



Europa necesita aumentar los impuestos al transporte para internalizar sus costes

Los impuestos aplicados actualmente por los distintos Estados miembros son, en general, insuficientes para cubrir los costes externos y de infraestructuras de transporte. Es la principal conclusión de un estudio para la Comisión Europea publicado hace unos días y realizado por CE Delft, que recomienda aplicar nuevas tasas al sector para incrementar la internalización de dichos costes para que el principio de ‘quien contamina, paga’ sea una realidad en Unión Europea.

Evidentemente, la situación de la que parten los diversos modos de transporte analizados en el informe es distinta y las políticas que recomiendan los autores del documento también lo son. Aunque el estudio ofrece cifras sobre el modo marítimo y aéreo y también sobre transporte de pasajeros, nos centraremos en el terrestre (carretera y ferrocarril) y en mercancías por estar basados sus resultados en un conjunto de datos mayor y no en un grupo de 30 instalaciones como sucede en el

análisis de puertos y aeropuertos.

El grado de internalización de costes externos y de infraestructura oscilan entre el 27,5% en el caso de los vehículos de transporte por carretera de más de 3,5 toneladas y el 12,5% en el transporte ferroviario de mercancías con locomotoras diésel. En medio de ellos, se sitúan las furgonetas, cuyos impuestos cubren el 25,3% de los costes que generan, y el tren eléctrico, cuyos impuestos suman el 14,3% de los costes externos y de infraestructura de su actividad.

Para subsanar este bajo grado de internalización de los costes externos y de infraestructura, el estudio defiende la introducción de tasas al transporte por carretera, ya sea de pasajeros o de mercancías, basadas en la distancia y que discrimine en función de las características del vehículo, su ubicación o las franjas horarias. Los autores del informe para la Comisión Europea añaden que esta iniciativa puede complementarse con otros instrumentos para reducir los costes externos, como las diversas normativas sobre emisiones de los vehículos o los límites de ruido, entre otros. Además, “se pueden considerar esquemas específicos de cobro en vías urbanas para abordar los costes externos relativamente altos” en las ciudades. También recuerdan que el vehículo privado es el principal contribuyente en la generación de costes externos en el ámbito del transporte, con un impacto de 565.000 millones de euros anuales, y por ello son partidarios de que forme parte de estas medidas impositivas.

En lo que respecta al modo ferroviario, el documento apuesta por aumentar las tasas de acceso ferroviario a la red para cubrir los costes fijos de la infraestructura. Para acelerar medidas de reducción del ruido en la flota ferroviaria existente, el estudio también recomienda ligar a esa variable las tasas de acceso a la infraestructura.