



CONCLUSIONES DE LA CONFERENCIA DE LA DIRECTIVA DE LA EUROVIÑETA EN BARCELONA, 24 Y 25 ABRIL 2008

1. La Conferencia sobre la Directiva de la Euroviñeta ha despertado un gran interés. Más de 180 personas se han inscrito en la Conferencia y la organización tuvo que cerrar la inscripción varios días antes de su inicio.

2. En los debates se han clarificado los aspectos jurídicos relativos a la viabilidad de aplicar la Directiva de la Euroviñeta en España y Cataluña, donde ya existen desde hace muchos años los esquemas basados en el peaje.

3. Las experiencias que hemos escuchado de países como Alemania, Austria y Suiza muestran de forma bastante clara que la aplicación de la Euroviñeta ha producido una mejora general de la productividad del sistema de transporte por carretera y una renovación de las flotas de camiones. Los viajes de vacío también han disminuido y los pequeños operadores se han unido para competir en mejores condiciones.

En líneas generales, se constata que se transporta la misma carga pero congelando los costes operativos y con una disminución de las emisiones y del consumo de energía.

4. Se anuncia, así mismo, que la Comisión Europea prepara una revisión de la Directiva para junio de este mismo año con el objeto de incorporar, al actual sistema de tasa basado en la distancia, los costes externos o externalidades, que en el caso del transporte por carretera son muy altos. Los principales costes externos son: cambio climático, contaminación, accidentes, ruido y congestión.

5. En el curso de la conferencia se ha puesto de relieve que la Euroviñeta es también una oportunidad para reordenar el sistema fiscal y de peajes en España y Catalunya.

6. Excepto en Suiza, en los países donde se ha aplicado la Euroviñeta no se observa en general un progreso claro del ferrocarril en los corredores concurrentes. Cuando el ferrocarril progresa parece que se debe más al hecho en sí la liberalización ferroviaria.

7. En el curso de la Conferencia han sido presentados también los planes de Francia para implantar la Euroviñeta en su red nacional de carreteras, tanto en las de peaje como en las que no lo tienen. Alsacia será la primera región en dotarse de la Euroviñeta en 2010 y a partir del año 2011 se extenderá a todo el país.

8. En el campo tecnológico, la Conferencia ha sido informada de las diversas posibilidades de control de la aplicación de la Euroviñeta, a través de GPS o de balizas. En todas las situaciones la fiabilidad es completa. Los transportistas se sienten satisfechos con el funcionamiento del sistema.

9. En la Conferencia también ha tenido voz la comunidad científica. En su presentación se han establecido las bases teóricas del principio del road charging o road pricing. Su aplicación mejora en términos generales el sistema de transporte como lo pone de relieve las experiencias de la tasación sobre los camiones en los países de centro Europa o el sistema de tasas de acceso al centro de Londres y Estocolmo.

10. En la revisión de la Directiva de la Euroviñeta que se prepara para Junio de este año, además de la introducción de los costes externos, se anuncia como bastante probable que se decida su extensión a toda la red de alta capacidad europea, no sólo sobre la red TEN-R.

Con formato: Numeración y viñetas

11. A pesar que Cataluña no se encuentra en el centro de Europa, esta comunidad soporta un intenso tráfico de paso, unos 10.000 camiones día, sin recibir nada a cambio a modo de compensación. Por otra parte, la Directiva de la Euroviñeta permite establecer sistemas especiales de tasas en áreas congestionadas, como la de Barcelona, y en zonas de montaña, como en los Pirineos. Cataluña aparece, pues, como una comunidad autónoma que cumple con todos los requisitos para que se estudie la aplicación de todas las oportunidades presentes en la Directiva de la Euroviñeta en su territorio.

Más información disponible en www.eurovineta.es