



MINISTERIO  
DE FOMENTO

SUBSECRETARÍA

DIRECCIÓN GENERAL  
DE TRANSPORTES  
POR CARRETERA

---

# ANÁLISIS DE LA PROPUESTA COMUNITARIA DE REVISIÓN DE LA DIRECTIVA DE “EUROVIÑETA”

---

# Conclusiones

---

**Los fundamentos teóricos sobre los que se intenta apoyar la propuesta de modificación de la directiva 99/62, y en particular el concepto económico de los costes externos, no parecen adecuados y no ofrecen un apoyo teórico que justifique su utilización:**

1. Son teóricamente inaplicables para algunos de los costes que se pretende recuperar, como los costes de infraestructura
  2. En el caso de los accidentes, en los que sí puede haber un cierto apoyo teórico para el uso del concepto de los costes externos, este resulta tan parcial y de tan difícil aplicación práctica, que no se acierta a comprender su utilidad, más allá de ciertas justificaciones coyunturales con aparente legitimación científica.
  3. En otros temas tratados en la propuesta de modificación de la directiva de modo tangencial, como los llamados “costes de congestión”, se aprecia una confusión teórica muy profunda, que requeriría un replanteamiento global.
-

## *Conclusiones. Coste de infraestructuras*

---

- **Costes de inversión.** Distribución inadecuada de los costes ya que se realiza en función a los kilómetros recorridos por cada categoría de vehículos, en lugar de utilizar factores de equivalencia (mayor ocupación de vías).
  - **Costes de mantenimiento estructural.** La propuesta deja sin imputación real por este concepto a los vehículos ligeros, cuando participan significativamente en ciertos costes estructurales (perdida de adherencia del pavimento).
  - **Costes de mantenimiento regular:** La distribución establecida entre categorías de vehículos pudiera dar lugar a que determinados costes quedaran sin asignar.
-

## Conclusiones. Los accidentes de tráfico

---

1. *Si la teoría de la monetarización universal de los costes externos es muy discutible en el campo de los accidentes de automóvil. Existe una serie de costes que son monetarios y contables (daños materiales, costes de hospitalización, pensiones, indemnizaciones, etc.), un segundo grupo de costes que tienen una cierta proyección económica, pero sujeta a múltiples incertidumbres (producción perdida, pérdida de capital humano, etc.), y un tercer conjunto de costes de sufrimiento humano que no admiten ninguna expresión monetaria válida.*
  2. *Por ello no parece aceptable el establecimiento, sin más trámites, de simplificaciones como la “regla del millón de euros” como coste de una víctima mortal, o la de otras cifras genéricas para los heridos, cifras originariamente pensadas con otros objetivos (justificación de inversiones)*
  3. *La única forma razonable de racionalizar la problemática económica de los accidentes de automóvil, y en ello parecen estar de acuerdo todos los expertos, es la de exigir el pago íntegro de todos los costes de los accidentes a través del sistema de seguros.*
  4. *Finalmente, interesa recordar que las consecuencias de los accidentes están perfectamente individualizadas, y por ello resulta a priori muy discutible la idea de que el estado deba percibir unos ingresos a cuenta de los sufrimientos no compensados de las víctimas de los accidentes*
-

# *Conclusiones. La congestión*

---

## **La tarificación incluida en la propuesta no contribuirá a la solución de la congestión viaria por:**

1. La estructura territorial europea es marcadamente radio concéntrica, y este tipo de estructuras colapsan irremediablemente en sus áreas centrales cuando se incrementa de modo constante la generación de transporte en su área de influencia
  2. No hay que olvidar, a este respecto, que la congestión viaria está fundamentalmente provocada por los automóviles privados. Es más que probable que si las medidas de tarificación acabasen disuadiendo realmente a un cierto porcentaje de vehículos pesados de utilizar un determinado itinerario saturado, el espacio viario liberado no tardaría en ser ocupado por nuevos usuarios de vehículos privados, que además de encontrar nuevo espacio circulatorio, no estarían gravados por su utilización,
  3. De este modo los camiones desplazados congestionarían los itinerarios anteriormente fluidos, y los nuevos usuarios mantendrían la congestión en los ya congestionados.
-