

Special considerations in the application of a charging scheme in Spain

Bruno de la Fuente

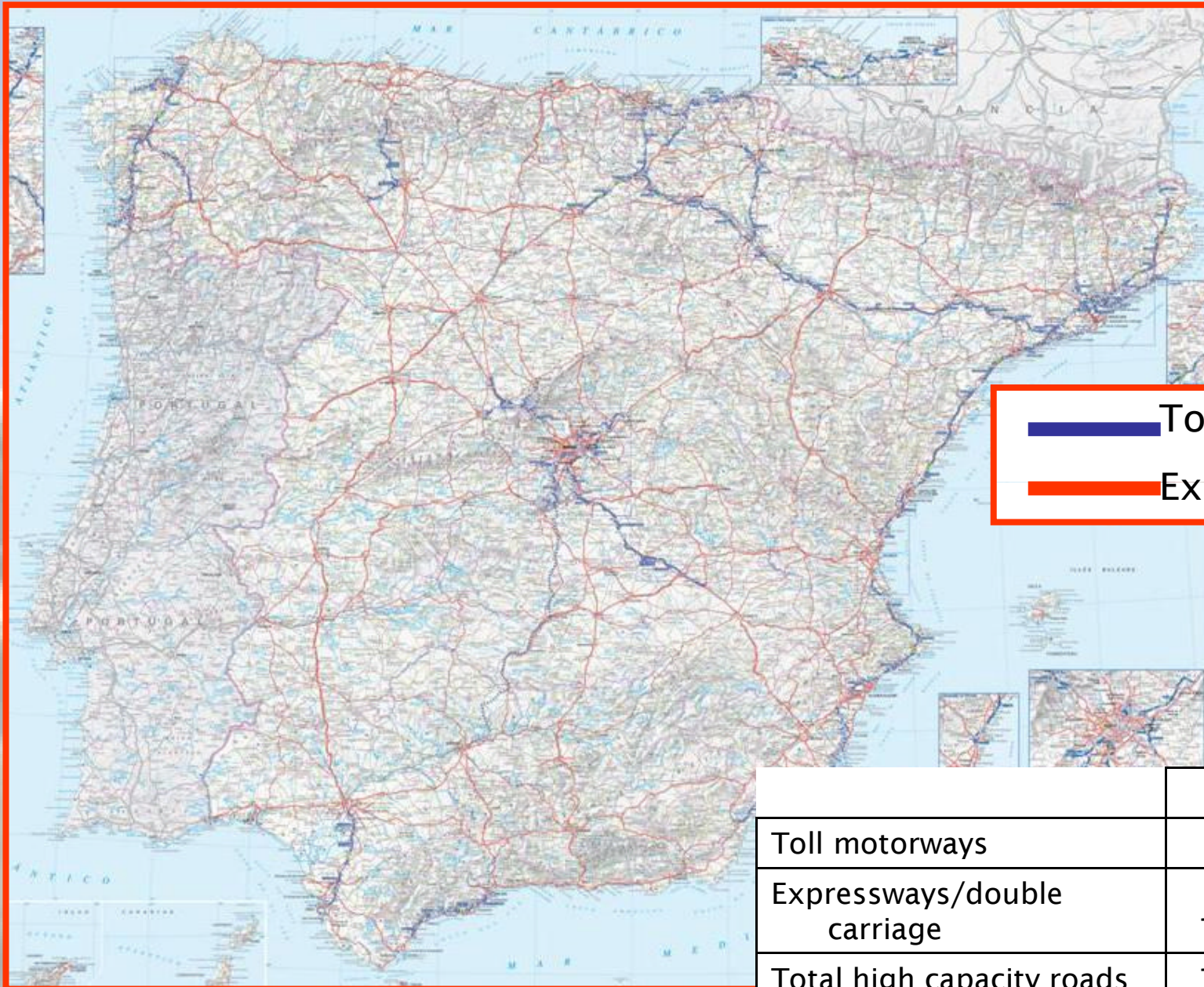


37th ASECAP Study & Information Days

24-27 May 2009



Spanish high capacity network



— Toll motorways
— Expressways

	Km	%
Toll motorways	2.972	20%
Expressways/double carriage	11.717	80%
Total high capacity roads	14.689	

Source: 2007 Annual Statistic Bulletin. Ministry of Transport

20% toll vs 80% non-toll

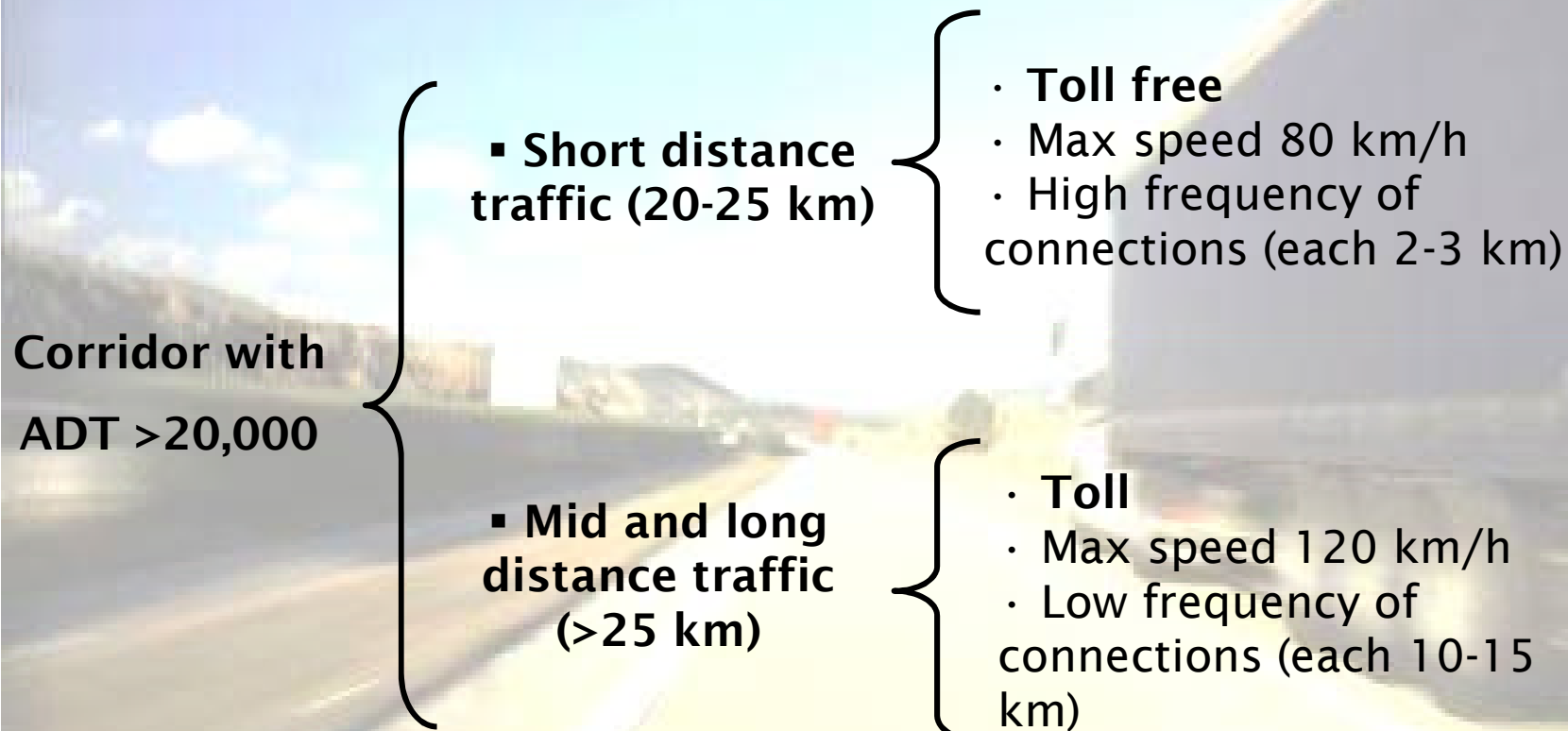
- Lack of an harmonic and sustainable model for financing high capacity roads which allows to chose tolls or public funds based on neutral criteria
- Use of EU cohesion funds

Consequences:

- Territorial inequalities: comparative offences
- Social movement against tolls
- PEIT: obligation for any new toll motorway to have a parallel free motorway. Traffic, demand and profitability of the corridor are not taken into account
- Inefficient use of public funds: profitable stretches are free of tolls when they should have been financed by private funds. Public funds not allocated to other social areas

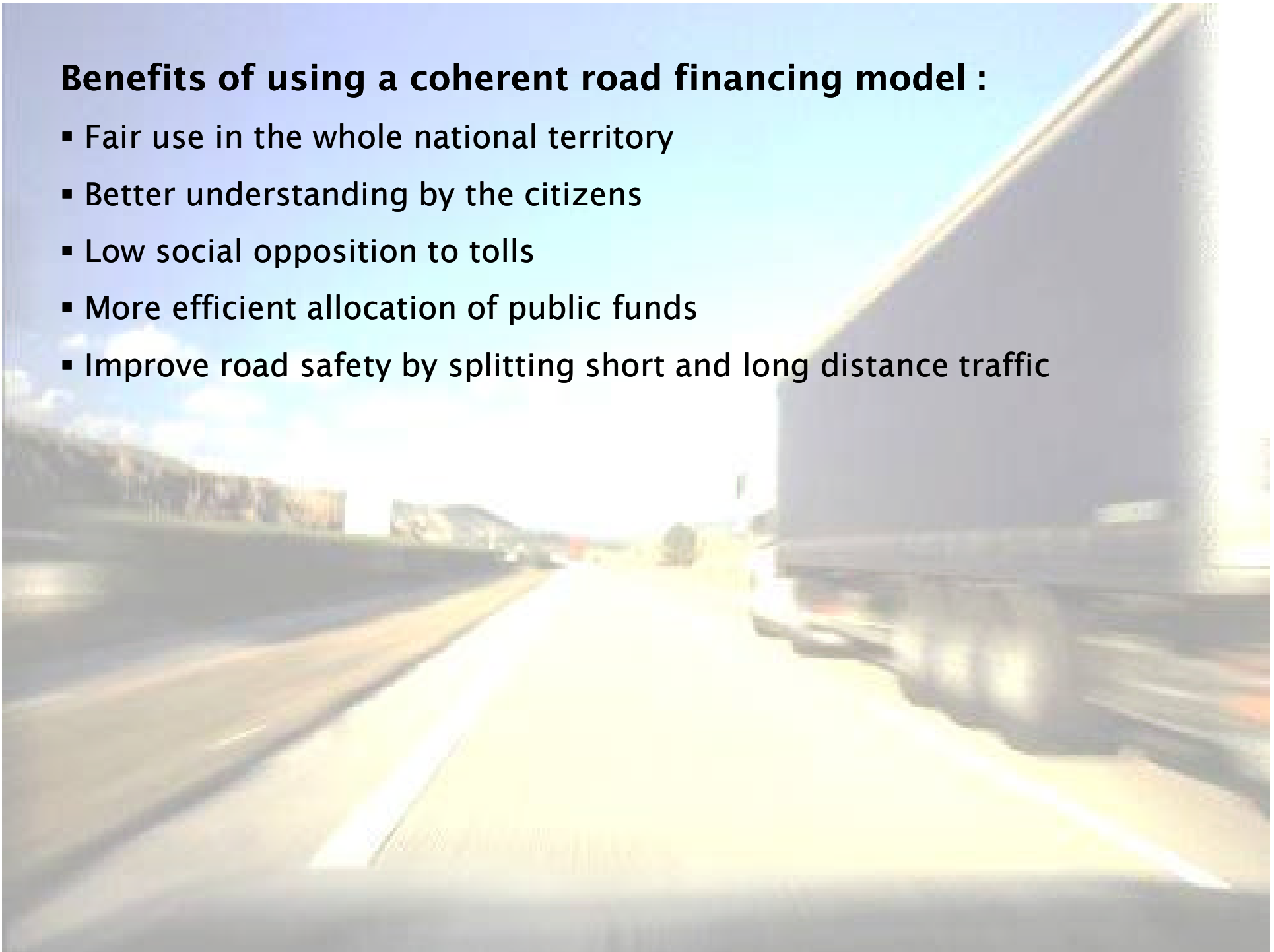
Possible road financing model:

- Should be introduced for all new high capacity road
- Progressively extended to the remaining existing network



Benefits of using a coherent road financing model :

- Fair use in the whole national territory
- Better understanding by the citizens
- Low social opposition to tolls
- More efficient allocation of public funds
- Improve road safety by splitting short and long distance traffic



An other possible road financing model: Eurovignette Directive

- Based on “driver pays” and “polluter pays” principles
- Only for HGV over 3.5 tonnes
- Debate about the introduction of the Eurovignette

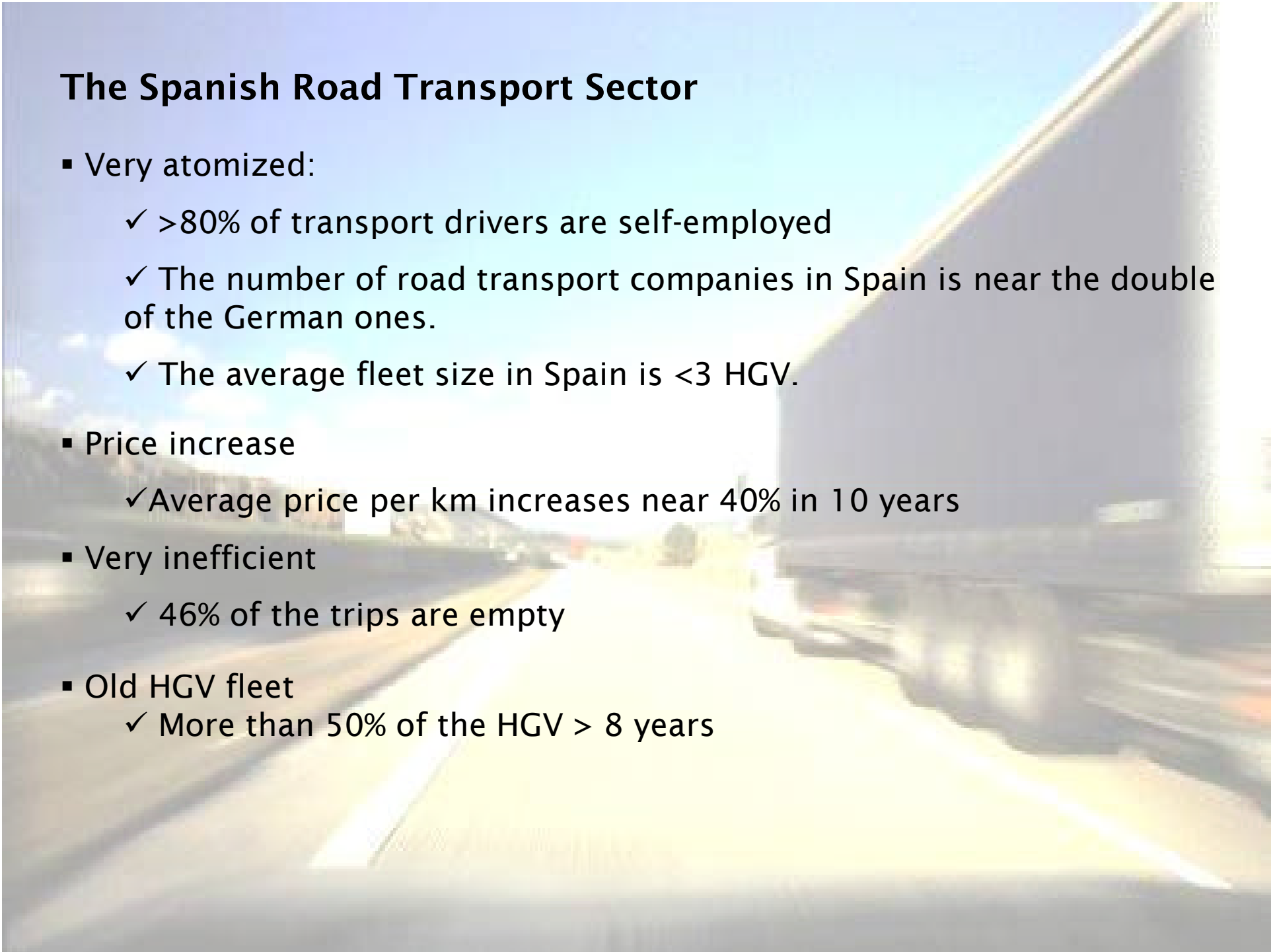


CE Delft Report for T&E (European Federation for Transport and Environment)

- HGV are responsible for twice the number of death compared with a light vehicles
- HGV are responsible for 20% of the congestion in EU (HGV are only 3% of the total vehicles)
- HGV are responsible for 23% of the total CO2 emissions generated on roads
- 47% of the cost associated with traffic noise can be attributed to HGV
- In 2030 the CO2 emissions from road transport will increase 54%
- The fiscal charges already paid by HGV do not cover their external costs

The Spanish Road Transport Sector

- Very atomized:
 - ✓ >80% of transport drivers are self-employed
 - ✓ The number of road transport companies in Spain is near the double of the German ones.
 - ✓ The average fleet size in Spain is <3 HGV.
- Price increase
 - ✓ Average price per km increases near 40% in 10 years
- Very inefficient
 - ✓ 46% of the trips are empty
- Old HGV fleet
 - ✓ More than 50% of the HGV > 8 years



Benefits form the application of the Eurovignette (I)

Experience of other countries. Benefits more evident in Spain due to the special characteristics of the road transport sector

1- Improvement of the road transport efficiency

- The Eurovignette supposes a concentration of small operators in order to offer better commercial conditions
- Decrease the # of trips but increase the # of tonnes transported
- The impact on prices is insignificant
- No negative impact on the labour market

2- Environmental improvements

- Decrease of the number of empty trips: less HGV in circulation
 - ✓ Energy saving
 - ✓ CO₂ and NO_x emissions reductions
 - ✓ Noise reductions
 - ✓ Less risk of accidents
 - ✓ Less damaging of roads
- Fleet renewal
 - ✓ Less pollutant vehicles
 - ✓ More secure vehicles

Benefits form the application of the Eurovignette (II)

3- Citizen awareness

- Paying for use infrastructures becomes an habit
- Introduced at national level: no territorial inequalities
- Less social opposition against tolls
- More efficient use of roads: HGV are no longer interested in use secondary roads in order to avoid pay tolls

4- New source of revenues

- Part of revenues comes from foreign HGV drivers
- Revenues allocated to improve the road network quality
- Study of revenues from the introduction of the Eurovignette in Spain

Study: Eurovignette introduction in Catalonia (PTP)

Internal costs recovering:

Fee: Between 0.04 €/km and 0.13 €/km (depending on the category)

Traffic: 4,659 mil. HGV × km

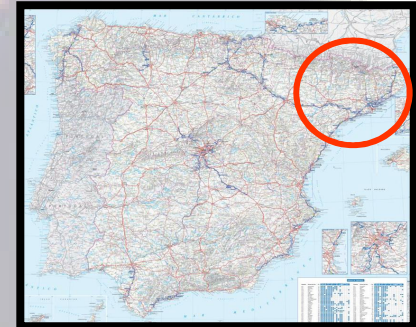
Revenues: Between 200 and 600 mil. € / year

External costs recovering:

Fee: 0.05 €/km

Traffic: 4,659 mil. HGV × km

Revenues: 233 mil. € / year

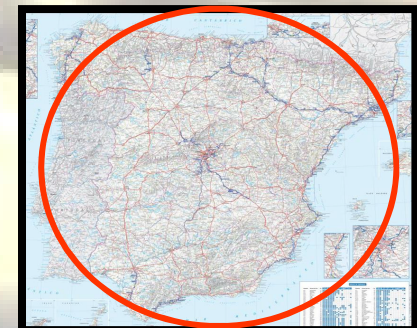


TOTAL REVENUES IN CATALONIA: Between 400 y 850 mil. € / year

Extension to all Spain:

- 17 CCAA
- Different economical an geografical situation
- Different road network

TOTAL REVENUES IN SPAIN: 4.000 mil. € / year



Spanish Government position regarding the Eurovignette:

After the HGV drivers strike in June 2008...

Transporte Terrestre

El Ministerio de Fomento no dará el visto bueno a la imposición de tarifas obligatorias

VM, 06/06/2008

Parece que las reuniones entre las organizaciones empresariales del transporte terrestre y el Ministerio de Fomento comienzan a dar sus frutos, aunque no del mismo modo para todas las asociaciones.

[Imprimir](#)
[Enviar](#)

El Ejecutivo se niega en redondo a intervenir en el mercado, con medidas como la imposición de tarifas mínimas, una de las reivindicaciones que las agrupaciones de transportistas autónomos ponían como condición a la hora de desconvocar la huelga. Sin embargo, desde el Ministerio de Fomento se ha movido ficha y ya se ha hecho una primera propuesta que deberá ser estudiada por las empresas. Básicamente, estas medidas recogen la puesta en marcha de una cláusula de revisión por el aumento del precio de los combustibles, actualizándose periódicamente. Asimismo, las indemnizaciones por paralización de actividad también se revisarán.

Por otro lado, fuentes del ejecutivo informaron que, a partir de ahora, y como consecuencia de la crisis, se defenderán los intereses de los transportistas españoles frente a las normas comunitarias, siempre que se demuestre que estas son perjudiciales para los intereses del sector, tales como el control del cabotaje, la aplicación de la eurovigneta, el mantenimiento de la fiscalidad mínima de los combustibles, el apoyo a la modificación del reglamento sobre tiempos de conducción y descanso con la aplicación de las doce jornadas de conducción y normalización en los criterios de inspección a nivel europeo.

"The Government informed that up to now, due to the crisis, it will defend the interests of the professional drivers towards the EU norms (...) like the introduction of the Eurovignette (...)"



MINISTERIO DE FOMENTO

OFICINA DE INFORMACIÓN

Consejo Informal de Ministros de Transportes de la UE en La Rochelle

Nota de prensa

El Ministerio de Fomento manifiesta su oposición al endurecimiento de la directiva europea "Eurovigneta"

- Los nuevos peajes responderían un encarecimiento de los costes de transporte y, por tanto, un impacto negativo sobre la economía europea y su competitividad.

Madrid, 1 de septiembre de 2008 (Ministerio de Fomento).

La Ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, ha manifestado hoy en el Consejo Informal de Ministros de Transportes de la Unión Europea su oposición a cualquier modificación de la Directiva Europea 2006/38/CE, denominada "Eurovigneta", que establece una relación entre el gravamen de los vehículos pesados que circulan por las autopistas y de determinar el coste de construcción y de mantenimiento de las infraestructuras.

En el Consejo Informal, los Ministros de transportes de la Unión Europea expresaron su opinión sobre el mejor modo de tener en cuenta los intereses de los transportistas por carretera aplicando

"The Transport Ministry rejects the stronger Eurovignette directive"

El sector del transporte por carretera se encuentra en una situación económica inferior a la que existía en 2006, año en el que se aprobó la Directiva europea.

www.fomento.es

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes

www.fomento.es

PASEO DE LA CASTELLANA, 47
28014 - MADRID
TEL: 91 571 61 71 / 61 72
FAX: 91 571 61 60 84

Spanish Government position regarding the Eurovignette:

Order PRE/1664/2008 : Measures to overcome the difficulties of the road transport sector

- 1.17 Commitment to apply the Directive only to toll motorways

“Eurovignette” directive transposed to the Spanish legislation:

- Only applicable for toll motorways
- Calculation of toll fees for new toll motorways

Spain: a peripheral country:

- 90% of Spanish HGV does not travel abroad
- 50% of international trips has destination to France
- Currently Spanish HGV drivers are already paying tolls in North Spain and in France

4,000 millions €:

=

Amount of revenues from the introduction of the Eurovignette in Spain

Analysis made by PTP



La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez.

Fomento 'perdona' 4.000 millones de euros a los grupos de transporte

C.MORAL/AMM
El Gobierno ha optado por proteger el sector de transporte de mercancías por carretera al no transponer a la legislación nacional la literalidad de la nueva directiva sobre la Eurovigneta, el sistema de tarificación por el uso de la red de carreteras de alta capacidad (autovías y autopistas de peaje) por parte del transporte pesado.

A diferencia de lo que ya han realizado Alemania, Austria y que se encuentran en vías de aplicación en Francia, Italia y Portugal, el Gobierno español ha decidido a aplicar la nueva a los camiones que circulan por las carreteras europeas (autovías), que representan el 70% de los kilómetros de longitud del Estado. Sólo la extensión de los corredores europeos de transporte pesado.

Según fuentes consultadas, el acuerdo del Gobierno, tomado por el Ministerio de Fomento, han permitido a las empresas de transporte y las permisionarias de peaje de las carreteras de alta capacidad que se comercializan los conceptos de los precios del combustible. "El problema es que, mientras que en la red española, el Gobierno ha renunciado a cobrar varios miles de millones de euros por este concepto, en otros países de la UE, los transportistas españoles sí contribuirán a financiar su red de carreteras", señala José Luis Felso, presidente de Asena, la patronal de autopistas de peaje.

En los países que se aplica la Eurovigneta se han constituido agencias públicas de transporte que se encargan de recaudar los ingresos por la nueva tasa o los cambios de más de 22 toneladas.

Los expertos añaden que la mayor parte de las exportaciones de España hacia Europa se realizan por carretera, con lo que la extensión de la Eurovigneta a toda Europa...

"The Transport Ministry forgives 4,000 millions € to the transport groups"

de Carreteras del Estado".
Para las áreas públicas, la no aplicación de la nueva tasa, que debe tener un carácter finalista (los ingresos deben destinarse a las mejoras y a la modernización e las infraestructuras), supone dejar de ingresar unos 4.000 millones de euros. Este es el cálculo realizado por varias instituciones y universidades europeas según la experiencia contrastada en otros países y en función de los tráfico pesado. Una alternativa opuesta a la de Alemania, donde las mercancías por ferrocarril crecen y donde se aplica la Eurovigneta desde el año 2004.

Las inversiones necesarias en obras públicas por la caída de la recaudación y el destino de los recursos a otras partidas más urgentes en periodo de crisis como, por ejemplo, el subsidio de desempleo.

La Eurovigneta es el mecanismo más directo para que el transporte comience a internalizar los costes derivados del uso de la infraestructura, la contaminación, la congestión y el fomento del ferrocarril.

4,000 millions €:

=

Budget of the Spanish
Ministry of Transport for the construction
of new roads in 2009

**"Near 4,000 Mil € will be allocated
to new roads constructions"**

**"... it will suppose to act on near 2,000 km of roads:
to open to traffic 450 km of expressways, to start
the works of 375 km and to continue with the works
of 1,160 km contracted on previous years "**

Carreteras

La dotación presupuestaria en carreteras para el año 2009 asciende a casi 5.700 millones de euros, lo que implica un incremento de 820 millones de euros respecto al ejercicio anterior, es decir, casi un 17% más.

El mayor volumen de inversión de la cuantía asignada, cerca de 4.000 M€, se destina a la construcción de nuevas carreteras, un 3,5% más que en 2008.

Tales actuaciones serán ejecutadas bien por la Dirección General de Carreteras, bien por la SEITT, S.A., y permitirán actuar sobre casi 2.000 kilómetros de carretera. Esto supondrá poner en servicio 450 km de autovías, iniciar las obras de aproximadamente 375 km y continuar la ejecución de obras contratadas en ejercicios anteriores que afectan a algo más de 1.160 km. El resultado de las mismas será que a finales de 2009 estén en servicio cerca de 11.000 km de autovías.

Al programa de conservación, explotación y seguridad vial se dedican aproximadamente 1.330 millones de euros, lo que representa un incremento de 173 M€ respecto a 2008, es decir, casi un

Conclusions

- Same risk than we had in Spain due to the lack of road financing coherent system: comparative offences, territorial inequalities...
- The “Eurovignette” introduction should be mandatory in the whole EU in order to avoid inequalities among Member States
- Spain can not pass up the opportunity to introduce the “Eurovignette”
- The introduction of the Eurovignette should not be understood as a penalty to the road transport sector but as an opportunity of restructuring the sector and improve its efficiency

