

DICTAMEN DEL CESE SOBRE LA INTERNALIZACIÓN DE LOS COSTES EXTERNOS DEL TRANSPORTE EN LA UE

El Dictamen del Comité Económico y Social Europeo (CESE) sobre la “Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones *Estrategia para la aplicación de la internalización de los costes externos*, aboga por crear un marco de ámbito comunitario basado en el principio de la “tarificación al coste social marginal” a fin de provocar “cambios de la estructura de los operadores y de los usuarios del sector del transporte” y recuperar los tres sectores “clásicos” del transporte interior en Europa (carretera, ferrocarril y vías navegables).

El principio general propuesto por Bruselas para la internalización de los costes externos pretende que los usuarios sufraguen los costes reales que generen según la máxima de «quien contamina, paga», estableciendo una equivalencia entre los precios del transporte y el coste adicional que genera a corto plazo un usuario adicional de la infraestructura.

Según la Comisión¹, los principales instrumentos económicos con los que se pueden internalizar los costes externos son la fiscalidad, los peajes y el comercio de derechos de emisión de CO₂. No obstante, cada coste externo posee características específicas que exigen la utilización de instrumentos económicos adaptados².

El CESE estima que es “urgente” que la Comisión presente propuestas concretas para todos los modos de transporte y prevea su posterior desarrollo y aplicación conjunta por parte de los Veintisiete y la propia CE. Asimismo, propone que los ingresos que se produzcan deberán destinarse a “reducir sus efectos externos”, tales como los costes medioambientales o sanitarios que les sean directamente imputables.

¹ COM (2008) 435 final

² Algunos están ligados a la utilización de la infraestructura, varían en función del momento y del lugar de dicha utilización y tienen una marcada dimensión local (la congestión del tráfico, el ruido y los accidentes, la contaminación atmosférica). La aplicación de tarifas diferenciadas es la mejor manera de tener en cuenta estas variaciones. Otros, como el cambio climático, son globales y dependen del consumo de energía, por tanto, sería mucho más adecuado utilizar un instrumento vinculado directamente a este consumo, como los impuestos sobre el combustible.

Dado que la imputación de los costes externos podría tener consecuencias sociales, el Comité también considera necesario que los interlocutores sociales participen en el debate desde “la etapa más temprana posible [...]”.

En lo que respecta a Canarias como región RUP de la UE, cabe señalar que el CESE “considera que será necesario tener en cuenta una serie de condiciones importantes entre las que figuran, “las repercusiones para las regiones insulares, no costeras y periféricas de la Unión.” Asimismo, establece que en los transportes marítimo³ y aéreo⁴, la internalización de los costes externos “deberá tener en cuenta la situación de la competencia mundial a la que se enfrentan estos transportes”.

Departamento de Asuntos Económicos
23 de diciembre de 2009

³ La CE está estudiando proponer la integración del sector marítimo en el régimen europeo de comercio de derechos de emisión (RCDE).

⁴ La CE propuso la integración de las emisiones de CO₂ generadas por la aviación en el régimen europeo de comercio de derechos de emisión (RCDE) y está preparando una propuesta que tiene por objetivo reducir las emisiones de óxido de nitrógeno). Asimismo, y como parte del «paquete aeroportuario», también propuso una directiva sobre las tasas aeroportuarias que podría incluir una modulación de las tarifas en función de los daños ambientales.