

**Integración de los intereses ambientales en el sector del transporte e internalización de los costes externos**

**Resolución del Parlamento Europeo, de 11 de marzo de 2009, sobre la integración de los intereses ambientales en el sector del transporte y la internalización de los costes externos (2008/2240(INI))**

*El Parlamento Europeo,*

- Vista la Comunicación de la Comisión, de 8 de julio de 2008, titulada «Hacia un transporte más ecológico» (COM(2008)0433),
  - Vista la Comunicación de la Comisión, de 8 de julio de 2008, titulada «Estrategia para la aplicación de la internalización de los costes externos» (COM(2008)0435),
  - Vista la Comunicación de la Comisión, de 8 de julio de 2008, titulada «Medidas de reducción del ruido ferroviario aplicables a la flota existente» (COM(2008)0432),
  - Vista su Resolución, de 12 de julio de 2007, titulada «Por una Europa en movimiento - movilidad sostenible para nuestro continente»<sup>1</sup>,
  - Vista su Resolución, de 11 de marzo de 2008, sobre la política europea de transporte sostenible teniendo en cuenta las políticas europeas de la energía y del medio ambiente<sup>2</sup>,
  - Visto el artículo 45 de su Reglamento,
  - Visto el informe de la Comisión de Transportes y Turismo (A6-0055/2009),
- A. Considerando los objetivos de la Unión Europea de reducir en un 20 % los gases de efecto invernadero, de aumentar a un 20 % la cuota de las fuentes de energía renovables y de reducir el consumo de energía en un 20 % para el año 2020,
- B. Considerando que la Comisión formuló una serie de sugerencias para organizar el transporte de forma respetuosa con el medio ambiente, en relación con la lucha contra el cambio climático, una Comunicación sobre la internalización de los costes externos para todos los modos de transporte y una Comunicación sobre la reducción del ruido ferroviario, así como una propuesta legislativa concreta sobre la revisión de los gravámenes por la utilización de las infraestructuras viarias para los vehículos pesados de transporte de mercancías,
- C. Considerando que el artículo 11, párrafos tercero y cuarto, de la Directiva Euroviñeta<sup>3</sup> establecía en su versión modificada en 2006 que «a más tardar el 10 de junio de 2008, la Comisión, tras examinar todas las opciones, incluidos los costes relacionados con el medio

---

<sup>1</sup> DO C 175 E de 10.7.2008, p. 556.

<sup>2</sup> Textos Aprobados, P6\_TA(2008)0087.

<sup>3</sup> Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

ambiente, el ruido, la congestión y la salud, presentará un modelo generalmente aplicable, transparente y comprensible para la evaluación de todos los costes externos, que sirva de base para el futuro cálculo de los costes de infraestructura. Este modelo irá acompañado de un análisis del impacto de la internalización de los costes externos para todos los modos de transporte y de una estrategia para una aplicación progresiva de este modelo a todos los modos de transporte». Dicho informe y el modelo irán acompañados, en su caso, de propuestas de revisión ulterior de la presente Directiva dirigidas al Parlamento Europeo y al Consejo»,

- D. Considerando que el proceso de internalización debe integrarse en una política más amplia dirigida a promover la comodidad y un sistema de transporte sostenible, y que dicha política debe incluir, además del fomento de la investigación, la financiación de las infraestructuras, la apertura de los mercados y la normalización; considerando que, no obstante, esas señales a nivel de los precios no serán suficientes por sí solas para modificar el comportamiento de los usuarios si éstos no disponen de las alternativas necesarias (vehículos más limpios, otros medios de transporte, etc.),
- E. Considerando que la Comisión expone de manera convincente la carga para la salud de la población resultante del ruido ferroviario, pero que, como elemento central de su iniciativa para la reducción del ruido ferroviario, únicamente destaca la exigencia de dotar de frenos silenciosos a los vagones de mercancías,

### ***Un transporte más ecológico***

1. Acoge con satisfacción la Comunicación de la Comisión titulada «Hacia un transporte más ecológico» como un primer paso hacia una política más completa para organizar el transporte de forma más respetuosa con el medio ambiente en sus múltiples modos, así como un reconocimiento de la importancia y la necesidad de aumentar la eficiencia de los transportes en el contexto de la lucha contra el cambio climático;
2. Subraya la gran utilidad de la movilidad para la calidad de vida de los ciudadanos, para el crecimiento y el empleo en la Unión Europea, para su cohesión socioeconómica y territorial y para el comercio con terceros Estados, así como para las empresas y los empleados que trabajan directa e indirectamente en el sector del transporte y la logística;
3. Reconoce que, aparte de sus efectos positivos y de ser indispensable para el desarrollo económico y la cohesión económica y social de la Unión Europea, la movilidad tiene también repercusiones perjudiciales para la naturaleza y las personas, y aboga, por ello, por que el sector del transporte se siga organizando de manera respetuosa con el medio ambiente para eliminar, o por lo menos reducir, teniendo en cuenta los intereses justificados de los ciudadanos y las empresas en materia de movilidad, las consecuencias negativas del transporte, de manera coherente con los objetivos de la Unión en materia de lucha contra el calentamiento climático para 2020;
4. Acoge con satisfacción que la Comisión haya establecido en su Comunicación un «inventario» de las medidas existentes de la Unión Europea en favor de una política sostenible de transporte;
5. Lamenta que la Comisión no haya presentado ningún planteamiento integral para organizar el transporte de forma respetuosa con el medio ambiente, es decir, en todos los sectores del transporte, si bien constata que la Comisión ya ha emprendido las primeras iniciativas que

llevarán a una estrategia exhaustiva para la internalización de los costes externos para todos los modos de transporte; lamenta asimismo que hasta el momento la Comisión sólo:

- haya presentado un planteamiento parcial, formulado una guía para la estimación de los costes externos del transporte, así como para su internalización en sectores individuales (véase la «Guía para la estimación de los costes externos en el sector del transporte»),
  - haya presentado una propuesta para modificar la Directiva 1999/62/CE (Directiva Euroviñeta), con objeto de que los Estados miembros puedan imputar los costes externos generados por los vehículos pesados de transporte de mercancías de conformidad con el artículo 11 de la Directiva mencionada,
  - haya propuesto gravar los costes externos causados por los ruidos del transporte ferroviario por medio de gravámenes sobre las infraestructuras modulados en función del ruido;
6. Pide, por lo tanto, a la Comisión que desarrolle para todos los modos de transporte las medidas e instrumentos necesarios para organizar el transporte de forma más respetuosa con el medio ambiente, teniendo en cuenta los convenios internacionales en vigor y las medidas ya adoptadas en los distintos sectores del transporte; pide asimismo que realice, por lo que se refiere a estas propuestas, estudios justificados científicamente de evaluación de las repercusiones de las distintas medidas en la competencia entre los modos de transporte, así como en los costes de la movilidad y en la competitividad; pide por último que, partiendo de esta base, presente un plan de integración de los intereses ambientales en el sector del transporte junto con propuestas legislativas concretas;

### ***Internalización de los costes externos***

7. Señala que la Comisión, en su Comunicación sobre la estrategia para la aplicación de la internalización de los costes externos, no ha cumplido la obligación impuesta por el Parlamento y el Consejo con arreglo a lo dispuesto en el artículo 11 de la Directiva «Euroviñeta», en su versión modificada, puesto que la Comisión —como ella misma admite— no ha elaborado ni presentado ningún modelo generalmente aplicable, transparente y exhaustivo para la evaluación del conjunto de costes externos, ya que no ha proporcionado ningún análisis de impacto para cada uno de los modos de transporte y, concretamente, sólo ha dado un primer paso, para los vehículos pesados de transporte de mercancías, con vistas a una estrategia para aplicar gradualmente el modelo a todos los modos de transporte;
8. Señala que, en su Comunicación, la Comisión hace numerosas referencias a la Guía publicada en enero de 2008 sobre el cálculo de los costes externos, que reúne los conocimientos científicos más recientes en materia de cálculo de los costes externos en el sector del transporte;
9. Señala que, en su Comunicación, la Comisión ha presentado justificaciones coherentes desde el punto de vista científico para la inclusión de los distintos costes externos de transporte en los distintos modos de transporte, y ha adoptado un pretendido «planteamiento pragmático basado en el coste medio»; aprueba, en general, que la Comisión adopte los costes sociales marginales como base de la tarificación, de acuerdo con el Libro Blanco sobre transportes de 2001;

10. Señala que, en su Comunicación y en la propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE (Directiva Euroviñeta), la Comisión tiene en cuenta explícitamente el principio de «quien contamina paga» a que se refiere el artículo 175, apartado 5, del Tratado CE; insta, no obstante, a la Comisión a que tenga en cuenta, en el contexto de las nuevas medidas en materia de internalización de los costes externos, todas las formas de internalización de los costes externos que ya se encuentran en vigor, como los impuestos sobre los aceites minerales y los gravámenes sobre la utilización de las infraestructuras viarias;
11. Insta a la Comisión a que, cuando presente propuestas para un sector del transporte que integre los intereses medioambientales, incluya las evaluaciones de los efectos de la competencia entre los diferentes modos de transporte y los efectos sociales y ambientales correspondientes, como ya se ha hecho con respecto a la propuesta de modificación de la Directiva 1999/62/CE (Directiva Euroviñeta), así como los costes de la movilidad y la competitividad;
12. Lamenta que la Comisión no haya propuesto medidas para paliar los efectos del incremento de lo periférico a consecuencia de la ampliación de la UE, y que tampoco haya previsto las consecuencias de su aplicación, en particular, en aquellos Estados miembros en los que existen barreras geográficas y para los que todavía no hay alternativas multimodales; pide en consecuencia a la Comisión que remedie estas carencias en la próxima revisión de las redes transeuropeas de transportes (RTT);
13. En este sentido, alienta a la Comisión a presentar en el marco de la revisión de las RTT una propuesta complementaria de corredores de movilidad multimodal («corredores verdes») que compensen los gravámenes de la propuesta actual con una oferta de accesibilidad y movilidad sin obstáculos;
14. Pide a la Comisión que adopte sin demora medidas encaminadas, en primer lugar, a presentar propuestas específicas para todos los modos de transporte y, en segundo lugar, a cumplir la obligación derivada del artículo 11 de la Directiva «Euroviñeta», en su versión modificada, mediante la presentación de un planteamiento global para el cálculo y la imputación de los costes externos, así como la estimación de sus repercusiones sobre la base de un modelo exhaustivo;

### ***Medidas de reducción del ruido en el transporte ferroviario***

15. Reconoce que en su Comunicación titulada «Medidas de reducción del ruido ferroviario aplicables a la flota existente», la Comisión tiene en cuenta la necesidad de reducir la carga sonora (debida, en particular, a los vagones de mercancías) para la población que reside junto a las redes ferroviarias;
16. Subraya que la adaptación posterior de los vagones a un coste razonable presupone que se resuelvan lo antes posible los obstáculos técnicos actuales y que se supriman las cargas administrativas en los certificados pertinentes antes de la adopción de medidas legislativas vinculantes;
17. Pide a la Comisión que presente una propuesta de directiva para la percepción de exacciones (escalonadas en función del ruido) para las locomotoras y los vagones, para incentivar cuanto antes a las compañías de ferrocarril a una rápida transformación del parque móvil en vehículos silenciosos mediante la sustitución de las zapatas de los frenos;

estima que, allí donde sea necesario, pueden tomarse también en consideración medidas a corto plazo, y considera que ninguna medida legislativa debe tener consecuencias negativas para el ferrocarril en la competencia intermodal;

18. Espera que la Comisión defina en su propuesta un sistema viable que garantice, mediante la disociación de los ingresos, que no se transformen solamente los vagones de las compañías de ferrocarril, sino también los vagones de otras sociedades que sean transportados por aquéllas;

o

o o

19. Encarga a su Presidente que transmita la presente Resolución al Consejo y a la Comisión, así como a los Gobiernos y los Parlamentos de los Estados miembros.