales
	<i>Planificadas</i>	-	-	Todas las autopistas, Todas las carreteras	Clase de emisión	Enlace de Brenner, Fréjus / Mont Blanc	En zonas urbanas y de montaña	Otro transporte o no uso de transporte		

Operadores tradicionales de autopista (sistemas basados en la matriz distancia) (p.2)

País		Sistema Básico	Ámbito de vehículo	Ámbito geográfico	Diferenciación	Recargos	Tasas reguladoras	Uso de los ingresos	Tecnología	Fuentes + comentarios generales
Portugal	<i>Planificadas</i>	Peaje	Todos los vehículos	Parte de las autopistas (1.300 km)	Tipo de vehículo (ejes)	-	-	Operadores de Autopistas	DSRC	http://www.brisa.pt http://www.asecap.com/english/mem-portugal-en.html
	<i>Oportunidades adicionales</i>	-	-	? (posibles nuevas autopistas)	-	-	-	-		Sin planes conocidos
	<i>Planificadas</i>	-	-	Todas las autopistas, Todas las carreteras	Clase de emisión	No aplicable	En áreas urbanas	Otro transporte o no uso de transporte		
España	<i>Planificadas</i>	Peaje	Todos los vehículos	Parte de la red de autopistas (2.800 km)	Clase de vehículo (ejes)	-	-	Operadores de Autopistas	DSRC	http://www.asetas.es/ http://www.asecap.com/english/mem-spain-en.html
	<i>Oportunidades adicionales</i>	-	-	? (posibles nuevas autopistas)	-	-	-	-		Sin planes conocidos
	<i>Planificadas</i>	-	-	Todas las autopistas, Todas las carreteras	Clase de emisión	Enlaces Pirenaicos	En zonas urbanas y de montaña	Otro transporte o no uso de transporte		

Países con Euroviñeta tradicional (sistemas basados en el tiempo) (p.1)

País		Sistema Básico	Ámbito de vehículo	Ámbito geográfico	Diferenciación	Recargos	Tasas reguladoras	Uso de los ingresos	Tecnología	Fuentes + comentarios generales
Bélgica	<i>Planificadas</i>	Euroviñeta: tasa de usuario	> 12 t	Autopistas	EURO 0 – EURO IV+, 3 / 4 ejes	-	-	Regiones para proyectos de transporte	Manual / pegatina	
	<i>Oportunidades adicionales</i>	Tarifa plana (basada en el tiempo) viñeta para todos los vehículos	Euroviñeta + “e-viñeta” para vehículos con menos de 12t	Autopistas / Todas las carreteras	Peso / ejes	-	-	Sujeto a discusión con las regiones	Cobro electrónico utilizando como reconocimiento el número de matrícula.	Planes para e-viñeta para vehículos con menos de 12 t , pero pendiente de resolución
	<i>Planificadas</i>	Tasas basadas en la distancia	> 3.5 t / Todos los vehículos	Todas las carreteras	Tipo de vehículo (peso/ ejes); emisiones	No aplicable	En áreas urbanas	Otro transporte o no uso de transporte		
Dinamarca	<i>Planificadas</i>	Tasa de usuario	> 12t	Autopistas	EURO 0 – EURO IV+, 3 / 4 ejes	-	-	-	Manual / pegatina	
	<i>Oportunidades adicionales</i>	Sin planes	-	-	-	-	-	-		Sin planes
	<i>Planificadas</i>	Tasas basadas en la distancia	> 3.5 t / Todos los vehículos	Todas las carreteras		No aplicable	En áreas urbanas			
Luxemburgo	<i>Planificadas</i>	Tasa de usuario	> 12 t	Autopistas	EURO 0 – EURO IV+, 3 / 4 ejes	-		-	Manual / pegatina	http://www.do.etat.lu/vehaut/eurovignette.htm
	<i>Oportunidades adicionales</i>	-	-	-	-	-	-	-		Sin planes conocidos
	<i>Planificadas</i>	Tasas basadas en la distancia	> 3.5t / Todos los vehículos	Todas las carreteras		No aplicable	En áreas urbanas	Otro transporte o no uso de transporte		
Holanda	<i>Planificadas</i>	Tasa de usuario	> 12 t	Autopistas	EURO 0 – EURO IV+, 3 / 4 ejes			-	Manual / pegatina	Sistema Euroviñeta electrónica desde vera-

										no 2008
	<i>Oportunidades adicionales</i>	Tasas basadas en la distancia	Todos los vehículos	Todas las carreteras	Tipo de vehículos (peso / ejes); Emisiones / Env. Características, tiempo y ruta.	-	-	Posible asignación de la infraestructura	EFC desde 2008; probablemente GPS	Debate sobre planes para su posible introducción en 2012
	<i>Planificadas</i>	-	-	-	-	No aplicable	En áreas urbanas	Otro transporte o no uso de transporte	-	

Países tradicionales de Euroviñeta (sistemas basados en el tiempo) (p.2)

País		Sistema Básico	Ámbito de vehículo	Ámbito geográfico	Diferenciación	Recargos	Tasas reguladoras	Uso de los ingresos	Tecnología	Fuentes + comentarios generales
Suecia	<i>Planificadas</i>	Tasa de usuario	> 12 t	Autopistas	EURO 0 – EURO IV+, 3 / 4 ejes	-	(Estocolmo, Tasa de congestión para todos los vehículos)	-	Manual / pegatina	
	<i>Oportunidades adicionales</i>	Tasas basadas en la distancia, incluyendo diversos precios por km y tramos	> 3.5t	Todas las carreteras públicas, con posibles excepciones regionales	Clase EURO, Características medioambientales, geográficas, tiempo o viaje.	-	(tasa de congestión en otras ciudades?)	-	Como GPS	Planes a debate que aún no ha finalizado: www.arena-ruc.com www.sika-institute.se
	<i>Planificadas</i>		> 3.5 t para todos los vehículos	Todas las carreteras		No aplicable	En zonas urbanas y mediam-bientalmente sensibles			

Inicio postergado (aún sin sistema)

País		Sistema Básico	Ámbito de vehículo	Ámbito geográfico	Diferenciación	Recargos	Tasas reguladoras	Uso de los ingresos	Tecnología	Fuentes + comentarios generales
Finlandia	<i>Planificadas</i>	Ninguno	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>Oportunidades adicionales</i>	Ninguno	-	-	-	-	-	-	-	En estudio su viabilidad pero aún no hay planes
	<i>Planificadas</i>	Tasas basadas en la distancia	> 3.5 t / Todos los vehículos	Todas las autopistas / Todas las carreteras	Clase de emisión	No aplicable	Áreas urbanas	Otro transporte o no uso de transporte		
Irlanda	<i>Planificadas</i>	Ninguno (pero hay 3 enlaces con peaje)	(Todos los vehículos)	(3 enlaces de autopistas)	Tipo de vehículo	-	-	-	-	http://tinyurl.com/qq4re
	<i>Oportunidades adicionales</i>	Peajes (PPP para construcción de carreteras)	Todos los vehículos	Nuevas carreteras/ autopistas	-	-	-	PPP	-	Previsión de referéndum sobre propuestas de peaje.
	<i>Planificadas</i>	Peaje	> 3.5 t / Todos los vehículos	Todas las autopistas / Todas las carreteras	Clase de emisión	No aplicable	Áreas urbanas			
Reino Unido	<i>Planificadas</i>	Ninguno (pero hay 42 km de peaje en la M6)	Todos los vehículos	(42 km autopista)	Tipo de vehículo	-	Tasas de congestión en Londres y Durham	-	-	http://www.m6toll.co.uk/
	<i>Oportunidades adicionales</i>	Tasas basadas en la distancia	Todos los vehículos	Todas las carreteras	Tipo de vehículo	-	(planes para congestión en diversas ciudades)	Tesorería (presupuesto general)	ETC; GPS/GSM como modelo nacional?	Planes pospuestos: www.dft.gov.uk www.hm-treasury.gov.uk
	<i>Planificadas</i>	-	-	-	Clase de emisión	No aplicable	Áreas urbanas	Otro transporte o no uso de transporte		

Nuevos Estados Miembros (situaciones varias) (p.1)

País		Sistema Básico	Ámbito de vehículo	Ámbito geográfico	Diferenciación	Recargos	Tasas reguladoras	Uso de los ingresos	Tecnología	Fuentes + comentarios generales
Bulgaria	<i>Planificadas</i>	Tasas sobre los usuarios	Todos los vehículos	Todas las carreteras, excepto carreteras urbanas y variantes de ciudades	3 categorías: Bus, camión, vehículo ligero	-	-	Fondos para la infraestructura vial	Manual / pegatina	
	<i>Oportunidades adicionales</i>	Sin planes conocidos	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>Planificadas</i>	Peaje (basado en la distancia)	-	Todas las carreteras	Ejes, peso, clase de emisión	Montañas cerca de la frontera griega?	En zonas urbanas y/o contaminadas	Otro transporte o no uso de transporte	EFC	
Chipre	<i>Sin analizar: ya que no se producen intercambios de transporte terrestre entre Chipre y el resto de la UE</i>									
República Checa	<i>Planificadas</i>	Peaje para vehículos pesados	Todos los vehículos >12t (viñeta para <12t)	Autopistas y autovías (970km)	Ejes y clase de emisión	-	-	Autopistas - fondos para la infraestructura del estado	EFC / DSRC	www.premid.cz
	<i>Oportunidades adicionales</i>	Prórroga para vehículos ligeros	> 3.5 t previsto desde 2008	Inclusión vías rápidas en 2007/8; todas de 1ª, 2ª y algunas de 3ª categoría desde 2009.	-	-	-	Ingresos de carreteras secundarias a las regiones, para el desarrollo de la infraestructura	GPS/GSM.	Extensiones de esquema por vehículo y ámbito geográfico previsto para 2008 y 2009
	<i>Planificadas</i>	Peajes	Todos los vehículos	Todas las carreteras	-	Limitada aplicabilidad	En zonas urbanas y/o zonas con-	Otro transporte o no uso de transporte	-	

							taminadas			
Estonia	<i>Planificadas</i>	Ninguna	-	-	-	-	-	-		
	<i>Oportunidades adicionales</i>	-	-	-	-	-		-		No hay planes conocidos
	<i>Planificadas</i>	Peajes	Todos los vehículos	Todas las carreteras	Ejes, peso, tipo de vehículo, clase de emisión	No aplicable	En zonas urbanas y/o zonas contaminadas	Otro transporte o no uso de transporte		http://www.legaltext.ee/text/en/X40078K2.htm
Hungría	<i>Planificadas</i>	Tasas de usuario	Todos los vehículos	Aprox. 70% de la red de autopistas, 670 km, aumentando constantemente	Peso	-	-	Autopistas	Manual / pegatina	http://www.aka.hu/ http://www.asecap.com/english/mem-hungary-en.html http://www.autopalya.hu/Engine.aspx
	<i>Oportunidades adicionales</i>	Peajes	>3.5 t	Autopistas, autovías	Peso?	-	-	Autopistas	Telepeaje, DSRC	Fecha prevista de entrada en vigor: 2007
	<i>Planificadas</i>	Ninguno si los planes se ejecutan	-	Todas las carreteras	Clase de emisión	No aplicable	En zonas urbanas	Otro transporte o no uso de transporte	GPS	
Latvia	<i>Planificadas</i>	Ninguno	-	-	-	-	-	-		
	<i>Oportunidades adicionales</i>	-	-	-	-	-	-	-		Sin planes conocidos
	<i>Planificadas</i>	Peajes	> 3.5 t / Todos los vehículos	Todas las carreteras	Clase de emisión	No aplicable	En zonas urbanas			

Nuevos Estados Miembros (varias situaciones) (p.2)

País		Sistema Básico	Ámbito de vehículo	Ámbito geográfico	Diferenciación	Recargos	Tasas reguladoras	Uso de los ingresos	Tecnología	Fuentes + comentarios generales
Lituania	<i>Planificadas</i>	Tasa para camiones (viñeta)	Vehículos de transporte, autobuses,	Autopistas y carreteras nacionales	Peso / longitud	-	-	Construcción y mantenimiento de	Tarjeta / pegatina	

			vehículos agrícolas					carreteras		
	<i>Oportunidades adicionales</i>	-	-	-	-	-	-	-	-	Sin planes conocidos
	<i>Planificadas</i>	Peajes	Todos los vehículos	Todas las carreteras	Clase de emisión	No aplicable	En zonas urbanas	Otro transporte / usos de no transporte	EFC	
Malta	<i>Sin analizar: sin intercambio de transporte terrestre entre Malta y el resto de la UE</i>									
Polonia	<i>Planificadas</i>	Tasa para camiones	>3.5 t (+ peaje de autopista para todos los vehículos)	Autopistas y carreteras nacionales (60% de tramos de autopista)	Peso, Ejes, misiones (EURO 0-I / EURO II+)	-	-	Autopistas y carreteras nacionales	Tarjeta de usuario de la carretera	http://www.gddkia.gov.pl/nb . Tasa administrativa, no basada en costos de infraestructura.
	<i>Oportunidades adicionales</i>	Tasa para camiones	-	Todas las carreteras nacionales (16,000 km)	-	-	-	Fondos nacionales para carreteras	EFC – DSRC?	EFC Estudio de viabilidad terminado. Posible introducción: 2009 ó 2015.
	<i>Planificadas</i>	Peajes	Todos los vehículos	Todas las carreteras	Clase de emisión: EURO 0 – EURO IV+	Posible aplicación: montañas del Tatras.	En zonas urbanas o contaminadas	Otro transporte o no uso de transporte	-	
Rumanía	<i>Planificadas</i>	Tasas de usuario	Todos los vehículos	Todas las carreteras, excepto urbanas	Peso, Ejes, Clase de emisión	-	-	Fondo de infraestructuras para la carretera	Manual / pegatina	
	<i>Oportunidades adicionales</i>	Sin planes conocidos	-	-	-	-	-	-	-	
	<i>Planificadas</i>	Peaje (basado en la distancia)	-	Todas las carreteras	-	Zonas de montaña?	En zonas urbanas y/o contaminadas	Otro transporte o no uso de transporte	EFC	
Eslovaquia	<i>Planificadas</i>	Tasas de usuario	Todos los vehículos	Autopistas a carreteras de 1ª clase	Peso	-	-	Autopistas	Manual / pegatina	http://www.telecom.gov.sk/index/index.php

	<i>Oportunidades adicionales</i>	Peajes	inicialmente > 3.5 t; todos los vehículos a partir de 2011	Carreteras paralelas de 1ª y 2ª clase	Peso, Ejes, Clase de emisión, Posiblemente día/noche	-	-	Autopistas y EIB devolución de préstamo	EFC, DSRC/ GPS-GSM más tarde	Fecha prevista de entrada en vigor: enero de 2009
	<i>Planificadas</i>	-	-	Todas las carreteras	-	Posible aplicación, Montañas del Tatra.	En zonas urbanas y/o contaminadas y montañosas	Otro transporte o no uso de transporte	-	
Eslovenia	<i>Planificadas</i>	Peajes	Todos los vehículos	Autopistas (465 km) y autovías	Altura y ejes del vehículo	-	-	Construcción de autopistas, mantenimiento y devolución de préstamos	EFC/DSRC para coches y manual para camiones	http://www.dars.si/ http://www.asecap.com/english/mem-slovenia-en.html
	<i>Oportunidades adicionales</i>	Peajes	Todos los vehículos	Todas las carreteras?	Emisiones (características medioambientales?)	-	-	Autopistas y gestión del tráfico	EFC para camiones, GPS/GSM by 2008-2012	Planes aún no acabados
	<i>Planificadas</i>	Ninguna	Ninguna	Todas las carreteras	Clase de emisión	Enlaces alpinos	En zonas urbanas y montañas	Otro transporte o no uso de transporte	-	

Anexo 2: Oportunidades de la Directiva modificada "euroviñeta" en las zonas sensibles de montaña

Introducción

En diciembre de 2005, el Parlamento Europeo acordó una propuesta de compromiso de la Presidencia británica y el Consejo para la modificación de la "Directiva" euroviñeta, 1999/62 sobre tarificación a vehículos pesados (camiones). Este texto fue aprobado formalmente por el Consejo de Ministros de Transportes el 27 de marzo de 2006. La modificación de la Directiva permite la posibilidad de tarificaciones adicionales. Algunos de estos nuevos elementos concentran su interés en zonas sensibles de montaña. Uno de los objetivos iniciales de la Comisión Europea, en cuanto a la modificación de la Directiva, es proporcionar un instrumento para reemplazar el sistema de "ecopuntos" en Austria¹⁷ y también usarlos en otras zonas sensibles de montaña. Debido a que los enlaces entre zonas de montaña son limitados y, por tanto, muy utilizados, la gente, los animales, las plantas y los paisajes de estas zonas sufren de manera desproporcionada las emisiones del transporte de mercancías¹⁸.

El siguiente capítulo analiza las posibilidades de la Directiva modificada para gestores públicos y otros agentes en estas zonas sensibles de montaña.

Una tasa basada en la distancia como la mejor opción

En virtud de su artículo modificado 7.1, la nueva Directiva permite a los Estados miembros mantener o introducir peajes y/o tasas en la red transeuropea de carreteras. El importe de los peajes deben basarse en la distancia recorrida y el tipo de vehículo (Artículo 2b). Las tasas dan a los usuarios el derecho a utilizar la infraestructura durante un determinado período de tiempo (Artículo 2c). Esto significa que los Estados miembros seguirán teniendo la libertad de elegir entre peajes basados en la distancia y tasas basadas en el tiempo. Incluso tienen la libertad de no aplicar ni tasas ni peajes.

<i>Artículo 2</i>
(b) "peaje": el pago de un importe determinado por recorrer un vehículo una distancia determinada en las infraestructuras a que se refiere el artículo 7(1), basado en la distancia recorrida y en el tipo de vehículo por un vehículo;
(c) "tasa": pago de un importe determinado que dé derecho a un vehículo a utilizar las infraestructuras a que se refiere el artículo 7(1) durante un período de tiempo determinado;
(d) "vehículo": un vehículo de motor o conjunto de vehículos articulados, destinado o utilizado exclusivamente para el transporte de mercancías por carretera y con un peso máximo autorizado en carga superior a 3,5 toneladas;
<i>Artículo 7</i>
1. Los Estados miembros podrán mantener o introducir peajes y/o tasas en la red Transeuropea de carreteras, o en parte de ella, únicamente si se cumplen las condiciones establecidas en los apartados 2 a 12. Esto se entenderá sin perjuicio del derecho de los Estados miembros, de conformidad con el Tratado, de aplicar peajes y/o tasas en las carreteras no incluidas en la red Transeuropea, entre ellas las carreteras paralelas a las que pueda desviarse el tráfico de La red Transeuropea de carreteras y/o que estén en directamente en competencia con determinadas partes de dicha red, o de aplicar peajes y/o tasas en carreteras de la red transeuropea a otros tipos de vehículos de motor no cubiertos por la definición de "vehículo", siempre que la imposición de peajes y/o tasas a dichas carreteras no sea discriminatoria con respecto al tráfico internacional ni dé lugar a distorsiones de la competencia entre operadores.

¹⁷ Propuesta de regulación del Parlamento Europeo y del Consejo para establecer un sistema de ecopunto aplicable a vehículos pesados que circulen por Austria para el año 2004 20.12.2001 COM(2001)807 final2001/0310 (COD)

¹⁸ Ver la Publicación de T&E *Delivering the Goods*, T&E 2004

De estas opciones, sólo un peaje basado en la distancia, tal y como se define en el artículo 2b, es más justo para los usuarios y, al mismo tiempo, crea incentivos para utilizar de manera más eficiente los camiones de gran tonelaje y, por tanto, reducir los impactos negativos. La modificación de la Directiva permite a los Estados miembros recaudar esos peajes en la red transeuropea sobre todas las carreteras y para todos los vehículos, incluso los que están fuera del ámbito de aplicación de la Directiva (artículo 2d), de acuerdo con el principio de subsidiariedad.

<i>Artículo 7</i>
9. El importe de los peajes se basará únicamente en el principio de recuperación de los costes de infraestructura. En particular, el importe de los peajes medios ponderados estará en relación con los costes de construcción y con los de explotación, mantenimiento y desarrollo de la red de infraestructura de que se trate. El importe de los peajes medios ponderados podrá también incluir un componente de rendimiento del capital o un margen de beneficio basado en las condiciones de mercado.
<i>Artículo 2</i>
"(aa) costes de construcción": los costes relativos a la construcción, incluidos en su caso los costes de financiación:
de nuevas infraestructuras o de mejoras de las existentes (incluidas las reparaciones estructurales significativas), o de infraestructuras o mejoras de infraestructuras (incluidas las reparaciones estructurales significativas) que se hayan terminado no más de 30 años antes del*, si los sistemas de peaje estaban ya en funcionamiento el*, o que se hayan terminado no más de 30 años antes del establecimiento de cualesquiera nuevos sistemas de peaje instaurados después del*; también podrán considerarse costes de construcción los costes relativos a infraestructuras o mejoras de infraestructuras que se hayan terminado antes de esas fechas si:
<ul style="list-style-type: none"> i) el Estado miembro ha establecido un sistema de peaje que estipula la recuperación de dichos costes mediante un contrato con un operador de sistemas de peaje, o mediante otros actos jurídicos de efecto equivalente, que entren en vigor antes del*, o ii) el Estado miembro puede demostrar que la conveniencia de construir la infraestructura en cuestión dependía de que esta tuviera una vida útil predeterminada superior a 30 años.
En cualquier circunstancia, la proporción de los costes de construcción que habrá de tenerse en cuenta no podrá ser superior a la proporción del período de vida útil predeterminada de los componentes de la infraestructura que quede por transcurrir el*, o en la fecha en que se instauren los nuevos sistemas de peaje, si esta última es posterior.
Los costes de infraestructuras o mejoras de infraestructuras podrán incluir los gastos específicos de infraestructura destinados a reducir la contaminación sonora o a mejorar la seguridad vial y los pagos efectivos realizados por el operador de la infraestructura correspondientes a elementos medioambientales objetivos como, por ejemplo, la protección contra la contaminación del suelo;
(ab) "costes de financiación": los intereses de los préstamos y/o la rentabilidad de los recursos propios de cualquier tipo aportados por los accionistas;
(ac) "reparaciones estructurales significativas": cualquier reparación estructural excepto aquellas que, en el momento de que se trate, hayan dejado de beneficiar a usuarios de carretera, por ejemplo cuando la obra de reparación haya sido sustituida por una renovación del firme u otra obra de construcción;"

En los peajes, los Estados miembros pueden incluir los costos de construcción y los costes de explotación, mantenimiento y desarrollo de la red de carreteras (Artículo 7.9). Los costos de construcción se definen con más detalle en el Artículo 2(aa). Pueden incluir los costes de las nuevas infraestructuras, pero también los de la infraestructura construida en los últimos 30 años y, en determinadas condiciones, incluso antes de ese período.

Los costes externos de la salud y los daños ambientales, los accidentes y la congestión no se pueden incluir en los peajes.

Este tipo de peaje basado en la distancia en todas las carreteras de peaje debería convertirse en el instrumento base de la tasa para usuarios en toda Europa y no limitarse a las zonas sensibles de montaña, ya que las distancias en estas zonas suelen ser demasiado cortas para influir en el volumen de tráfico y en los efectos de cualquier medida que se tome.

Diferenciación de tasas para reducir las emisiones de vehículos

La Directiva modificada permite variar los peajes a los Estados miembros en función de clases de emisión Euro, los niveles de NOx y PM, y la hora del día y el tipo de temporada (Artículo 7.10). Los vehículos más contaminantes pueden pagar el doble que los menos contaminantes en la misma clase. El uso de la infraestructura en las horas punta también puede costar dos veces más que en las horas valle. Una vez más, esto se aplica a una determinada clase de vehículo. Esto significa que antes de la diferenciación sobre comportamiento medioambiental y hora del día o temporada, los Estados miembros pueden variar los peajes en función de la clase de vehículo, que se definen por el número de ejes y peso máximo en carga (ver Anexo IV).

<p><i>Artículo 7</i></p>
<p>10 (a) Sin perjuicio de la media ponderada de los peajes a que se refiere el párrafo 9, los Estados miembros podrán variar los importes de los peajes por motivos como la lucha contra daños al medio ambiente, acabar con la congestión, minimizar daños de infraestructura, optimizar el uso de la infraestructura en cuestión o fomentar la seguridad vial, siempre y cuando dicha variación:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Sea proporcional al objetivo perseguido; - Sea transparente y no discriminatoria, en particular con respecto a la nacionalidad del transportista, del país o lugar de establecimiento del transportista o de matriculación del vehículo, y el origen o destino del transporte;
<p>(b) Cumpliendo las condiciones del (a), las tasas de peaje pueden variar respecto a:</p> <ul style="list-style-type: none"> -- Clase de emisiones EURO establecidas en el Anexo 0 incluido el nivel de PM y NOx, siempre y cuando ningún peaje supere en más del 100% el peaje cobrado a los vehículos equivalentes que cumplan las más estrictas normas de emisión, y/o -- La hora del día, el tipo de día o de temporada, siempre que <ul style="list-style-type: none"> i) ningún peaje supere en más del 100% el peaje cobrado durante el período más barato del día, el tipo de día o de temporada, o (ii) cuando el período más barato tenga índice cero, la sanción para el periodo más caro del día, el tipo de día o de temporada no sea más que el 50% del nivel de peaje que de otra forma serían aplicables al vehículo en cuestión.
<p>Los Estados miembros tendrán que variar las tarifas de los peajes de conformidad con el primer guión en 2010 a más tardar o en el caso de las concesiones, en el momento de la renovación de dicha concesión.</p> <p>Un Estado miembro podrá, no obstante, obviar este requisito si:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Socavara gravemente la coherencia de los sistemas de peaje en su territorio; - No fuera técnicamente viable introducir dicha diferenciación en el sistema de peaje en cuestión; o - Diera lugar a la desviación de los vehículos más contaminantes fuera de la red transeuropea de carreteras con las consiguientes repercusiones sobre la seguridad vial y la salud pública. Estas excepciones se notificarán a la Comisión.
<p><i>Anexo IV</i></p>
<p>Los tipos de vehículos se definen en el cuadro que sigue:</p> <p>Los vehículos se clasifican en subcategorías 0, I, II y III de acuerdo a los daños que causan al firme de la carretera, en orden ascendente (Clase III es, pues, la categoría que más daños causa a la infraestructura vial). Los daños aumentan exponencialmente con el aumento de la carga por eje. Todos los vehículos de motor y los conjuntos de vehículos de un peso máximo autorizado en carga inferior a 7,5 toneladas pertenecen a la clase 0.</p>

Peajes en túneles y puentes producen aumento de costos de infraestructura en zonas de montaña

La modificación de la directiva, como la de 1999/62, no permite simultáneamente la aplicación de peajes y tasas. No obstante, el artículo 7.3 permite a los Estados miembros que tengan tasas la aplicación de peajes por la utilización de puentes, túneles y puertos de montaña.

Artículo 7

2. Los peajes y tasas no podrán imponerse simultáneamente a ninguna categoría de vehículos para el uso de un único tramo de carretera. Sin embargo, los Estados miembros también podrán imponer peajes en redes donde existan tasas para el uso de puentes, túneles y puertos de montaña.

Esta disposición no se refiere a los casos más relevantes, en zonas de montañas, de un Estado miembro con peajes y sin tasas en su territorio. La cuestión sigue abierta en cuanto a si es posible imponer diferentes niveles de peaje en diferentes parte de la red de acuerdo a sus diferentes niveles de costos.

La Directiva modificada no prevé la posibilidad de diferenciar en función del tipo de infraestructura o de la zona (véase más arriba, en la diferenciación, y en el artículo 7.10). No obstante, el artículo 7.1 permite la aplicación de dichas tasas únicamente en partes de la red TEN, que también es una forma de diferenciación geográfica.

El Artículo 7a tampoco ofrece una respuesta definitiva a esta cuestión. Los costes a tener en cuenta en el cálculo del peaje "deben referirse a la red donde se recauden los peajes", que no permita ni prohíba la división de una red nacional en diferentes segmentos y el cálculo de sus costos y peajes por separado.

Artículo 7a

1. A la hora de determinar el nivel de los peajes medios ponderados que deberán cobrarse en la red de infraestructura de que se trate o en una parte claramente definida de la misma, los Estados miembros tendrán en cuenta los diferentes costes establecidos en el artículo 7 (9). Los costes que se tengan en cuenta se referirán a la red o parte de la red para la que se recauden los peajes y a los vehículos que estén sujetos al peaje. Los Estados miembros podrán decidir no recuperar esos costes mediante ingresos procedentes de peajes o recuperar únicamente un porcentaje de los costes.

Los sistemas existentes tampoco ofrecen ninguna respuesta sobre este punto. Algunos sistemas tradicionales de peaje basados en concesiones definen el nivel de los peajes en función de los costos del tramo de la red en cuestión. Así, los concesionarios de autopistas de peaje en zonas de montaña tienen costos más altos que los de otras zonas. En consecuencia, los peajes de los túneles del Mont Blanc son considerablemente más altos que la media de peaje en otras autopistas francesas o italianas.

En 2004, Austria pasó de un sistema de tasas a uno de peajes en todas las autopistas. Este sistema no se basa en los contratos de concesión. Austria ha impuesto peajes en túneles y puertos de montaña desde hace ya mucho tiempo. Tras la introducción de la "LKW-Maut" en el 2004, Austria continúa imponiendo la llamada "Sondermaut" (peaje especial) en enlaces de montaña. Estos peajes especiales han sido conflictivos. La Comisión Europea inició procedimientos judiciales que fueron abandonados después de la adopción de la Directiva modificada.

La conclusión que cabe extraer de estos ejemplos y de la incierta situación legal es la siguiente:

- La imposición de los diferentes niveles de peaje en diferentes partes de la red no se descarta, siempre y cuando los niveles de peaje pueden justificarse por los costos de conformidad con el artículo 79.

- Por consiguiente, debería ser posible imponer peajes más elevados por el uso de túneles, puentes y puertos de montaña que en el resto de la red.
- Esto parece más aceptable para concesiones que para los otros casos.
- El sistema no debería ser discriminatorio y debería tener los principios generales del Tratado europeo en la debida cuenta.

Recargos para financiar proyectos prioritarios de la TEN-a en áreas de montaña

Como un nuevo instrumento en las zonas sensibles de montaña, la Directiva modificada introduce la posibilidad de imponer recargos adicionales, especificando (Artículo 7.11) una larga lista de condiciones para ello:

- Los tramos de carretera deberán ser objeto de graves problemas de congestión o, los vehículos que utilicen estos tramos de carretera deberán causar importantes daños al medio ambiente.
- Los ingresos deben invertirse en proyectos prioritarios de la TEN-red, tal como se definen en las directrices de la TEN-2004.¹⁹
- Estos proyectos deben estar en el mismo corredor que la carretera por la que se impone el recargo.
- El recargo no podrá ser resultado de un trato injusto en el tráfico comercial.
- El nivel máximo de los recargos es del 15% del peaje medio en general, o el 25% del peaje medio en el caso de proyectos transfronterizos.

Artículo 7

11. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 9, apartados 1 y 1 *bis*, en casos excepcionales relacionados con las infraestructuras de las regiones de montaña, y tras informar a la Comisión, podrá añadirse un recargo a los peajes de determinados tramos de carretera:

(a) en los que haya graves problemas de congestión que afecten a la libre circulación de los vehículos, o

(b) cuya utilización por los vehículos dé origen a daños medioambientales significativos, siempre y cuando:

- los ingresos generados por el recargo se inviertan en proyectos prioritarios de interés europeo especificados en el anexo III de la Decisión n.º 884/2004/CE, que contribuyan directamente a paliar la congestión o el daño medioambiental de que se trate y que estén situados en el mismo corredor que el tramo de carretera en el que se aplica el recargo

– el recargo, que podrá aplicarse a peajes que varíen de acuerdo con el apartado 10, no sea superior al 15 % del peaje medio ponderado calculado de acuerdo con el apartado 9, salvo cuando los ingresos generados se inviertan en tramos transfronterizos de proyectos prioritarios de interés europeo que comporten infraestructuras en zonas de montaña, en cuyo caso el recargo no deberá exceder del 25 %,

– la aplicación del recargo no dé lugar a una discriminación injusta del tráfico comercial respecto de otros usuarios de la carretera;

- se presenten a la Comisión, con anterioridad a la aplicación del recargo, planes financieros para la infraestructura a la que se aplica el recargo y un análisis de costes y beneficios para el nuevo proyecto de infraestructura;

– el periodo al cual se aplique el recargo esté previamente definido y delimitado y sea, por lo que respecta a los ingresos que se prevé obtener, acorde con los planes financieros y el análisis de costes y beneficios presentados.

La aplicación de esta disposición a nuevos proyectos transfronterizos estará supeditada al acuerdo de los Estados miembros afectados.

Cuando la Comisión reciba los planes financieros de un Estado miembro que tenga intención de aplicar un recargo, pondrá esta información a disposición de los miembros del Comité a que se refiere el artículo 9c(1).

Si la Comisión considera que el recargo previsto no cumple las condiciones establecidas en el presente apartado, o que tendrá efectos adversos significativos en el desarrollo económico de regiones periféricas, podrá rechazar los planes de tarificación presentados por el Estado miembro de que se trate o pedir que se modifiquen, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el Artículo 9c(2).

La lista de condiciones que deben cumplirse antes de que los recargos puedan aplicarse es de alguna manera prohibitiva. Las aplicaciones más obvias son, de hecho, en el enlace del Brenner

¹⁹ Ver Decisión No 884/2004/EC, Anexo 3.

entre Austria e Italia y el enlace Fréjus entre Francia e Italia. En estos dos enlaces, hay previstos proyectos ferroviarios de prioridad TEN y también importantes enlaces para cruces Alpinos de mercancías por carretera en los mismos corredores. Además, los recargos también podrían aplicarse para recaudar ingresos para el túnel ferroviario del Pirineo central. Sin embargo, este enlace todavía tiene un volumen de transporte bastante bajo, ya que la mayoría de los intercambios entre la Península Ibérica y Europa se producen en los enlaces costeros, en los extremos este y oeste de los Pirineos. La Directiva no define claramente el significado de "mismo corredor", por lo que no está claro que los recargos puedan también cobrarse en los enlaces en el Pirineo central para financiar el túnel ferroviario. La misma cuestión se plantea en los corredores Alpinos. En ambos casos hay enlaces paralelos, por ejemplo, Tauern en Austria y el Mont Blanc, Montgenève o incluso en el enlace de la costa mediterránea entre Francia e Italia. Desde la perspectiva de la gestión del transporte, tiene sentido permitir recargos en todos los enlaces paralelos, para evitar la desviación del tráfico a rutas más económicas.

Tasas reguladoras

El artículo 9 de la Directiva modificada contiene una lista de los impuestos o gravámenes que los Estados miembros podrán aplicar bajo el principio de subsidiariedad. Con respecto a las zonas sensibles, tanto urbanas como de montañas, el artículo 9.1a permite la aplicación de tasas reguladoras para combatir la congestión del tráfico o el impacto medioambiental.

<i>Artículo 9</i>
<p>1a. La presente Directiva no impedirá que los Estados miembros apliquen de forma no discriminatoria:</p> <ul style="list-style-type: none"> (a) tasas reguladoras destinadas específicamente a combatir congestiones de tráfico relacionadas con determinados momentos o lugares. (b) tasas reguladoras destinadas a combatir los impactos sobre el medio ambiente, incluida la mala calidad del aire, en cualquier carretera, en particular en las zonas urbanas, incluidas las carreteras de la red transeuropea de carreteras que crucen una zona urbana.

Aunque el texto hace mención explícita a las zonas urbanas, las tasas reguladoras también pueden aplicarse en zonas de montañas. Las zonas urbanas se mencionan únicamente a modo de ejemplo como las tasas reguladoras pueden, en particular, aplicarse en las zonas urbanas debido a la gran congestión y los problemas ambientales. De hecho, el Comisario de Transporte, Jacques Barrot, y el director de transporte terrestre en la DG TREN han confirmado durante las negociaciones sobre la Directiva modificada que la parte relevante de este texto es "en cualquier carretera". Lo mismo debería aplicarse a los impactos ambientales: el texto sólo menciona "la mala calidad del aire", pero las tasas reguladoras podrían aplicarse igualmente a otros impactos ambientales, incluido, por ejemplo, el ruido.

La Directiva modificada no incluye esclarecimientos más concretos sobre cómo podrían aplicarse las tasas reguladoras. Esto es importante para los Estados miembros, que sólo necesitan adherirse a las normas generales del Tratado Europeo (véase la sección siguiente). En cualquiera de los casos, la aplicación de las tasas reguladoras en los principales enlaces del tráfico de mercancías Europeo en zonas de montañas, no parece dejar de ser causa de conflicto, y probablemente se decidirá por proceso judicial. No obstante, tanto el Tratado como varias decisiones adoptadas por el Tribunal Europeo de Justicia reconocen el ámbito de restricción del libre flujo de mercancías, en determinadas condiciones, por encima de la protección del medio ambiente y la salud ciudadana.²⁰

La aplicación de tasas reguladoras en zonas sensibles de montaña parece factible, pero debe implementarse con cautela dentro de las normas básicas del Tratado.

²⁰ ECJ decisión del 15 de Noviembre de 2005 en el caso C-320/03; Tratado de la Comunidad Europea, Versión Consolidada, Diciembre 2004, especialmente el Art .30.

La diferenciación entre el tráfico local y el de paso

Las zonas sensibles de montaña a menudo son también bastante remotas, con una actividad económica limitada en comparación con la media del país en cuestión. En todas esas áreas el turismo es, sin embargo, un factor clave de la economía y el acceso de mercancías a estas zonas es importante, no sólo para los residentes locales, sino para también el sector del turismo. Con este telón de fondo, el transporte local y el de importación/exportación hacia y desde estas zonas tienen una función y significado completamente diferente en comparación con el tráfico de paso que cruza estas zonas sin contribuir a su desarrollo económico.

La diferenciación entre el tráfico de paso y el tráfico local es sin embargo muy limitada bajo los principios básicos de la Unión Europea (véase también la siguiente sección). Además, la Directiva modificada contiene dos considerandos que ponen también de relieve los límites de esa diferenciación. El considerando 6 permite establecer peajes sólo en partes de la red, pero de tal manera que el tráfico de naturaleza no local no sea discriminado. Esto está claramente dirigido a los Estados miembros que tengan la intención de imponer peajes sólo en enlaces muy frecuentados por usuarios no locales, como es el caso de los principales enlaces a través de zonas sensibles de montaña que usan los camiones. El considerando 13a se centra en el uso de instrumentos de peaje en los Estados que no son miembros. Estos países no deberían adoptar medidas que discriminen contra el tráfico de paso. Estos considerandos reflejan las normas generales aplicadas por el Tratado, tal y como se describe a continuación.

<i>Considerando 6</i>
(6) Por razones de eficiencia de coste en la aplicación de sistemas de peaje, toda la infraestructura a la que un peaje se refiere no tiene necesariamente que estar sujeta a restricciones de control de acceso de los peajes cobrados. Los Estados miembros pueden decidir la aplicación de la presente Directiva mediante la utilización de peajes sólo en un punto determinado de la infraestructura a la que se refiera el peaje. Esto no debe discriminar el tráfico que no sea local.
<i>Considerando 13a</i>
(13a) Con el fin de evitar el desvío del tráfico a causa de los diferentes regímenes entre los Estados miembros de la UE y terceros países, la Comisión debería tratar de asegurar que durante la negociación de acuerdos internacionales no se adopten medidas por parte de terceros países, por ejemplo un sistema de comercio con derecho a tráfico, que pudiese tener un efecto discriminatorio sobre el tráfico de paso.

Debido a su diferente naturaleza, el requisito de no discriminación no es totalmente aplicable al tráfico no local confrontado con el local; por tanto, hay cierta libertad para diferenciar los peajes en consecuencia. Sin embargo, en relación con el vehículo o con el origen o destino de la carga, una diferente nacionalidad no reúne por sí misma el criterio de ser un tipo de tráfico 'diferente'. Los peajes pueden no ser diferenciados a lo largo de las fronteras nacionales sin que por ello puedan ser considerados discriminatorios.

Principios generales a tener en cuenta

Los principios generales de la Unión Europea están establecidos en el Tratado de Niza. Un objetivo importante de la Unión Europea es el establecimiento de un mercado interior, que permita la libre circulación de mercancías, personas, capitales y servicios (artículo 14).

Bajo el título "libre circulación de mercancías", el Tratado explica que los Estados miembros *no* podrán organizar la libre circulación de mercancías; estas actividades se refieren principalmente a aduanas o a restricciones cuantitativas en importación y exportación. El artículo 30, sin embargo, permite restricciones si se pueden justificar por razones de seguridad pública o por la protección de la salud y de las personas, de la vida animal o la vegetal. Esto abre un margen para la introducción de restricciones por razones medioambientales y de salud.

Bajo el título "Política Común de Transportes", la discriminación por motivos de origen y destino de las mercancías no está permitido.

<i>Artículo 14 (Tratado de Niza, Epígrafe 'Mercado interno')</i>
1. La Comunidad adoptará medidas con el propósito de establecer progresivamente el mercado interior durante un período que expirará el 31 de diciembre de 1992, de conformidad con lo dispuesto en el presente artículo y los artículos 15, 26, 47(2), 49, 80, 93 y 95, y sin perjuicio de las demás disposiciones del presente Tratado.
2. El mercado interior implicará un espacio sin fronteras interiores en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales estará garantizada de acuerdo con las disposiciones del presente Tratado.
3. El Consejo, por mayoría cualificada de una propuesta de la Comisión, definirá las orientaciones y condiciones necesarias para asegurar un progreso equilibrado en todos los sectores afectados.
<i>Artículo 23 (Tratado de Niza, Epígrafe 'Libre circulación de mercancías')</i>
1. La Comunidad se basará en una unión aduanera, que abarcará todo el comercio de mercancías y que implicará la prohibición entre Estados miembros de derechos de aduana sobre importaciones y exportaciones y sobre todas las tasas de efecto equivalente, así como la adopción de un arancel aduanero común en sus relaciones con terceros países.
2. Las disposiciones del artículo 25 y del capítulo 2 del presente título se aplicarán a los productos originarios de los Estados miembros y a los productos procedentes de terceros países que se encuentren en libre circulación en los Estados miembros.
<i>Artículo 25 (Tratado de Niza, Epígrafe 'Libre circulación de mercancías')</i>
Los derechos de aduana sobre las importaciones y exportaciones y las exacciones de efecto equivalente estarán prohibidos entre los Estados miembros. Esta prohibición se aplicará también a los derechos de aduana de carácter fiscal.
<i>Artículo 28 (Tratado de Niza, Epígrafe 'Libre circulación de mercancías')</i>
Las restricciones cuantitativas a la importación, así como todas las medidas de efecto equivalente estarán prohibidas entre los Estados miembros.
<i>Artículo 29 (Tratado de Niza, Epígrafe 'Libre circulación de mercancías')</i>
Las restricciones cuantitativas a la exportación, así como todas las medidas de efecto equivalente, estarán prohibidas entre los Estados miembros.
<i>Artículo 30 (Tratado de Niza, Epígrafe 'Libre circulación de mercancías')</i>
Las disposiciones de los artículos 28 y 29 no serán obstáculo para prohibiciones o restricciones a la importación, exportación o tráfico de mercancías basadas en razones de moralidad pública, orden público o seguridad pública; la protección de la salud y la vida de las personas, animales o plantas, la protección del patrimonio artístico, histórico o arqueológico; o protección de la propiedad industrial y comercial. Sin embargo, estas prohibiciones o restricciones no constituirán un medio de discriminación arbitraria ni una restricción encubierta al comercio entre Estados miembros.
<i>Artículo 75 (Tratado de Niza, Epígrafe 'Política Común de Transporte')</i>
1. En el caso del transporte dentro de la Comunidad, la discriminación en forma de tasas a los operadores de mercancía y la imposición de diferentes condiciones para el transporte de los mismos productos en el mismo por motivos de transporte del país de origen o de destino de los bienes en cuestión, serán abolidas.
2. El apartado 1 no será obstáculo para que el Consejo adopte otras medidas de conformidad con el artículo 71(1).
3. El Consejo, por mayoría cualificada, a propuesta de la Comisión y previa consulta al Comité Económico y Social, establecerá normas para la aplicación de las disposiciones del párrafo 1.

Anexo 3: Situación y oportunidades en Austria

a) Situación actual

El 1 de enero de 2004, Austria introdujo una tasa relacionada con la distancia para todos los vehículos de pasajeros y mercancías de más de 3,5 toneladas. Esta tasa, conocida como 'LKW-Maut' (peaje al camión), se recauda en autopistas y algunas vías rápidas. La tarifa depende sólo del número de ejes, sin diferenciación según la clase de emisiones (véase el cuadro).

A partir del 1 de julio de 2007, la media de la tasa aumento por 4.2ct€/km (de 22.7ct€-26.9ct€/km) con la aprobación de la Comisión Europea. Austria espera un nuevo crecimiento de 70% en el transporte de mercancías en los próximos años.

<i>Tasas austriacas LKW-Maut por tipo de vehículo, a partir de julio de 2007 (€ por vehículo-km, excl. IVA)</i>			
	<i>2 ejes</i>	<i>3 ejes</i>	<i>4 o más ejes</i>
Tarifa	€ 0.155	€ 0.214	€ 0.321
Factor de aumento	(1)	1,4	2,1

La tasa media del régimen austriaco es de 0,269€ por vehículo y kilómetro. El nivel tarifario está diseñado para cubrir los costes de la infraestructura, incluidas las deudas de la empresa de autopistas ASFINAG asociadas con anteriores trabajos de construcción. El aumento de tasas a partir de 2007, se prevé que reportará 115 millones € adicionales a ASFINAG, para la construcción y el mantenimiento de carreteras. Como se ha dicho, la tasa se diferencia sólo según el número de ejes, sin tasas superiores para los camiones más contaminantes y, por tanto, sin incentivos para usar vehículos más limpios.

El aumento de tasas afectara el tráfico de paso más que el de vehículos nacionales, ya que se beneficiará de una reducción hasta la mitad del impuesto de circulación. Se estima que el tráfico de paso constituye un tercio del tráfico de vehículos pesados en Austria.

En algunos enlaces a través de los Alpes, deben aumentarse las tasas. Los llamados 'Sondermauten', o "peajes especiales", se imponen en los enlaces Brenner, Tauern, Pyhrn, Karawanken y Arlberg. En el Brenner Pass (autopista A13), existe una tarifa nocturna para los vehículos con 4 ejes o más, que es el doble de la tarifa diurna.

Los vehículos de menos de 3,5 t están sujetos a una viñeta relacionada con el tiempo en las autopistas austriacas.

La experiencia del sistema austriaco LKW-Maut es bastante positiva:

- El LKW-Maut se aplicó con éxito a pesar de que al inicio hubo una fuerte oposición.
- El sistema cuenta actualmente con una gran aceptación entre los usuarios.²¹
- El sistema se basa en una tecnología simple y bien conocida (DSRC, microondas), que lo hace fiable (99,9% de transacciones correctas).
- También es sencillo y fácilmente comprensible para los usuarios y tiene un bajo coste del equipo (5 € por un "Go-Box", con instalación gratuita).
- Los ingresos en 2005 ascendieron a un total de 775 millones €.

En ciertos enlaces hay desvío de tráfico de la autopista con peaje a carreteras gratuitas, con impacto negativo en el flujo del tráfico, que también afecta a los ciudadanos residentes.

²¹ ASFINAG 2005 : *The Austrian Toll System*, Septiembre 2005.

Marco legal

A mediados de los años 1990 el gobierno austríaco decidió introducir para los coches una viñeta basada en el tiempo (llamada 'Autobahnvignette) y una tasa basada en la distancia para los vehículos pesados. El parlamento aprobó esta ley en 1996, y la sustituyó por una normativa más detallada en el año 2002.

Sistema Técnico

El sistema austríaco LKW-Maut se basa en un DSRC con un simple tag (Go-Box) en los vehículos y en las entradas a las autopistas. Todos los vehículos deben estar equipados con esta unidad a bordo. Es el llamado sistema abierto, en contraste con un sistema cerrado donde los pórticos de control están situados en las entradas y salidas de las autopistas.

Los costes de explotación del sistema se encuentran alrededor del 4% de los ingresos, mientras que la ejecución total de los gastos se sitúa alrededor del 12% de los ingresos.²²

b) Planes

No hay planes para ampliar el régimen de Maut-LKW a otras carreteras. Tampoco existen planes concretos de momento para introducir una diferenciación de acuerdo con la clase de emisión antes del plazo de 2010 establecido en la Directiva. Existe cierto debate respecto de la imposición de recargos en zonas sensibles alpinas y de la canalización de estos ingresos hacia la infraestructura ferroviaria, pero todavía no se dispone de detalles concretos.

El acuerdo de coalición del gobierno austríaco menciona el concepto de un Intercambio Alpino, que implicará la negociación de un número predeterminado de los tráficos de paso en los corredores alpinos, a un precio determinado por la demanda. Sin embargo, el concepto aún no se ha debatido oficialmente.

c) Oportunidades

Aunque Austria aplica ya las tasas relacionadas con la distancia en las autopistas para los vehículos de más de 3,5 toneladas, la nueva Directiva modificada ofrece las siguientes oportunidades adicionales:

- Extensión a toda la red de carreteras: La nueva directiva ofrece a los Estados miembros la oportunidad de aplicar los sistemas de tasas en carreteras distintas de las TEN-R: en éstas, las tasas pueden ser aplicadas en virtud de las normas del Tratado más que en virtud de la Directiva. Hay, por tanto, un margen para que Austria extienda su sistema de tarificación en autopistas a toda la red de carreteras.
- Diferenciación según de clase de emisión de vehículos o de emisiones: Aunque hay algunas excepciones, los Estados miembros tienen que diferenciar igualmente sus sistemas de tasas de acuerdo con las clases de emisión o PM10 o de las emisiones de NOx para el año 2010.
- Tasas reguladoras: Éstas podrían introducirse en zonas congestionadas o en zonas con problemas medioambientales.
- Recargos: Estos son sin duda una opción importante para las zonas alpinas y puertos de montaña en Austria, en particular el paso Brenner (véase el anexo 2).

²² Friedrich Schwarz-Herda, Ministro de Transporte, Tecnología e Innovación de la Federación de Austria, (BMVIT) *Interurban road pricing: The Austrian Experience*, presentation to IMPRINT-NET group, Brussels, 25.04.06.

Anexo 4: Situación y oportunidades en Alemania

a) Situación actual

Alemania salió del acuerdo Euroviñeta (con Benelux, Suecia y Dinamarca) a finales de agosto de 2003, fecha en la cual el sistema de una viñeta dependiente del tiempo debía sustituirse por una tasa relacionada con la distancia llamada "LKW-Maut". Debido a problemas técnicos, la puesta en marcha del sistema se retrasó hasta el 1 de enero de 2005.

El objetivo principal de la LKW-Maut es elevar los ingresos para financiar nuevas infraestructuras de transporte. El gobierno alemán está llevando a cabo una política integrada para vincular los diferentes modos de transporte y así intenta gastar los ingresos en nuevas carreteras, ferrocarriles y vías navegables. El objetivo es eliminar los cuellos de botella o congestión ('Anti-Stau-Programm'). En octubre de 2003 se creó una institución pública para la financiación de infraestructuras de transporte. Su tarea principal es reinvertir los ingresos procedentes de la LKW-Maut en proyectos de transporte.

La tasa se aplica sólo a los vehículos de más de 12 toneladas por el uso de autopistas y, desde enero de 2007, también sobre tres carreteras federales ('Bundesstrassen'). El nivel de la tasa depende del número de ejes y de la clase de emisiones del vehículo y oscila entre 0,10 € y 0,14 €. Según los términos de la Directiva 1999/62, sólo se tuvieron en cuenta los costes de las infraestructuras en el cálculo de la tasa. Un estudio independiente ha calculado los costes de infraestructura de autopistas por el uso de camiones de gran tonelaje en 3,4 mil millones € por año, correspondiente a un promedio ponderado de coste de 0,15 € por kilómetro.

Está previsto para el 1 de septiembre de 2007 un aumento en la tasa media de 0,124 € a 0,135 € por kilómetro para compensar la pérdida de ingresos derivados de la reducción del tipo del impuesto para vehículos pesados de mercancías a la tasa mínima permitida en la UE.

Tasas alemanas LKW-Maut por categoría de vehículo, planeadas desde Sep 2007 (€ por vehículo-km, IVA excluido)		
	<i>Hasta 3 ejes</i>	<i>4 o más ejes</i>
<i>Tasa – Categoría A</i>	0,10€	0,11€
<i>Categoría B</i>	0,12€	0,13€
<i>Categoría C</i>	0,145€	0,155€

El 24 de enero de 2007, la Comisión Europea aprobó un régimen de ayudas estatales de Alemania que tiene como objetivo ayudar a los operadores de transporte a adquirir vehículos pesados con mejor rendimiento de las emisiones²³. La Comisión consideró que el régimen de ayudas se ajusta a las normas de la Comunidad Europea para la protección del medio ambiente dentro de los límites permitidos. El plan aportará 100 millones de € anuales durante seis años. Las ayudas serán en forma de planes de inversión o intereses subvencionados para la inversión de operadores de transporte en camiones que cumplan con las normas medioambientales más estrictas que las actuales. El sistema está diseñado para estimular la adquisición de vehículos con normas de emisiones EURO V (hasta octubre de 2008) o incluso mejores.

Marco legal

El marco jurídico de la LKW-Maut fue establecido en una ley aprobada por el Parlamento de Alemania en 2002.

²³ Comisión Europea, comunicado de prensa IP/07/86: *La Comisión autoriza al sistema alemán a promocionar vehículos pesados poco contaminantes*. Bruselas, 24 de Enero de 2007.

El 8 de junio de 2007, el Parlamento alemán estableció una legislación cambiando las tasas de impuesto sobre los vehículos y el LKW-Maut. Los impuestos de los vehículos sobre camiones se reducirán al nivel mínimo de la UE²⁴.

Sistema técnico

El LKW-Maut alemán se basa en la tecnología GPS/GSM. La navegación por satélite (GPS) localiza el vehículo a través de una unidad a bordo, es decir, comprueba si está en una autopista de peaje o en otra carretera. Una red celular (GSM) comunica las tasas a pagar a la oficina central, que factura a los usuarios. La aplicación se realiza por la tecnología de microondas (DSRC). Fue una verdadera innovación y nunca había sido utilizada anteriormente para peajes. Esto, junto con un calendario demasiado ambicioso, fueron los responsables de la demora inicial. Mientras tanto, sin embargo, el sistema está funcionando bien y sólo requiere un equipo limitado en la carretera. También es bastante flexible con respecto a la extensión a otras partes de la red. Sin embargo, el sistema semi-manual de pre-reserva para los usuarios sin una unidad de a bordo (OBU) no tiene la misma flexibilidad. En el actual sistema de autopistas de peaje ya es bastante poco práctico, pero en un sistema ampliado no será viable en absoluto.

b) Planes

Como se ha indicado anteriormente, la tasa media aumentará a 0.135 € por km en septiembre de 2007. Los transportistas alemanes serán en parte compensados por la reducción de impuestos sobre vehículos e incentivos financieros para la adquisición de vehículos con menores emisiones.

El programa se ha ampliado a tres carreteras paralelas donde la desviación del tráfico es un problema. No se prevé la introducción de cambios esenciales en el sistema, aunque otras carreteras en las que se producen desviaciones de tráfico podrían incluirse en el futuro.

El uso de OBUs va aumentando, lo que reduce los costes de funcionamiento del sistema; alrededor del 90% de los usuarios están actualmente equipados con un OBU. Los puntos de venta manuales pueden ser retirados, dejando sólo OBU e Internet como medios de pago.

c) Oportunidades

Dadas las disposiciones de la nueva Directiva modificada, las nuevas posibilidades en el sistema alemán podrían concretarse en:

- La extensión para abarcar toda la red;
- La extensión a los vehículos de menos de 12 toneladas;
- Los recargos se podrían considerar en enlaces alpinos,
- Las tasas reguladoras en zonas contaminadas o congestionadas.

²⁴ Ministerio de Transporte alemán, comunicado de prensa 152/2007: *Tiefensee: Deutsches Lkw-Gewerbe wird um 250 Millionen Euro entlastet*, Berlín, 8 de Junio de 2007.

Anexo 5: Situación y oportunidades en países con operadores asiduos de autopistas (Francia, España, Grecia, Italia, Portugal)

En Francia, España, Grecia, Italia y Portugal, partes de la red de autopistas han sido operadas por el sector privado durante varias décadas. Estos operadores tienen derecho a cobrar el peaje por la utilización de sus autopistas. Los niveles de los peajes son generalmente parte del contrato entre las autoridades nacionales y los operadores de la autopista por lo que pueden diferir en un país determinado, de autopista a autopista de acuerdo con los contratos pertinentes. El nivel del peaje cubre los costes de los operadores, incluido un superávit como beneficio. Aunque los peajes se basan en la distancia, el precio no suele indicarse por kilómetro, sino en forma de matriz a la entrada de la autopista hasta la salida. Estos sistemas abarcan todo tipo de vehículos, es decir, motocicletas, automóviles y vehículos pesados o ligeros de mercancías. Ninguno de los regímenes diferencia los peajes según clases de emisión o emisiones.

FRANCIA

a) Situación actual

En Francia hay en la actualidad trece operadores de autopistas de peaje con una longitud de red que varía de entre 2,5 km hasta casi 3.000 km. Estos operadores son responsables de puentes, túneles o de toda la red de autopistas de una región en particular. La agrupación nacional de operadores de autopistas es ASFA (Association des Sociétés Françaises d'Autoroutes et d'ouvrages à péage).

Parte de la red de autopistas son puramente carreteras públicas, sin peajes. Estas autopistas se encuentran principalmente en las zonas de mayor aglomeración como por ejemplo, alrededores de París y Alsacia.

No existe un nivel nacional común para peajes. Cada operador de autopista aplica diferentes tarifas. Los usuarios frecuentes pueden beneficiarse de interesantes descuentos.

También se aplican tasas adicionales en algunos puentes y túneles, entre ellos el de Fréjus y el de los túneles de Mont Blanc (Italia), el Puymorens (Andorra) y los túneles de Envalira en los Pirineos.

La Directiva modificada incluye un nivel de descuentos máximo para usuarios habituales de alrededor del 13%. La Comisión Europea advirtió a Francia en junio de 2006 de que los descuentos aplicados a usuarios habituales de hasta 30% no están en consonancia con la Directiva ya que las tasas de usuario deben estar vinculadas a los costes de infraestructura.²⁵ Los descuentos para usuarios frecuentes de autopista no podrán exceder los ahorros de costes administrativos. Tales descuentos son a menudo discriminatorios en la práctica, ya que los transportistas extranjeros no suelen tener poder de negociación para negociar tales descuentos.

b) Planes

La introducción de gravámenes a los vehículos pesados en Alemania en 2005 ha tenido importantes repercusiones debido a la desviación del tráfico de camiones a la red de carreteras francesa. Se estima que 2.000 camiones por día se están desviando de las carreteras alemanas a la región fronteriza de Alsacia, a fin de evitar el LKW-Maut alemán. Varias asociaciones han presentado una

²⁵ Comisión Europea, comunicado de prensa IP/06/884: *Tasas en carreteras: La Comisión Europea envía opiniones razonadas a España y Francia por discriminación de precios en carreteras*, Bruselas, 29 de Junio de 2006.

propuesta a la administración regional, ministerios nacionales y Comisión Europea, para introducir gravámenes a los vehículos pesados en Francia.

La propuesta de aplicación de tasas en Alsacia ha sido objeto de examen a nivel nacional durante algún tiempo. Se informa que se instalarán pódicos en tres carreteras, abarcando aproximadamente 210 kilómetros de la región. Los camiones de más de 12 t pagarán entre 0,06-0,15 € por km, en función del número de ejes. Se espera que el impuesto -como tasa sobre vehículos pesados- reduzca el tráfico desviado en un 75 %. Se prevé que la prueba se lleve a cabo a partir de 2009 y 2012²⁶. La desviación hacia las rutas secundarias se debe evitar mediante una prohibición de circular por las carreteras concernidas. Se está debatiendo sobre cómo deben ser distribuidos los ingresos entre los niveles local, regional y nacional.

El Ministerio Francés de Transportes también está elaborando una propuesta de plan nacional de gravámenes a los vehículos pesados, que se aplican en las autopistas que no han ejecutado un régimen de concesión por operadores privados. Los Ministros citan la lucha contra el cambio climático como la principal motivación. Si bien parece que no hay previsto ningún cambio para la concesión de la red, se podría introducir en otras autopistas una tasa basada en la distancia diferenciada sobre la base de niveles de emisión. La tasa se conoce como "la taxe Bur", nombre del diputado Yves Bur, quien propuso el impuesto sobre camiones en Alsacia en 2005.

No hay todavía detalles concretos sobre alguna propuesta, si bien el diseño es probable que siga el modelo alemán, y no ha sido oficialmente propuesta una fecha de introducción. La aplicación de la nueva Directiva de la Euroviñeta se analiza también en el contexto de la reducción de impuestos sobre vehículos y combustible. Los Ministros han anunciado que no van a esperar resultados de la prueba en Alsacia antes de la introducción de un régimen nacional, a la mayor brevedad a mediados de 2009.²⁷

c) Oportunidades

Para Francia, la Directiva modificada ofrece oportunidades para imponer peajes o tasas a todas las autopistas y en todas las demás carreteras. Los peajes podrían diferenciarse según la clase de emisión y las emisiones. En los Alpes y los Pirineos, Francia tiene la oportunidad de imponer recargos. También se pueden aplicar tasas reguladoras en zonas urbanas y otras zonas con problemas medioambientales.

ESPAÑA

a) Situación actual

En España, hay actualmente 30 operadores de autopistas de peaje con una longitud de red que va desde los 3 km hasta casi 470 km. ASETA (Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles Puentes y Vías de Peaje) es la organización central de estos operadores.

Sólo partes de la red de autopistas españolas son de peaje (unos 2.800 km). No hay un nivel común de peaje a escala nacional.

b) Planes

No se conocen los planes para los futuros cambios hacia un sistema de peaje para camiones.

c) Oportunidades

²⁶ Artículo : 'Evacuer le transit sans pénaliser l'économie', de *Dernières Nouvelles d'Alsace*, 26 de Junio de 2007.

²⁷ Artículo : 'L'eurovignette' sera proposée au Grenelle de l'environnement' de Reuters, 23 de Julio de 2007.

Para España, la nueva Directiva modificada ofrece oportunidades para imponer peajes o tasas en todas las autopistas y en el resto de carreteras. El importe de los peajes también podría ser diferente según la clase de emisión y las emisiones. En los Pirineos, España tiene la oportunidad de aplicar recargos. También podrían aplicarse tasas reguladoras en zonas urbanas y otras zonas con problemas medioambientales.

La modificación de la Directiva incluye un máximo nivel de descuentos para usuarios habituales de alrededor del 13%. La Comisión Europea advirtió a España en junio de 2006 que los descuentos ofrecidos a usuarios habituales de hasta el 50% no están en consonancia con la Directiva ya que las tasas deben estar vinculadas con los costes de infraestructura.

ITALIA

a) Situación actual

En Italia, hay en la actualidad 24 operadores de autopistas de peaje administrando una red con una longitud total de unos 6.000 km. La mitad está en manos de Autostrade S.p.A. AISCAT (Associazione Italiana Società Autostrade Concessionarie e Tafari) es la organización central de estos operadores de autopistas. Algunas autopistas en el sur de Italia no son de peaje.

No hay nivel común de peaje a escala nacional. En Italia, los usuarios habituales pueden acogerse a descuentos considerables en peajes.

También se cobran tarifas adicionales en algunos túneles transfronterizos: el de Mont Blanc (Francia), Fréjus (Francia), Grand St-Bernard (a Suiza) y la Schera Munt (a Suiza).

b) Planes

La ley italiana de presupuestos de 2007 incluye una propuesta para establecer nuevos impuestos para carreteras nacionales y autopistas, de conformidad con la nueva Directiva de la Euroviñeta, con una tasa un 25% más alta para el transporte de mercancías en las zonas transfronterizas (es decir, recargos en zonas alpinas). Sin embargo, los planes aún no se han debatido por el gobierno nacional.

c) Oportunidades

Para Italia, la Directiva modificada ofrece oportunidades para imponer peajes o tasas a todas las autopistas y el resto de carreteras. El importe de los peajes también podría variar según la clase de emisión y las emisiones. Italia tiene también la oportunidad de imponer recargos en los Alpes. También se podría aplicar la tasa reguladora en zonas urbanas y otras zonas con problemas medioambientales.

La Directiva modificada incluye un máximo nivel de descuentos para usuarios habituales de alrededor del 13%. En algunos casos, la rebaja ha sido considerablemente superior.

PORTUGAL

a) Situación actual

En Portugal, la red de autopistas de peaje tiene 11 autopistas con una longitud total de unos 1.000 kilómetros. Está operada por BRISA. Las tarifas varían según operadores y según la altura de la parte frontal del vehículo, el número de ejes y la distancia recorrida.

b) Planes

No se conocen planes para futuros cambios en el sistema de peaje.

c) Oportunidades

Para Portugal, la nueva Directiva modificada ofrece oportunidades para imponer peajes o tasas a todas las autopistas y el resto carreteras. El importe de los peajes también podría variar según la clase de emisión y las emisiones. En zonas urbanas y en otras áreas con problemas medioambientales

Anexo 6: Situación y oportunidades en los países con sistemas de tasas tradicionales (Bélgica, Luxemburgo, Países Bajos, Dinamarca, Suecia)

Bélgica, Dinamarca, Luxemburgo, los Países Bajos y Suecia han operado con un sistema de euroviñeta desde el 1 de enero de 1995 (hasta el 31 de agosto de 2003 Alemania también participó). Las tarifas viñeta se aplican sobre toda la red de autopistas, y sobre algunas carreteras nacionales, para vehículos de más de 12 t sobre la base de la anterior Directiva 1999/62 de la UE. La tarifa se basa en el tiempo y funciona sobre una base de pre-pago. Los certificados expedidos son objeto de reconocimiento mutuo en los cinco países. Según este sistema, el pago de un importe determinado da derecho a los transportistas a utilizar las autopistas de los Estados miembros participantes por un determinado período (día, semana, mes o año). Cada país participante es responsable de todos los asuntos relacionados con el pago de la viñeta europea en su propio territorio.

La diferenciación se basa en el comportamiento medioambiental del vehículo (EURO clase) y el número de ejes y se compone de una cuota fija anual. Las tasas máximas anuales actuales se indican en el cuadro.

Tarifas euroviñeta por tipo de vehículo, 2007/8 (€/año)		
	<i>3 ejes</i>	<i>4 o más ejes</i>
<i>EURO 0</i>	1.332 €	2.233 €
<i>EURO I</i>	1.158 €	1.933 €
<i>EURO II</i>	1.008 €	1.681 €
<i>EURO III</i>	876 €	1.461 €
<i>EURO IV y menos contaminante</i>	797 €	1,329 €

Fuente: Directiva 2006/38/EC, Anexo II: OJ L 157/8, 9 de Junio de 2006.

BÉLGICA

a) Situación actual

En Bélgica, además de la Euroviñeta para camiones, también hay un peaje para todos los vehículos que utilizan el túnel Liefkenshoek sobre la carretera de circunvalación de Amberes, R2.

b) Planes

En Bélgica, los sistemas de tasas a camiones se han debatido a nivel de gobierno federal y regional, pero actualmente parecen estar en suspenso. En junio de 2006 los gobiernos regionales de Flandes y Valonia acordaron realizar un estudio sobre la posibilidad de introducir un distintivo para vehículos de menos de 12 toneladas, con la intención de funcionar junto al régimen Euroviñeta actual para camiones de gran tonelaje. La introducción del sistema nacional se planteó en enero de 2008 y supuso una viñeta electrónica, basada en la tecnología de reconocimiento de matrícula. Al igual que la euroviñeta, la tasa para vehículos ligeros se basaría en el tiempo (anual, mensual, etc) y se aplica a los vehículos extranjeros y nacionales. La viñeta no debería suponer costes adicionales para los ciudadanos belgas, y se está debatiendo sobre la compensación por reducción de impuestos de circulación.

La viñeta para todos los usuarios se basará en el tiempo en lugar de la distancia tal como se debatió, por lo que no se crearán incentivos para reducir los viajes dentro de un determinado período de tiempo.

c) Oportunidades

La Directiva modificada ofrece la oportunidad de cambiar de tasas basadas en el tiempo a tasas basadas en la distancia para vehículos de más de 3,5 t, un paso que refleja con precisión el uso de las carreteras por los vehículos al tiempo que se percibe como justo. La conversión a un sistema basado en la distancia exigiría nuevas infraestructuras y tecnologías (como el plan proyectado e-viñeta para vehículos de menos de 12 t). La Directiva también introduce la posibilidad de incluir a toda la red de carreteras en la euroviñeta.

Se podrían introducir las tasas reguladoras en las áreas con problemas medioambientales; en el caso de Bélgica, se incluirían las ciudades principales.

HOLANDA

a) Situación actual

Así como el sistema de euroviñeta, los Países Bajos también tienen peajes en algunos tramos de su infraestructura, incluida la Westerschelde y los túneles de Kil. Los peajes de los túneles se diferencian por longitud y altura de los vehículos, pero no por la clase de emisión.

Bajo el actual esquema de Euroviñeta, la viñeta de papel será sustituida por una versión electrónica en verano de 2008. El sistema electrónico permitirá a los órganos de inspección verificar a través de Internet si los vehículos han adquirido una viñeta, en lugar del sistema actual de sondeos.

b) Planes

Los planes para introducir gravámenes a los vehículos pesados en los Países Bajos han sido objeto de debate desde principios de 1990, pero la naturaleza altamente politizada de la cuestión ha dado lugar a muchos retrasos. Las tasas para coches, más que para los camiones, es el principal tema de debate en curso. Se ha logrado un compromiso en un sistema de precios para todos los vehículos y se han acordado directrices para la base de un sistema de ese tipo.

Desde las elecciones de 2007 parece haber una mayor voluntad política para abordar los problemas de congestión y los planes se están desarrollando más rápidamente. El acuerdo del gobierno de coalición de 2007 incluye la introducción de una tasa basada en la distancia ('Kilometerprijs'). El Gobierno holandés estableció una plataforma formada por partes interesadas en temas de tarificación en carreteras, incluidas asociaciones de automovilistas, organizaciones medioambientales, representantes de trabajadores y empresarios y gobiernos regionales. La plataforma ha aconsejado la introducción de la tarificación vial en dos fases, en primer lugar para hacer frente a los atascos, y en segundo lugar una tasa por kilómetro en todo el país.

La propuesta de sistema de tarificación por kilómetro incluirá todos los vehículos y toda la red de carreteras. Los detalles técnicos aún están por definir, pero se espera que el sistema se base en GPS ya que se estima como el más apropiado.

El Ministerio de Transporte continuará trabajando con los grupos de interés, gobiernos regionales y otros ministerios para esbozar las opciones políticas, incluida la fijación de un precio por kilómetro.

La tasa basada en la distancia sustituirá en parte el actual impuesto sobre la compra de vehículos y el impuesto anual de vehículo para vehículos particulares, que se eliminarán de forma gradual (ya que aún no se han tomado decisiones concretas para los camiones de gran tonelaje). El impuesto sobre las compras de turismos ya se diferencia de acuerdo con las características medioambientales, incluyendo el consumo de combustible, y el impuesto anual sobre los vehículos se diferencia por el peso del vehículo. Las tasa para los camiones, por tanto, también incorporan una diferenciación sobre la base de los impactos y de las características medioambientales. Las tasas también se diferencian por el nivel de congestión en las carreteras y el tiempo de conducción.

El trabajo sobre la mejora de la infraestructura en cinco áreas importantes de congestión debería comenzar a partir de 2007. La tarificación en estas secciones se aplicará una vez concluido el trabajo. El sistema nacional de tarificación por kilómetros se irá introduciendo gradualmente en el 2010-2012. Para el sistema nacional, el Parlamento ha exigido que los costes operativos se limiten al 5% de los ingresos. Queda por ver si esto es un objetivo alcanzable; por comparación, las estimaciones del coste del sistema suizo son de alrededor del 5% de los ingresos, pero con un relativamente alto cargo por kilómetro (véase el capítulo 2, pág 8). Sin embargo, los regímenes austríaco y alemán tienen costes considerablemente más elevados en proporción con los ingresos. Se espera que los ingresos en Holanda se destinen a la infraestructura de transporte.

Se pronostica que la tasa por kilómetro reducirá las emisiones (CO₂, PM₁₀, NO_x) aproximadamente en un 10% y mejorará la seguridad también en un 10%.²⁸

Marco legal

La introducción de un sistema de tarificación por km requerirá la modificación de la Ley de Accesibilidad y Movilidad (Wbm), así como un proyecto de ley sobre el nivel de imposición por km, a finales de 2007. De acuerdo con los planes y en función de las pruebas y proyectos piloto, se otorgará la licitación del sistema una vez se haya aprobado la ley (2008).

c) Oportunidades

Además de los planes descritos anteriormente (tasa por km, todos los vehículos, toda la red de carreteras y diferenciación de las características medioambientales), la Directiva modificada permite también la aplicación de tasas reguladoras en zonas urbanas contaminadas.

DINAMARCA

a) Situación actual

Además del sistema de euroviñeta, Dinamarca también tiene peajes en varias secciones de su infraestructura, incluidas las autopistas y puentes E20 a través de Storebælt y Øresund. Las tasas en estos tramos se basan en la altura y la longitud del vehículo. No hay ninguna diferenciación en función de la clase de emisión.

b) Planes

Actualmente no hay planes para cambiar el sistema de tarificación Euroviñeta en Dinamarca.

c) Oportunidades

Una viñeta basada en la distancia, en vez del tiempo, que abarque toda la red de carreteras, sería factible bajo la nueva Directiva modificada. Un sistema basado en la distancia, sin embargo, requiere la instalación de nuevas tecnologías de cobro (GPS / GSM o DSRC) para el control de ve-

²⁸ Fuente: Teule, O. Ministerio Holadés de Transporte y tratamiento del Agua: *Pricing Policy in the Netherlands*, presentación a IMPRINT-net group, Bruselas, 15 de Mayo de 2007.

hículos. Además, la Directiva también permite el cobro a los vehículos de más de 3,5 toneladas. Se podrían introducir tasas reguladoras en las zonas urbanas contaminadas.

SUECIA

a) Situación actual

En Suecia, las tasas Euroviñeta se imponen a camiones de más de 12 t y los de más de 7 t con remolque. También hay un peaje para el puente y la autopista E20 a través de Øresund y el puente de Svinesund que une Suecia y Noruega. Después de una prueba con éxito y del referéndum de 2006, la ciudad de Estocolmo reintrodujo el régimen de tasa de congestión para todos los vehículos de motor en verano de 2007.

b) Planes

El gobierno sueco tiene previsto presentar una propuesta concreta para una tasa basada en la distancia para los vehículos pesados al Parlamento en 2007 y éste debería entrar en vigor en torno a 2010-2011. El Instituto Sueco de Análisis de Transporte y Comunicación (SIKA), se ha encargado de analizar los efectos de una tasa basada en la distancia antes de que se tomen otras decisiones políticas. En marzo de 2007, SIKA presentó un informe acerca de cómo una tasa por km afectaría a la industria sueca y a las regiones. La investigación concluyó que el impacto general sobre la producción y el empleo será menor en todo el país -algunas industrias pueden perder mientras que otras se beneficiarán.²⁹

Un proyecto nacional, denominado 'Arena', tiene como objetivo desarrollar un sistema de tarificación para los camiones de gran tonelaje. El concepto de tasa por kilómetro se está desarrollando en cooperación con las autoridades públicas, los usuarios y la industria. El concepto está diseñado para ser sencillo, flexible y fácil de usar, por lo que pueden aplicarse en otros países. Se describen los siguientes requisitos:³⁰

1. *El sistema de tasa por kilómetro deberá incluir todos los vehículos de un peso máximo de 3,5 t o más.*
2. *El propietario del vehículo es responsable de pagar dichas tasas.*
3. *El sistema de tasa por kilómetro abarcará todas las carreteras públicas.*
4. *El sistema de tasa por kilómetro diferenciará el tipo impositivo en función de las zonas geográficas. En este caso, un tramo carretera se considera como una zona.*
5. *El sistema de tasa por kilómetro permitirá que un área geográfica pueda solaparse con otra. Se podrá combinar un impuesto regional paralelamente a un impuesto por kilómetro.*
6. *El sistema de tasa por kilómetro permitirá que vehículos diferentes tengan tasas diferentes.*
7. *El sistema de tasa por kilómetro permitirá diferentes tasas dependiendo del tiempo (diferenciación por tiempo)*

La tasa por kilómetro debería variar, por tanto, en cuanto a las características de los vehículos, distancia recorrida, clasificación de los tramos recorridos por carretera y la hora del día. Algunos componentes se incluirán para permitir la diferenciación basada en las características medioam-

²⁹ Informe en sueco disponible en: www.sika-institute.se

³⁰ Informe Arena, Sundberg, J., Janusson, U., Sjöström, T (2007): *Tasa por kilómetro para camiones en Suecia – Un diseño conceptual de sistemas, Parte 1: Requisitos y precondiciones*. Disponible en: www.arena-ruc.com (descargas)

bientales (normas de emisión EURO). Se están debatiendo unas tasas más bajas en algunas regiones (en particular relativas a la explotación de bosques en la región interior del Norte), pero la tasa por kilómetro se aplicará a los vehículos pesados suecos y extranjeros.

Una parte muy importante del debate en Suecia se centra en la posibilidad de devolución de parte del impuesto sobre el gasóleo, o cobrar una tarifa más baja a los vehículos afectados por la tasa por kilómetro. Las instituciones de la UE están estudiando en la actualidad el tipo mínimo armonizado de los impuestos diesel para vehículos industriales. Es posible que los resultados de este debate afecten a la captación y diseño de los sistemas de tasas en algunos Estados miembros.

Los sistemas de cobro electrónico que usan unidades de control a bordo se encuentran en periodo de prueba. Arena debe completar el desarrollo del concepto de tasa de carreteras en 2008.

c) Oportunidades

La Directiva modificada permite la inclusión de toda la red de carreteras, aunque se pueden permitir variaciones en algunas regiones, como se ha mencionado anteriormente. El cambio de una viñeta basada en el tiempo a una tasa por kilómetro exigiría la instalación de nuevas tecnologías. Las tarifas se pueden aplicar a vehículos de más de 3,5 t. La tasa reguladora puede introducirse en áreas con problemas medioambientales.

Anexo 7: Situación y oportunidades en los países sin sistemas de pago por el uso de la infraestructura (Reino Unido, Irlanda, Finlandia, Estonia, Letonia)

Actualmente hay varios países que no tienen ningún sistema de tarificación sobre el uso de las infraestructuras viarias. Entre ellos figuran el Reino Unido, Finlandia, Estonia, y Letonia, los dos primeros se encuentran actualmente estudiando la viabilidad de introducir dichos planes. Irlanda cuenta actualmente con tres ejes con autopista de peaje pero no dispone de un sistema generalizado. La Autoridad Nacional de Carreteras de Irlanda está sin embargo considerando la construcción de nuevas carreteras de peaje bajo un esquema de colaboración público-privada.

FINLANDIA

a) Situación actual

En Finlandia no existe actualmente ninguna tasa en ninguna carretera o autopista.

b) Planes

No existen planes concretos para introducir tasas en las carreteras de Finlandia. Sin embargo, se ha llevado a cabo un estudio preliminar (finalizado en marzo de 2006) sobre la aplicación de tasas para camiones y automóviles particulares. El estudio forma parte del trabajo de un comité gubernamental sobre la financiación de la infraestructura y fue encargado por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones y Administración de Carreteras.

El objetivo del estudio fue describir el marco jurídico internacional y diversas opciones para la aplicación de tarifas (incluyendo la red de carreteras y vehículos, el tipo de carga, tecnologías de cobro y cuestiones relativas al cumplimiento). En el informe se examinan los sistemas, estudios y experiencias en diversos países, así como los acuerdos nacionales e internacionales, la legislación general y su relación con los impuestos generales. Además, se describen varias opciones para hacer frente a la evolución de la tarificación en el transporte y los sistemas de tributación desde un punto de vista finlandés (incluidos los aspectos jurídicos y financieros, en particular). El estudio examinó viñetas, tasas urbanas y tasas a camiones. La cuestión está íntimamente relacionada con el debate en curso sobre la necesidad de cambios en el sistema fiscal del país. Aunque las posibilidades y las cuestiones de aplicación son también objeto de examen, el estudio no hace propuestas concretas o recomendaciones.

El estudio ha suscitado el debate de esa cuestión en Finlandia. Los transportistas están a favor de imputar tasas al gran número de camiones extranjeros que atraviesan Finlandia, principalmente rusos. Hay un gran interés por los sistemas de peaje urbano en Londres y en Estocolmo. Parece haber un mayor interés en la tasa por kilómetro.

c) Oportunidades

Finlandia podría introducir un sistema de tarificación vial en la forma descrita por la nueva Directiva modificada, aplicando una tasa basada en la distancia sobre todos los vehículos de más de 3,5 t y sobre todas las carreteras. La diferenciación sobre la base de la clase de emisión puede dar lugar a la renovación de la flota con vehículos más limpios. La tasa reguladora podría aplicarse en zonas con problemas ambientales. Sin embargo, se prevé una resistencia política y económica por parte de determinadas industrias (como por ejemplo la de la madera y la del papel) y las regiones alejadas, como en el caso de Suecia.

REINO UNIDO

a) Situación actual

No existe ningún plan nacional de tarificación de carreteras en el Reino Unido. Con la excepción del pago de un tramo de la autopista M6 y en determinados tramos de infraestructura (túneles, puentes), no hay autopistas de peaje en el RU.

La tasa de congestión de Londres se considerada en general satisfactoria y en febrero de 2007 ha duplicado su tamaño. La ciudad de Durham también opera con un sistema de tasa de congestión. Otras ciudades, incluyendo Cambridge, Bristol, Bath, Greater Manchester, Shrewsbury, Tyne and Wear (cerca de Newcastle-upon-Tyne) y la región de West Midlands (alrededor de Birmingham) se encuentran entre las que las autoridades proponen el desarrollo de una tasa por el uso de la carretera. Estas ciudades reciben apoyo financiero del Fondo de Innovación del Transporte cuyos fondos se destinan a la planificación y pruebas, que estarán en funcionamiento hasta el año 2015.

b) Planes

En el Reino Unido se está debatiendo sobre un sistema de tasas basadas en la distancia para todos los vehículos. Los primeros debates acerca de sistemas de tasas para camiones (sistema LRUC) se han aplazado indefinidamente, pero podrían introducirse para los vehículos de más de 3,5 t en todas las carreteras, con la diferenciación por tipo de vehículo. La cobertura del coste se consideró insuficiente en virtud de los planes en los que sólo se incluían los camiones en todas las carreteras, por lo que probablemente los planes se ampliarán también a los vehículos privados, lo cual llevará mucho más tiempo de elaboración y aplicación.

El gobierno británico está estudiando establecer precios sobre todas las carreteras del país basados en el coste marginal social total. Esta propuesta sigue las recomendaciones del influyente Estudio del Transporte de Eddington para el Tesoro³¹ y las de la viabilidad de un estudio de fijación de precios realizado por el Departamento de Transporte (DfT)³². El objetivo principal de un sistema tarifario británico sería la lucha contra la congestión. El estudio DfT defiende que un plan nacional de tasas reduciría la congestión en carreteras en un 48%, y la congestión urbana en un 52% en el año 2015. El estudio también demuestra que la aplicación de dichas tasas reduciría a la mitad los kilómetros de carreteras interurbanas que se necesitan construir (incluyendo ampliación de carriles) entre 2015 y 2025.

Los técnicos de planificación trabajan para su aplicación provisional en 2015. Cualquier propuesta de plan estará basada en la distancia y se basa en la intención de minimizar el impacto medioambiental y sobre el clima del sistema de transporte, así como de reducir la congestión. La tasa de congestión y los peajes de autopista se encuentran probablemente entre los planes a tener en cuenta. Hay debates en curso acerca de la interoperabilidad y la compatibilidad técnica de las tasas locales de congestión y las de un régimen nacional.

c) Oportunidades

La Directiva modificada ofrece a los Estados miembros el derecho, sobre la base de la subsidiariedad, a la imposición de tasas reguladoras para propósitos de congestión y medioambientales.

³¹ Sir Rod Eddington: *The Eddington Transport Study*, Diciembre 2006: http://www.hm-treasury.gov.uk/media/39A/41/eddington_execsum11206.pdf

³² DfT, 2006, 'Transport Demand to 2025 and the Economic Case for Road Pricing and Investment', <http://www.dft.gov.uk/about/strategy/eddingtonstudy/researchannexes/>

La aplicación de estos sistemas podría extenderse a otras carreteras en zonas congestionadas o contaminadas del Reino Unido.

El primordial objetivo de los peajes en las carreteras del Reino Unido es en primer lugar reducir la congestión, y en segundo lugar los impactos medioambientales. Con este fin, las tasas deben ser diferenciadas por clase de emisión y por características medioambientales para fomentar vehículos más limpios.

Anexo 8: Situación y oportunidades en los nuevos Estados Miembros con sistemas fragmentados

De entre los nuevos Estados miembros, muchos de ellos ya aplican algún tipo de imputación a los usuarios de su creciente red de autopistas. La República Checa introdujo tasas electrónicas para los camiones en las autopistas y autovías en enero de 2007. Eslovenia tiene desde hace mucho tiempo un sistema establecido de tasas por uso de autopistas. Bulgaria y Rumanía operan con sistemas de viñeta basados en el tiempo en todas las carreteras interurbanas. En Hungría, Lituania y Eslovaquia es obligatorio llevar pegatinas (viñetas) en determinados tramos de autopistas, mientras que en Polonia se cobra un peaje en unos pocos tramos.

Varios de estos países planifican el cambio o la ampliación de su sistema de tarificación vial en un futuro próximo. En muchos de los Nuevos Estados Miembros debe abordarse la disponibilidad de datos de transporte, en particular en relación con los relevantes datos para el cálculo de costes de infraestructura y del impacto del transporte (congestión, accidentes y daños al medioambiente).

Los Nuevos Estados Miembros se enfrentan en muchos casos a retos especiales en su política de transporte. Muchos de ellos cuentan con una amplia y bien gestionada red de ferrocarril y de transporte público, que presenta dificultades financieras después de años de una insuficiente inversión. Particularmente, el transporte de mercancías y de pasajeros por ferrocarril tiene una importante cuota de mercado, pero está disminuyendo. En muchos casos son necesarias nuevas inversiones para evitar más cierres de líneas, mejorar la calidad del servicio y mantener la cuota de mercado. Esto debe tenerse en cuenta al diseñar los sistemas de tasas en carreteras y, en particular, al decidir el destino de esos ingresos.

BULGARIA

a) Situación actual

El 1 de abril de 2004 Bulgaria introdujo un sistema de viñeta para el cobro de una tasa por la utilización para todos los vehículos de la infraestructura viaria del país. Los precios de viñetas para los vehículos con matrícula de Bulgaria son en la actualidad significativamente más bajos que los de los vehículos con matrícula extranjera, aunque gradualmente se equiparán.

Se necesita una viñeta para circular por las carreteras en Bulgaria, excepto en las calles de las ciudades y carreteras de circunvalación de esas ciudades. Desde 2007, se venden viñetas semanales, mensuales y anuales para autobuses (categoría K1), camiones (K2) y vehículos inferiores a 3,5 t (K3).

b) Planes

No se conocen planes para cambiar el sistema de tasas de carreteras en Bulgaria.

c) Oportunidades

El sistema búlgaro podría hacerse extensivo a las vías urbanas y a las carreteras de circunvalación, lo que también simplificaría la recaudación de un peaje basado en la distancia (como en Suiza). Los peajes deberían diferenciarse a más tardar por clase de emisiones de los vehículos a partir de 2010.

Los ingresos se pueden utilizar para optimizar el sistema de transporte en su conjunto, lo cual constituye una importante oportunidad para los Nuevos Estados Miembros con un uso elevado del transporte público, pero con recortes financieros en los sectores del ferrocarril y del transporte público. Los ingresos también puede ser utilizados para propósitos no relacionados con el transporte, tales como planes de mejora del medioambiente.

La tasa reguladora podría imponerse en zonas congestionadas o contaminadas. Bulgaria también tiene la oportunidad de aumentar los recargos (para los proyectos prioritarios 7 y 22 de la UE) en las carreteras que cruzan las zonas de montaña del sur del país, en dirección a la frontera griega.

REPÚBLICA CHECA

a) Situación actual

Desde el 1 de enero de 2007, se cobra electrónicamente una tasa por km a vehículos de más de 12 en las autopistas y autovías checas. Los camiones tienen que ir equipados con un 'Premid' unidad de a bordo (o de una unidad 'Premid plus' para vehículos con parabrisas metalizado). Estas unidades son obligatorias y disponibles previo depósito de 1.550 CZK. El sistema utiliza tecnología de comunicación de microondas entre las unidades de a bordo y los pórticos de peajes. La tasa se diferencia por el número de ejes y las clases de emisiones EURO.

El peaje se aplica a unos 970 km de autopistas y autovías (incluyendo nuevos tramos), utilizados principalmente por el transporte internacional de mercancías. Se prevé que esto afecte de 60.000 a 65.000 vehículos nacionales y de 30.000 a 35.000 vehículos extranjeros de más de 12 t, lo cual refleja el papel cada vez más importante de la República Checa como país de tráfico de camiones. Según cifras del Ministerio de Transporte, el 20-30% de los vehículos de más de 12 t sólo son vehículos de paso por el país.

El objetivo principal de introducir una tasa para vehículos pesados consiste en la adquisición de fondos para acelerar la finalización de la red de autopistas, más que en reducir el tráfico de mercancías. Retardar o detener el crecimiento de este tráfico se considera un objetivo secundario.

Fuente: <http://www.premid.cz>

1CZK = €0,035, el 10 de Junio de 2007

El promedio del peaje para vehículos de 40 t es 4,05 coronas checas / km (0,14€) en autopistas y carreteras principales. El ratio entre las dos clases de emisiones es de promedio 1:1,3.

El sistema de peaje electrónico ha sustituido la tasa basada en el tiempo (viñeta) para vehículos pesados. El sistema de viñeta, en vigor desde 1995 para todas las autopistas y autovías, sin embargo se aplica aún a los vehículos de menos de 12 t de cuatro ruedas o más.

	Tasas por el uso de la carretera en Chequia, 2007		
	2 ejes	3 ejes	4 o más ejes
Tarifa por kilómetro en autopistas y autovías (CZK)			
EURO 0-II	2,30	3,70	5,40
EURO III-IV	1,70	2,90	4,20

Marco legal

El Gobierno aprobó una ley sobre cobro electrónico (decreto N° 481, 19/05/2004) y cuenta con el respaldo de una reglamentación posterior. Las tarifas por kilómetro están determinadas en el Reglamento N° 484/2006 Coll del Gobierno checo. La ley de Carreteras fue modificada para permitir la aplicación de la EFC para vehículos de más de 12 t desde enero de 2007.

El funcionamiento del sistema electrónico de peaje está también sujeto al Decreto N° 527/2006 Coll. del Ministerio de Transportes checo, el Reglamento N° 484/2006 Coll del gobierno checo, y los términos y condiciones generales de negocios del operador del sistema electrónico de peaje.

	Tasas por el uso de la carretera en Chequia, 2008		
	2 ejes	3 ejes	4 o más ejes
Tasa por kilómetro para carreteras de 1ª categoría (CZK)			
EURO 0-II	1,10	1,80	2,60
EURO III-IV	0,80	1,40	2.00

Uso de los ingresos

Los ingresos esperados de la tasa en 2007 son de 5.000 millones de coronas checas (175 millones de euros). Por comparación, los actuales ingresos de los cupones fueron de 2.200 millones de CZK en 2005. Los ingresos de peajes de autopista y carreteras son recibidos por el Fondo de Infraestructura del Estado, que también recoge los ingresos procedentes de la viñeta de vehículos más ligeros (en 2007 proyección del total de ingresos de peaje de vehículos pesados: 5.500 millones de CZK, de los que 2.200 millones de CZK provinieron de los operadores y el remanente para el fondo de infraestructura). El acuerdo del gobierno de coalición de 2006 menciona las tasas de usuarios en un contexto de reducción de gastos de transporte ferroviario, aunque la relación no se explicitó.

b) Planes

La tasa para vehículos de más de 12 t pretende ser un primer paso. La intención es incluir los vehículos de más de 3,5 t desde enero de 2008. El actual sistema de viñeta permanecerá en vigor para los vehículos de menos de 3,5 t, y durante el período de transición también para los de menos de 12 t. La imposición de peajes de camiones de más de 3,5 t se prevé que afectará entre 105.000 y 115.000 vehículos nacionales y entre 35.000 y 45.000 vehículos extranjeros. En la República Checa se piensa que el 10% del tráfico de más de 3,5 t es de tráfico.

El sistema de peaje que utiliza tecnología DSRC se ampliará a otras vías rápidas durante el 2007. La tarifa media de las carreteras de primera clase será de 1,90/km CZK (€ 0,07).

Fuente: Ministerio de Transporte Checo, Febrero 2007.

Existen planes para el cobro de peaje sobre la primera, segunda y tercera clase de carreteras, diferenciando también por clase de emisiones y número de ejes. A mediados de 2007 se pondrá en marcha un nuevo concurso público para un sistema de peaje utilizando tecnología GPS que cubra toda la red de carreteras. El ganador debe ser comunicado a finales de 2007 y el sistema podría estar operativo en 2009-2010 para los camiones de más de 3,5 toneladas.

Los ingresos de peajes en carreteras secundarias se ha previsto destinar a las regiones para que puedan mejorar la calidad de su red de carreteras. Las regiones desean incluir sus carreteras secundarias en el plan para poner fin a la evasión de peajes por desvío de tráfico pesado desde las autopistas.

El acuerdo de coalición ha mostrado su intención de diferenciar la tasa sobre la base de los parámetros de emisión en la mayor medida posible, siguiendo la doctrina de la legislación de la UE. Los vehículos de las clases de emisiones EURO 0-II pagan actualmente en promedio un 30% más que los que menos contaminan, EURO III-IV, en autopistas y autovías. La Directiva modificada amplía el margen para variar los peajes en un 100% entre las clases de emisión más altas y las más bajas.

En una segunda fase de aplicación de tasas el sistema operativo se cambiará, posiblemente a un sistema híbrido de microondas y satélite. Los estudios de viabilidad están en marcha, y posteriormente se pondrá en marcha un concurso. El proveedor del sistema de satélite debería ser seleccionado a finales de 2007.

c) Oportunidades

Los planes anteriormente mencionados podrían utilizar muchas de las posibilidades de la Directiva modificada. La diferenciación de tarifa por clase de emisión es especialmente importante en países como la República Checa con una alta proporción de vehículos antiguos en su flota. Un aumento de la diferenciación sobre la base de las características ambientales podrían ayudar a estimular la renovación de la flota y promover vehículos más limpios.

Se podrían imponer tasas reguladoras en zonas que actualmente sufren daños medioambientales, incluyendo zonas urbanas, zonas afectadas por la contaminación industrial y otras ecológicamente sensibles, como parques nacionales o bosques.

Bajo el principio de subsidiariedad, los gobiernos nacionales pueden decidir cómo utilizar los ingresos de la tasa. La directiva recomienda que los ingresos se utilicen para optimizar los sistemas de transporte. No necesitan ser destinados en especial a la construcción de carreteras, sino que también podría ser utilizado para otras inversiones, por ejemplo en sistemas de transporte alternativos, transporte público o en proyectos de recuperación de áreas contaminadas, o incluso para otros sectores diferentes del transporte.

HUNGRÍA**a) Situación actual**

En Hungría se introdujeron viñetas en las autopistas en enero de 2000 y en la actualidad el país cuenta con un sistema de viñeta de tarifa plana basado en el tiempo en todas sus autopistas (M0, M1, M15, M3, M30, M5, M7, M70). Sin embargo, varios tramos de autopista son gratuitos, debido a la preocupación por las razones políticas y sociales. Esto se aplica principalmente en las aglomeraciones urbanas, tales como la autopista circular M0 alrededor de Budapest, y en tramos nacionales hacia los pasos fronterizos. La viñeta (etiqueta adhesiva en el parabrisas) se aplica en un total de 677 km de la red. El sistema actual de tarifa plana no tiene en cuenta la distancia recorrida. De toda la red de carreteras operadas por compañías de la autopista en Hungría (incluidas carreteras, cruces, zonas de descanso y sus accesos), el 70% es de pago y el 30% es gratuito.

La Compañía Estatal de Gestión de Autopistas (Állami Autópálya Kezelő Zrt) es la responsable de la gestión, mantenimiento y administración de alrededor de 520 kilómetros de autopistas (más 127 km de vía rápidas y carreteras principales), mientras que la Compañía de Concesión de Autopista Alföld es responsable de la gestión y mantenimiento de la autopista M5 (157 km).

El sistema de viñeta húngaro reconoce actualmente cuatro categorías de vehículos, basados en el peso máximo permitido del vehículo. Los cálculos de precio de la viñeta no se basan en los daños causados o en los gastos ocasionados el tráfico en autopistas. Los precios varían según la época del año. Los precios de la viñeta para 2006 se muestran en la siguiente tabla:

Precios de la viñeta en autopista húngaras, 2006 (incluido el 15% de IVA) ³³				
	D1: < 3.5 toneladas	D2: 3.5 – 7.5 toneladas	D3: 7.5 – 12 toneladas	D4 > 12 toneladas
1-día	-	-	-	2.000 (€ 7,70)
4- día	01.05 – 30.09: 1.520 (€ 5,85) resto: 1.170 (€ 4,50)	-	-	-
Semanal	2.500 (€ 9,60)	6.500 (€ 25,00)	10.000 (€ 3,50)	13.000 (€ 50)
Mensual	4.200 (€ 16,20)	12.500 (€ 48,00)	18.000 (€ 70)	22.500 (€ 86,50)
Anual	37.000 (€ 142)	106.000 (€ 408)	158.000 (€ 608)	190.000 (€ 730)

Fuente: Adaptado de http://www.aka.hu/angol/html/2_Prices/prices.htm

Nota: La viñeta de 1 día de categoría D4 fue introducida el 1 de enero de 2005, a partir de una comunicación de la Comisión Europea, en la que se solicitaba el cumplimiento de la Directiva Euroviñeta (1999/62).

Los ingresos de la viñeta se destinan al mantenimiento y construcción de la red de autopistas. Sin embargo, con un total en 2005 de unos 22.000 millones de HUF (85 millones de €), estos ingresos no son suficientes para cubrir el funcionamiento, mantenimiento y costes de gestión de la red de autopistas gestionadas por la Compañía Estatal de Gestión Autopistas. Los gastos de funcionamiento del propio sistema de viñeta, sin embargo, siguen siendo relativamente bajos: alrededor de 5-7% del total de los ingresos brutos generados.

³³ Basado en el promedio del tipo de cambio en Mayo de 2006: € 1 = 260 HUF, redondeado al ERUO.

b) Planes

Inicialmente, el interés en Hungría por una tasa basada en la distancia surgió del déficit financiero del actual sistema de la viñeta, en el que los costos operativos y de mantenimiento son superiores a los ingresos. El sistema de cobro electrónico ha sido investigado por la red nacional de autopistas.

En 2003 se creó un comité asesor compuesto por expertos de los ministerios interesados, universidades y el instituto de investigación KTI, para definir la estrategia a largo plazo de las autopistas de peaje en cumplimiento de las directivas de la UE, así como para apoyar las actividades de la Compañía Estatal de Gestión Autopistas. La comisión trabajó sobre este tema hasta el año 2005. SMMC inició y financió actividades de I+D para diseñar una estrategia futura, siguiendo de las recomendaciones de la comisión.

El comité de evaluación de cobro de tasas decidió que la base para el nuevo régimen debería estar basada en peajes relacionados con la distancia, en un sistema de tasas de libre flujo interoperable con otros países de la UE, y que los ingresos se reservasen a las autopistas. Los ingresos deberían ser más elevados que con el sistema de viñeta y cubrirían el mantenimiento y la gestión. El principio de "los usuarios que pagan" refuerza el sistema, y también se espera que aporte métodos alternativos de transporte que respeten más el medioambiente y que sean más competitivos. El plan fue el tema principal de un Libro Verde en 2005.

Las tasas se aplicarán a vehículos de más de 3,5 t, incluyendo camiones y autobuses en autopistas, autovías y carreteras principales de la 'E-red'. Los vehículos ligeros, incluyendo los turismos, se incluirían en una fase posterior.

Los estudios de viabilidad se llevaron a cabo entre 2005 y 2006. En 2007 se llevará a cabo un procedimiento de contratación pública internacional para la planificación, construcción, financiación y operación, con vistas a la instalación del sistema en 2008.

La propuesta de tarifas de peajes se basó en cálculos a partir de la experiencia ya adquirida en Suiza, Austria y Alemania. Los niveles de peaje, así como las cifras comparativas se resumen a continuación (véase el cuadro).

Peajes en autopistas húngaras por categoría de vehículo, propuestos, con comparaciones (céntimo de Euro por vehículo-km ³⁴ ; entre paréntesis, en este cuadro, tasa de peaje relativa a D2)				
	<i>D1: < 3.5 t</i>	<i>D2: 3.5 – 7.5 t</i>	<i>D3: 7.5 – 12 t</i>	<i>D4: > 12 t</i>
<i>Basado en el coste</i>	1,8	2,3 (1,0)	3.5 (1.5)	9.4 (4.1)
<i>Capital incluido</i>	2,8	4,0 (1,0)	6.2 (1.55)	15.6 (3.9)
<i>Aceptable socialmente</i>	4,5	9,0 (1,0)	13.6 (1.5)	19.0 (2.1)
<i>Promedio europeo</i>	6,4	12,8 (1,0)	19.2 (1.5)	26.9 (2.1)
<i>Óptimo</i>	8,3	11,6 (1,0)	16.6 (1.43)	20.1 (1.73)
<i>Máximo</i>	11,3	15,8 (1,0)	22.6 (1.43)	35.1 (2.22)
<i>Austria (2005)</i>	--	13,0 (1,0)	18.2 (1.4)	27.3 (2.1)
<i>Alemania (2005)</i>	--	--	--	12.4
<i>Suiza (2005)</i>			31,0	

Fuente: BauConsult-Trafficon Report, Diciembre 2005

El Directorio de Coordinación y Gestión Carreteras³⁵ es responsable de la política de peajes y los preparativos para la aplicación de telepeaje.

³⁴ Basado en el tipo de cambio medio en Mayo 2006: €1 = 260 HUF.

c) Oportunidades

Hay todavía poca información concreta sobre el sistema que se estableció en Hungría. Sin embargo, parece que un régimen basado en la distancia incluye los vehículos de más de 3,5 t desde el inicio. La diferenciación de tasas parece ser en base al peso del vehículo. En los países con una flota de vehículos más antigua, como Hungría, es especialmente importante diferenciar en función de la clase de emisión, para fomentar la compra de vehículos más limpios.

La posibilidad de introducir la tasa reguladora en áreas con problemas medioambientales o de congestión podría ser importante para determinadas regiones o ciudades de Hungría.

LITUANIA

a) Situación actual

Lituania tiene tasas en las principales autopistas y carreteras nacionales. El pago puede ser diario, semanal, mensual o anual, y se aplica a los autobuses, autocares y vehículos agrícolas, así como camiones de gran tonelaje. Las tasas para camiones de gran tonelaje se diferencian en peso (hasta 3,5t / 3,5t-12t / 12t-40t / contenedores de 12 metros hasta 44t). Los ingresos se utilizan para el mantenimiento y desarrollo de carreteras.³⁶

b) Planes

No se conocen planes para cambiar el sistema de tasas en carreteras en Lituania.

c) Oportunidades

En Lituania, el actual sistema de viñeta podría sustituirse con una tarifa basada en la distancia. El sistema podría también extenderse a los vehículos ligeros de menos de 3,5 t bajo el principio de subsidiariedad. Un sistema paga-y-conduce podría introducirse en todas las carreteras para evitar el desvío de tráfico.

En la actualidad, el sistema no distingue entre clases de emisión, que deberán estar incluidos para el año 2010.

Lituania también puede introducir tasas reguladoras en zonas contaminadas o congestionadas. Los ingresos pueden ser utilizados de cualquier manera que el gobierno considere conveniente, ya sea para la optimización del sistema de transporte, apoyo para el transporte público o en otro ámbito de la política nacional de tarifas de transporte por carretera

POLONIA

a) Situación actual

En Polonia, está en funcionamiento un sistema de viñeta para el uso comercial de vehículos desde el año 2002. Los operadores de vehículos de más de 3,5 t deben comprar tarjetas. Las tasas por el uso de las carreteras nacionales por un vehículo motorizado están sufragados por los ope-

³⁵ Útgazdálkodási és Koordinációs Igazgatóság – ÚKIG, ver: <http://ukig.kozut.hu/>

³⁶ República de Lituania, Modificación de Ley del financiamiento para mantenimiento de carreteras y programa de desarrollo, nueva versión No. IX-2546 (annex 3), Vilnius, 9 de Noviembre de 2004.

radores (nacionales y extranjeros). Esto se aplica a los vehículos de transporte de mercancías con un peso total de más de 3,5 t, y en vehículos de pasajeros de más de 3,5 t para el transporte de más de nueve personas. (Los vehículos con tarjeta quedan exentos de los peajes de autopista.)

Una nueva reglamentación del Ministerio de Transporte, en vigor el 21 de octubre de 2006, supuso la reducción de los tipos de «de tarjetas de carretera» (viñetas) que se redujo de 52 a 24, ya que se eliminaron las tarjetas de medio año así como la diferenciación entre el número de ejes. El peaje se ha determinado administrativamente en 8 € por día para los vehículos de más de 12 t, en proporción al peaje anual.

Las tarjetas se basan en el tiempo y las hay de validez diaria, semanal, mensual y anual. El nivel de tarifas varía según el tipo de vehículo, la duración de paso en las carreteras nacionales, el peso total admisible (3,5-12t / > 12 t) y clase de emisiones (EURO 0-I / EURO II y mejor). Para un vehículo de más de 12 t, por ejemplo, una tarjeta anual cuesta 2100 PLN (€ 546)³⁷ con un EURO II + motor o 2.500 PLN (€ 650) con EURO 0-I³⁸. El nivel de tarifa se fija administrativamente, y no sobre la base de cálculos de costos de infraestructura.

La base legal es la Ley de Transportes por Carretera, de 6 de septiembre de 2001 (Dz.U. No 125, punto 1371) y la regulación del Ministerio de la Infraestructura, de 14 de diciembre de 2001, sobre las tarifas que pagan los operadores de transporte por utilizar las carreteras nacionales (Dz.U. No 150, punto 1684). Los peajes son recaptados por los concesionarios que los transfieren al fondo nacional de carreteras.

Los peajes de autopista

Desde julio de 2006, hay 665 km de tramos de autopista en Polonia, de los que más del 60% están sujetos a peajes. Todos los vehículos de motor están obligados a pagar, aunque desde 2005 los vehículos de más de 3,5 t están exentos si se han pagado las tasas nacionales de transporte por carretera. El programa de peajes en autopista se inició en abril de 2000. Diferentes operadores emplean diferentes sistemas de cobro y diferentes tarifas en cada autopista. Sin embargo, por lo general, hay cinco categorías de vehículos, diferenciadas por el número de ejes y peso del vehículo. Existen descuentos para los usuarios habituales.

Por ejemplo, en la autopista A2 (de la Polonia occidental hacia el centro), un camión con 3 o más ejes paga aproximadamente 0,08 € por km. En la autopista A4 de Cracovia a Katowice el peaje es aproximadamente de 0,04 € por km. Ambas autopistas están operadas por concesionarios privados. El sistema de cobro del peaje es manual (semiabierto).

b) Planes

No existen planes concretos en relación con la aplicación del telepeaje. Sin embargo, en 2004 el Directorio General de Carreteras y Autopistas Nacionales puso en marcha un estudio de viabilidad de la CFE junto con consultores. Los estudios han investigado tanto DSRC y el GPS tecnologías basadas en la experiencias de Austria y Alemania. Se están estudiando dos hipótesis alternativas; introducción de la CFE en el año 2009 para vehículos pesados de mercancías, o la introducción en el año 2015 después de la finalización de la red de carreteras polaca (incluida la A1, A2, A4 y A18 autopistas y algunas "e-carreteras").

De acuerdo con la legislación vigente (Ley de la autopista de peaje 27/10/1994, Ley relativa a la preparación y realización de las inversiones en carreteras nacionales 10/04/2003, y las modifica-

³⁷ Cambio oficial a 12/06/07 : €1 = 3.84PLN

³⁸ Fuente: Ministerio Polaco de Regulación del Transporte de 08/08/2006.

ciones de 02/07/2004 y 14/11/2003), todas las autopistas en Polonia van a ser autopistas de peaje. Así pues, se introducirán peajes en todas las autopistas a medida que se vayan construyendo.

Los peajes se extenderán a la larga en todas las carreteras nacionales, incluidas todas las autopistas, vías rápidas y carreteras de dos carriles, abarcando alrededor de 16.000 km en total. La propuesta todavía esboza tasas basadas en el tiempo (semanal, mensual, anual y diaria), con tasa de diferenciación basada en el tipo de vehículo, peso (> 3,5 t, > 12 t), y la clase de emisión (EURO 0 / EURO / EURO II y más). El sistema propuesto debería incorporar hasta un 50% más de ingresos para el fondo nacional de carreteras.

No existe actualmente información disponible sobre el nivel de tasas propuesto.

c) Oportunidades

En muchos aspectos el sistema propuesto, en función del formato final después del debate parlamentario, parece acercarse al ámbito permitido por la Directiva modificada. Sin embargo, la propuesta aún esboza una tasa basada en el tiempo, mientras que las tasas basadas en la distancia deberían beneficiarse.

Las clases de emisiones EURO III, IV y V deberían incluirse en la diferenciación de las tasas en el momento oportuno, a fin de ofrecer algunos incentivos para el uso de vehículos más limpios.

Hay posibilidades de imponer tasas reguladoras en áreas congestionadas o contaminadas en Polonia. Los recargos se podrían aplicar en zonas sensibles de montaña en proyectos de redes transeuropeas.

RUMANIA

a) Situación actual

La red principal de carreteras en Rumanía está operada por la Compañía Nacional de Autopistas y Carreteras Nacionales, que imputan tarifas sobre todos los vehículos extranjeros a motor y rumanos y sobre todas las carreteras, excepto las de zonas urbanas. Las tarifas se han aplicado a los vehículos de más de 12 t desde julio de 2002 y progresivamente ampliado para incluir: los vehículos de más de 7 t desde enero de 2003, los vehículos de más de 3,5 toneladas desde enero de 2004, y todos los demás vehículos de menos de 3,5 t desde enero de 2005.

La diferenciación se hace sobre la base del peso total máximo autorizado y la clase de emisión (EURO 0 / I / II). Para camiones de más de 12 t, hay aún otra diferenciación en función del número de ejes.

Los usuarios rumanos pagan sobre una base anual. Los usuarios extranjeros pueden comprar permisos con período diario, semanal, mensual, semestral o anualmente.

Tarifas anuales para vehículos de mercancías, Rumanía 2007 (€, no IVA)			
	EURO 0	EURO I	EURO II
Menos de 3,5 t	€90	€78	€60
3,5 – 7 t	€240	€228	€210
7 – 12 t	€540	€480	€420

> 12 t (máx. 3 ejes)	€576	€510	€450
> 12 t (mín. 4)	€930	€840	€750

Fuente: Orden del Ministerio de Transporte, Construcción y Turismo Rumano, No. 1230/2005.

En promedio, para los vehículos de más de 12 t, la tarifa es 25% más alta para los vehículos de clase no-EURO que para la categoría más limpia, incluida EUROII.

Hay tarifas adicionales para el uso de algunos puentes en el Danubio.

El fundamento jurídico es la Orden del Gobierno no.15/2002, relativa a la introducción de tarifas para la utilización de la red vial nacional rumana, y su modificación por la Ordenanza No. 51/2004.

b) Planes

No se conocen los planes para cambiar el sistema de tarificación vial en Rumania.

c) Oportunidades

Todos los vehículos están incluidos en el sistema y, en términos de ámbito geográfico, sólo podría ampliarse a las carreteras urbanas. Sin embargo, el sistema de permisos basado en el tiempo podría cambiarse a un sistema de tasa por km, a fin de ser más eficaces, en línea con el principio de 'el usuario paga'.

La variación de tarifas entre el mínimo y máximo de las clases de emisiones podría ser aumentada en un 100% para mejorar los incentivos para la adquisición de vehículos más limpios. Se debe extender a EURO III, IV y V en su momento.

Las tasas reguladoras pueden ser impuestas, además de las tasas estándar, en zonas medioambientalmente sensibles o congestionadas. Los recargos podrían aplicarse en las zonas de montañas, por ejemplo en la región de los corredores planificados de los proyectos prioritarios 7 y 22 de la UE, alrededor de Sibiu.

ESLOVAQUIA

a) Situación actual

En Eslovaquia hay un sistema de viñeta sobre aproximadamente 750 km de carreteras, vías rápidas y carreteras de primera clase. Se aplica a todas las categorías de vehículos. Las viñetas están basadas en el tiempo (anual, mensual, de 8 días para todos los vehículos, además de viñetas diarias para vehículos de más de 3,5 toneladas). Los precios varían en función del peso del vehículo y se determinan administrativamente y, por tanto, no están pensados para reflejar los costes de mantenimiento, construcción de carreteras o daños.

Tarifas de viñeta anual en Eslovaquia por categoría de vehículo, 2007 ³⁹			
	< 3,5 toneladas	< 12 toneladas	> 12 toneladas
Anual	€32	€386	€800

Fuente: Ministerio de Transporte, Correos y Telecomunicaciones, Febrero 2007.

Entre 2000 y 2005, los ingresos por ventas de pegatinas viñeta de autopistas se triplicaron aproximadamente, debido a un marcado aumento del tráfico y al aumento de los precios de la

³⁹ Basado en el cambio oficial del 15/05/06, de € 1 = SKK 37.750, con redondeo al EURO.

viñeta. En 2004, la administración de autopista en Eslovaquia vio aumentar su ingresos anuales en un 75% hasta 1.120 millones de coronas eslovacas, SKK, (30,2 millones de €) y en 2005 en otro 46% hasta 1600 millones SKK. En 2006 la Compañía Nacional de Autopistas espera un crecimiento de los ingresos un poco más lento, estimando la cifra en 1.700 millones de coronas eslovacas.

b) Planes

En enero de 2007, a raíz de un estudio de viabilidad, el Parlamento eslovaco aprobó una ley relacionada con el cobro electrónico.⁴⁰ CEF cubrirá autopistas, vías rápidas y paralelas (de primera y segunda clase) sobre tramos de carretera a los que podría desviarse el tráfico de la red transeuropea de carreteras. La tecnología se basará en posicionamiento por satélite, tecnología de microondas o de comunicación móvil (GSM) o una combinación de ellas. La unidad a bordo debe ser interoperable con otros sistemas europeos.

Para 2009, la red de carreteras de pago abarcará 2.400 km de carreteras, vías rápidas y carreteras de primera clase. Las tasas basadas en la distancia (por kilómetro) se aplicará a todos los vehículos de más de 3,5 t. Habrá diferentes categorías de tasas para los vehículos entre 3,5-12 t, de más de 12t y vehículos para el transporte de 9 o más pasajeros. La tasa también se diferenciará por número de ejes y clase de emisiones EURO. Hay una propuesta para diferenciar las emisiones en tres categorías: EURO III o menos / EURO IV / EURO V o más. También puede haber una propuesta para diferenciar entre conducción de día y de noche.

La tasa se calculará sobre la base de los costes de infraestructuras (inversión, mantenimiento y explotación) y de los costes externos (emisiones y congestión). El resultado será el peaje medio ponderado para autovías, vías rápidas y carreteras de primera categoría que se pagará a la Compañía Nacional de Carreteras.

Cálculos aproximados han dado lugar a la siguiente estimada tasa por km: (nb. No oficial)

Estimación de las tasas de peaje por km en la República Checa, desde 2009 (Euro, sin IVA)		
Categoría de carretera	3,5 t – 12 t	> 12 t
Autovías & vías rápidas	€0,14	€0,18
Carreteras 1ª categoría	€0,08	€0,08
Carreteras 2ª categoría	€0,02	€0,03

Fuente: Adaptado de la presentación por el Ministerio de Transporte, Correos y Comunicaciones: Tasa para carreteras en la República Eslovaca - Legislación y resultados de la investigación, en la reunión de la CFE, Ljubljana, 20 de Febrero de 2007: www.ertico.com

El calendario de introducción EFC ha sido rechazado una vez más. Inicialmente, el sistema tenía que estar en funcionamiento a mediados de 2006, luego se aplazó para finales de 2007 y ahora está fijado para 2009:

- Medios de 2007: Se publicará la licitación de la CFE
- 2007: Acuerdo con la oferta ganadora solicitante
- Enero-Septiembre 2008: Construcción del sistema CFE
- Oct-Dic 2008: Fase de pruebas del sistema
- Enero de 2009: Sistema EFC plenamente operativo

El sistema de viñeta basado en el tiempo se mantendrá activo para todos los vehículos de menos de 3,5 t y se ampliará a 340 km de carreteras y 80 km de vías rápidas. Está previsto extender este sistema a los vehículos de menos de 3,5 toneladas, incluidos los vehículos particulares, marco de

⁴⁰ ISIS S.A.: *Estudio de viabilidad para el peaje electrónico en Eslovaquia*, Groupe EGIS, Francia, 2002-2004 EGIS Group; ISIS S.A.: *Extensión de los ingresos del tráfico y peajes para vehículos de mercancías más pequeños*, Groupe EGIS, Francia, 2005; *Instituto Eslovaco de Investigación sobre el Transporte: CONNECT – Estudio de los antecedentes económicos, técnicos y legislativos para la implementación de EFC*, Instituto de Investigación para el Transporte, Zilina, Slovakia, 2005-2006.

este sistema basado en la distancia a partir de 2011 en adelante.⁴¹

Actualmente no hay planes para recargos sobre tasas reguladoras en áreas específicas.

El coste inicial de la introducción del sistema se fijó en el 15% de los ingresos percibidos, pero esta cifra se había subestimado y será ahora más del 20%. Se prevé una revisión del impuesto de circulación en la República Checa para el futuro próximo. Se estima que el nuevo sistema de tarificación de carreteras proporcionará el doble de ingresos en comparación con el actual sistema de viñeta, que el gobierno pretende usar para ayudar a financiar la ampliación de la red de carreteras. Las tasas que se utilizan para el pago de la deuda futura de los préstamos de la BEI, otros bancos e inversores privados en sistemas de carretera PPP.

La base jurídica para el régimen eslovaco es la Ley de Cobro Electrónico aprobada por el parlamento. Las autoridades de control son el Ministerio de Transporte, Correos y Telecomunicaciones y la Empresa Nacional de Carreteras. El principal criterio para la selección de sistema y proveedor será el rendimiento de las inversiones financieras, así como la interoperabilidad con otros sistemas europeos.

c) Oportunidades

Una posibilidad importante para Eslovaquia puede ser el recargo para las zonas sensibles de montaña, especialmente en un nuevo tramo de autopista en construcción en las montañas del Tatras, donde se utilizará inicialmente peajes a la sombra.

La tasa reguladora también puede ser viable en zonas urbanas y otras zonas afectadas por la contaminación y/o congestión.

Actualmente, parece ser que los ingresos se destinan a la construcción de carreteras nuevas, pero es posible que, bajo la Directiva modificada, también se utilicen para otros fines, los cuales podrían incluir sistemas de transporte público, modos de transporte alternativos o cualquier otra finalidad determinada por el gobierno nacional.

ESLOVENIA

a) Situación actual

En las autopistas de Eslovenia se han cobrado peajes desde 1973. Actualmente, se cobran peajes a los vehículos en todas las autopistas y la mayoría de vías rápidas eslovenas, al igual que el túnel de Karavanke. La mayoría de los tramos de autopista tienen una tasa basada en la distancia, a pesar de que algunos tienen un peaje fijo.⁴²

La base jurídica de los peajes eslovenos es la Directiva 1994 de la Asamblea Nacional del comité de infraestructura y medio ambiente. El Decreto sobre el peaje de la utilización de algunas carreteras ha llevado el sistema esloveno al pago de peajes en consonancia con las directivas de la Unión Europea.

Las estaciones de peaje están situadas en las fronteras regionales y por lo tanto se aplican principalmente al tráfico de tránsito de larga distancia,. El sistema abierto hace que sea posible usar una autopista dentro de una región determinada sin tener que pagar peaje.

⁴¹ Fuente: http://www.ibtta.org/files/PDFs/Kirchmayer_Povel.pdf

⁴² La lista de carreteras de Peaje en Eslovenia se encuentra en : <http://www.cestnina.si/?id=111>

En Eslovenia se ha utilizado desde 1995 un sistema de cobro electrónico de peaje para los automóviles, conocido como el sistema ABC, lo que ha generado mejoras sustanciales en el flujo de circulación y ha reducido las emisiones ya que se evitan paradas y puestas en marcha en las áreas de peaje. El número de usuarios de ABC está aumentando: en enero de 2004, 170.000 tarjetas electrónicas estaban en circulación, y en enero de 2005 el número había aumentado hasta unos 200.000.⁴³ El cobro electrónico no se utiliza actualmente para vehículos pesados.

Desde agosto de 2006, la Compañía Eslovaca de Autopistas (DARS d.d.) administra y mantiene 465 kilómetros de autopistas y autovías y más de 130 km en sus carreteras de acceso. Cerca del 84% de todas las carreteras son autopistas de peaje, con un total de unos 380 km. Los peajes se cobran en 26 estaciones de peaje con un total de 178 carriles de peaje (incluyendo la estación de peaje del túnel de Karavanke). La Dirección de Carreteras administra más de 6.000 kilómetros de vías de alta velocidad, las carreteras principales y carreteras regionales.

Los ingresos recaudados se utilizan para financiar la gestión y el mantenimiento de autopistas, la construcción de nuevas autopistas y devolución de los préstamos. Sin embargo, la tarificación vial en Eslovenia es reconocida cada vez más como un instrumento de la política del tráfico para reducir la congestión, derivar pasajeros y mercancías al ferrocarril y el transporte público, y reducir el impacto medioambiental.

Los peajes se basan en la distancia para tramos específicos de la autopista. Se pueden comprar billetes mensuales para una determinada distancia, con cálculo del precio como 40 veces el peaje de un tramo específico (estación de peaje dos veces al día x 20 días laborables). Los conductores también pueden pagar por un solo viaje, o utilizar una tarjeta electrónica ABC que cobra por km. Las tarjetas ABC son transferibles entre vehículos.

Las tasas se diferencian en función de cuatro tipos de vehículos, que se basan en el peso, número de ejes del vehículo y altura:

Peajes en las autopistas Eslovacas por km, 2006 (incl. 20% IVA) ⁴⁴		
Tipo de vehículo	Descripción	Tasa
1	Dos ejes, altura del vehículo sobre el eje delantero hasta 1.3 m	SIT 11,2083 (€0.05)
2	Dos o más ejes, altura del vehículo sobre el eje delantero hasta 1.3 m o más, máx. peso permitido < 3.5 t	1,5 x Cat, 1 tasa
3	Dos o más ejes, altura del vehículo sobre el eje delantero hasta 1.3 m o más, máx. peso permitido > 3.5 t	2,75 x Cat, 1 tasa
4	Más de tres ejes, altura del vehículo sobre el eje delantero hasta 1.3 m o más, máx. peso permitido > 3.5 t	4 x Cat, 1 tasa

Fuente: <http://www.cestnina.si/?lang=2>

b) Planes

El rápido aumento del tráfico en Eslovenia de alrededor del 7% está superando las previsiones. El aumento de tráfico de paso, que actualmente se sitúa en el 10-12% de todo el tráfico, es motivo de una especial preocupación.

Los planes para cambiar el sistema de tarificación de carreteras se están discutiendo hoy en Eslovenia. La intención es la de seguir de cerca la nueva Directiva de la Euroviñeta modificada. El uso de la CFE debe extenderse a los camiones lo antes posible, pero no se decidió todavía qué tecno-

⁴³ Fuente: <http://www.dars.si/Default.aspx?lang=2>

⁴⁴ Cambio oficial a 15/05/06: € 1 = SIT 239.62

logía utilizar a corto plazo. El objetivo, sin embargo, es la introducción de la tecnología GPS para el período 2008-2012. La actual tecnología de microondas utilizada para las tarjetas ABC de los vehículos particulares tendrá que ser actualizada en cualquier caso.

De conformidad con la Directiva modificada, el nuevo sistema casi seguro incluirá la diferenciación de tasas desde el inicio para reflejar las características medioambientales de los vehículos.

Se podrían aplicar peajes basados en la distancia a todos los vehículos en todas las carreteras ya en 2011, aunque todavía no se han planes anunciado oficialmente.

c) Oportunidades

Una importante posibilidad para Eslovenia podría ser la aplicación de recargos para las zonas de montaña en las regiones alpinas del país. Las tasas reguladoras también pueden ser viables en zonas urbanas y en zonas afectadas por la contaminación.

Los ingresos podrían ser empleados para fines distintos a carreteras o transporte, pudiendo incluir sistemas de transporte público, modos de transporte alternativos o cualquier otra finalidad determinada por el gobierno nacional.