



ASOCIACIÓN DE SOCIEDADES ESPAÑOLAS CONCESIONARIAS  
DE AUTOPISTAS, TÚNELES, PUENTES Y VÍAS DE PEAJE

## ¿POR QUÉ ES NECESARIA LA EUROVIÑETA EN ESPAÑA?

Desde hace tiempo vivimos en la creencia de que los servicios públicos son gratuitos. Esto no es así, y aún menos en lo que a carreteras se refiere, ya que o las pagan los usuarios, mediante un peaje explícito, o lo hacen los contribuyentes por vía de impuestos.

En periodos de bonanza económica en los que las arcas públicas ingresaban mucho dinero a través de la recaudación fiscal y donde además se disponía de importantes fondos europeos, la construcción de autovías se disparó, sin reparar en si atendían a criterios de eficiencia o de sostenibilidad, relegando el peaje a tan solo el 25% de la red de alta capacidad.

Sin embargo, en momentos económicamente menos favorables como son el actual y los que se avecinan, la austeridad presupuestaria va a marcar irremediabilmente la actuación de las Administraciones públicas: El ministerio de Fomento ya ha anunciado recortes drásticos en sus inversiones y que, en el 2011, no licitará ni un solo kilómetro de autovías. Además de no construir nuevas carreteras, tampoco podrá hacer frente al coste de mantenimiento de las autovías que cada vez es más elevado. Hay que mencionar que esto no ocurre con la red de autopistas de peaje ya que las sociedades concesionarias garantizan la conservación de la vías que explotan.

¿Hay alguna manera de recuperar los costes de construcción de las autovías que en su día se construyeron y de financiar su mantenimiento? La respuesta es sí, siempre que se aplique en ellas la denominada "Euroviñeta".

La directiva 1999/62/CE "relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras" que se revisó en el año 2006, permite a los Estados miembros establecer un canon o peaje a los vehículos que más deterioran las infraestructuras y más costes externos producen.

Existen varios estudios y proyectos<sup>1</sup> que han analizado los efectos de la aplicación de la "Euroviñeta" en España. Se estima que su aplicación podría suponer unos ingresos anuales entre los 2.700 y los 3.300 millones de euros, dependiendo de la red de carreteras en la que se implante.

Además de suponer una importante fuente de ingresos para la Administración, existen muchas otras ventajas que se derivan de la implantación de la "Euroviñeta": una parte de

---

<sup>1</sup> "Tarificación de infraestructuras de transporte en la UE: Adecuación del sistema español y su aplicación en la red viaria" (Colegio de Ingenieros de Caminos), "Efectos de la aplicación de una política de tarificación de infraestructuras a los vehículos pesados" (José Manuel Vassallo y Elena López) y el proyecto "Modelo Español de Tarificación de carreteras" (META).



ASOCIACIÓN DE SOCIEDADES ESPAÑOLAS CONCESIONARIAS  
DE AUTOPISTAS, TÚNELES, PUENTES Y VÍAS DE PEAJE

estos ingresos podrían destinarse a promover la agrupación de operadores del sector del transporte por carretera al objeto de mejorar la competitividad de las empresas, con el consiguiente aumento del tamaño de las flotas. Se conseguiría así un uso más eficiente de los vehículos y reducir significativamente los viajes de retorno en vacío, lo que mejoraría la eficiencia del sistema de transporte por carretera, además de lograr una reducción considerable de la congestión y de la contaminación atmosférica.

También sería una medida muy beneficiosa para extender la cultura del pago por uso y equilibrar la red de carreteras de pago a nivel nacional, eliminando así los históricos agravios comparativos existentes entre distintas regiones.

Por otro lado, también se ha estudiado<sup>2</sup> el impacto que la introducción de la "Euroviñeta" pudiera tener en el precio final de los bienes, llegando a la conclusión que dicho impacto es prácticamente nulo (a modo de ejemplo, el estudio prevé que introducir la "Euroviñeta" supondría incrementar en el precio de unos pantalones vaqueros en tan solo un 0,03%).

Para una eficaz implantación sería preciso estudiar incentivos para el sector del transporte de manera que compensen el mayor coste que le supondrá la "Euroviñeta". Reducir los impuestos directos sobre el gasoil o el impuesto de matriculación podrían ser alguna de las medidas a analizar, tal como se ha hecho en otros países.

La implantación de la "Euroviñeta" no es una utopía: de hecho, Alemania, Austria, República Checa o Hungría ya la han implantado y países como Francia, Dinamarca o Bélgica lo van a hacer en breve. Esto implicará que si España no lo hace, los usuarios españoles pagarán un canon para mantener las infraestructuras de estos países mientras que los conductores extranjeros no contribuirán al manteniendo de nuestra red de carreteras.

Por lo tanto, desde ASETA apoyamos cualquier iniciativa que se lance para abrir el debate sobre la implantación de la "Euroviñeta" y del cobro por uso de las infraestructuras, ya que consideramos que es el camino que España inevitablemente debe seguir en el futuro.

---

<sup>2</sup> *"An analysis of the cost impacts on selected European road freight transport corridors"*  
*The European Commission's Joint Research Centre, Institute for Prospective Technological Studies (JRC-IPTS)*