

- **ECOTASA EN FRANCIA PARA 2015**
- **LA ECOTASA SE RETRASA EN ESPAÑA**
- **NORMATIVA ATP**

ECOTASA EN FRANCIA PARA 2015

La ecotasa, que en un principio iba a entrar en vigor el 1 de enero de 2014, tras el reciente aviso de suspensión, **se vuelve a retrasar hasta 2015**. El motivo es la contestación que ha suscitado entre los agricultores bretones y los transportistas, que se concentraron en algunas carreteras francesas este pasado sábado para protestar.

El sistema fiscal sufrirá una reforma completa, un proceso que el gobierno francés quiere realizar con los interlocutores sociales. La suspensión *“no significa un retraso del impuesto ecológico”*, indicó Philippe Martin, el ministro de Ecología. *“Durante este período se revisará todo el sistema fiscal. Es mejor tomarse su tiempo que imponer y hacerlo en un momento tan difícil”*.

Este discurso concuerda con las declaraciones del primer ministro francés, Jean -Marc Ayrault, el viernes pasado, que estaba decidido a *“pensar la situación”* antes de realizar cualquier nueva iniciativa.

El ministro ha concedido una entrevista al diario Les Echos, en donde ha declarado que recibirá a los interlocutores sociales en los próximos días para iniciar un replanteamiento de los impuestos. *“Creo que es necesario hacerlo así, porque si en un principio se entiende o se hace mal, tendrá el efecto contrario al deseado”*, estima Philippe Martin.

Preguntado sobre si la ecotasa se aplicará en 2014, Martin ha contestado que *“será elección del primer ministro”*, quien a su vez este pasado martes confirmaba que *“la ecotasa no entraría en vigor hasta 2015”*.

La Asamblea Nacional, ha constituido el pasado 12 de noviembre una comisión, con la misión de informar sobre el impuesto ambiental, mientras que los senadores socialistas han indicado que iban a solicitar la creación de una comisión de investigación sobre la sociedad italiana Ecomouv, constituida en 2009 y responsable de la recaudación de la ecotasa. *“Celebro la transparencia sobre el tema”*, ha declarado Martin.

LA ECOTASA SE RETRASA EN ESPAÑA

Así lo contempla el proyecto de Real Decreto que ha elaborado el Ministerio de Fomento para transponer a la normativa española la [Directiva europea 2011/76/UE](#), denominada coloquialmente *“euroviñeta”*, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte por la utilización de las infraestructuras viarias.

El pasado 16 de Octubre la Ministra de Fomento, D^a Ana Pastor, manifestó públicamente su compromiso de no aplicar peajes a los camiones en las autovías estatales **“para evitar dañar la competitividad del sector del transporte y del resto del sistema económico español”**.

Estas declaraciones fueron en respuesta a la propuesta planteada por Aseta (empresarial de las autopistas de peaje) al Gobierno español, en la que pidieron **la instauración de peajes en las autovías españolas**. Con esta medida, pretendían **solucionar la actual situación de quiebra económica en que se encuentran algunas autopistas de pago**, propiedad, en la mayoría de los casos, de grandes empresas constructoras y de entidades bancarias, las cuales planteaban ser salvadas por el propio Estado.

El sector del transporte por carretera, con la actual fiscalidad, **soporta más de 21.000 millones de euros anuales**, contribuyendo así al mantenimiento de las infraestructuras.

Este proyecto de Real Decreto, que ha sido sometido a consulta de las organizaciones profesionales, **establece expresamente la no aplicación de peajes a los camiones** por la utilización de las autovías y resto de carreteras que forman parte de la Red General del Estado, **con la excepción de las autopistas privadas sometidas a régimen concesional**.

El motivo que se expone en el Real Decreto establece de forma tajante que *“la legislación estatal española vigente no contempla ningún otro tipo de peaje o tasa por uso en la red de carreteras del Estado diferente al peaje establecido mediante contrato concesional”*.

En este sentido, **el proyecto de Real Decreto establece los criterios de fijación del peaje máximo a cobrar por las concesionarias privadas de autopistas a los vehículos de transporte de más de 3'5 toneladas de MMA**. Para su cálculo se deberán tener en cuenta los costes de construcción y financiación, incluyendo los gastos tendentes a mejorar la seguridad vial y medioambiental, y la reducción de la contaminación acústica así como las reparaciones y reformas estructurales que se lleven a cabo en la autopista.

También, el importe del peaje se deberá modular en función de la categoría Euro del vehículo de transporte así como del nivel de congestión de la vía, previéndose la posibilidad de que se aplique un descuento máximo del 13% del peaje a abonar.

NORMATIVA ATP

El Boletín Oficial del Estado ha publicado el pasado día 15 de noviembre el texto articulado del **“Acuerdo sobre Transportes Internacionales de Mercancías Perecederas y sobre Vehículos Especiales utilizados en estos transportes”**.

Este texto articulado viene a poner en claro la multitud de normas europeas que sobre mercancías perecederas (ATP) se habían venido publicando y que reformaban el texto original y que ahora se agrupan en una sola norma .

Dada su extensión, 80 hojas, se ha insertado para su conocimiento y descarga, en la web de ASETRAVI sección NORMATIVA – LEGISLACIÓN TRANSPORTE .