

ACTUALIZACIÓN DE TEMAS UE

JUNIO 2017



OPORTUNIDADES DE DIÁLOGO

Reunión del grupo de vehículos históricos del Parlamento Europeo de 21 de junio

En la reunión, FIVA presenta una visión general del proceso de medidas de movilidad (*ver informe UE de mayo de 2017*) y las posibles consecuencias para el uso de vehículos históricos. FIVA tomó nota de lo siguiente:

- * Las bases para una "movilidad limpia, segura, conectada y automatizada" se han planteado desde hace muchos años a través de la regulación de las emisiones de la UE, de la legislación relativa a la calidad del aire que también ha estimulado la creación de zonas de bajas emisiones, de la directiva marco sobre sistemas inteligentes de transporte (STI) (*Systèmes de Transport Intelligent*), medidas para estimular el desarrollo de vehículos de bajas o nulas emisiones, y de numerosos documentos estratégicos reivindicando la "necesidad de internalizar los costes externos del transporte" avanzando hacia el principio de "quien contamina, paga".
- * El principio de "quien contamina, paga" crea ciertas inquietudes. Las emisiones de CO2 son, a menudo, mucho más altas que las de los coches modernos, y podrían determinarse tasas excesivamente altas por kilómetro recorrido para los vehículos históricos. A pesar de que los vehículos históricos circulan pocos kilómetros, la aplicación de impuestos desproporcionados podría desanimar a los propietarios a la hora de utilizar sus vehículos, lo cual provocaría una disminución gradual del patrimonio automotriz y de la actividad económica asociada. Los vehículos históricos también podrían estar prohibidos en ciertas carreteras al no poderse conectar a los Sistemas de Transporte Inteligentes (STI) que regirán la futura utilización de la red de carreteras.
- * En la actualidad, los vehículos históricos reciben un tratamiento favorable en el pago de impuestos nacionales y en muchas áreas de bajas emisiones. Se otorgó una definición propia, para diferenciarlos de los vehículos viejos, ofreciéndoles un estatus especial (y favorable) en la legislación europea.
- * La Comisión Europea está supuestamente orientada hacia la gestión de zonas de bajas emisiones. Las recomendaciones a los gobiernos locales podrían incluir la diferenciación entre vehículos históricos y vehículos "viejos" para la aplicación de las condiciones de acceso y los impuestos asociados. Se espera que la publicación de esta guía se produzca antes de las vacaciones de verano.

- * El apoyo político sigue siendo esencial. En el futuro, algunos políticos probablemente seguirán confundiendo los "vehículos históricos" con los "vehículos viejos". Esto complicará sin ningún lugar a dudas la promoción de los vehículos históricos en un entorno donde la proporción de vehículos de bajas o nulas emisiones seguirá aumentando y en el que en desarrollo de la automatización no cesará.

Acciones: El grupo decidió finalmente redactar un proyecto de documento explicando el rol de los vehículos históricos en 2030 y a favor de su promoción. Un documento orientado hacia las LEZ (*zonas de bajas emisiones*) en cooperación entre las autoridades locales y la red europea de ciudades (*siempre y cuando se tengan en cuenta las recomendaciones positivas hacia los vehículos históricos*), para eximir a los vehículos históricos del pago de cualquier impuesto aplicable en virtud de la "Directiva sobre la fiscalidad de los vehículos para la utilización de infraestructuras".

INFORMACIÓN

Los Estados miembros desean mantener el control de los impuestos de circulación.

En un primer debate sobre el proceso de las medidas sobre movilidad en el seno del Consejo, los Estados miembros dieron la bienvenida a las modificaciones acerca de la Directiva de la Euroviñeta, pero también reclamaron mayor autonomía en la aplicación de la tributación por el uso de infraestructuras o carreteras. Algunos desean seguir utilizando los sistemas existentes, otros desean mantener sistemas basados en el tiempo y otros piden un análisis para la extensión del sistema aplicable a los camiones, camionetas y automóviles.

La contaminación del aire en Bruselas

El grupo de presión ecológica ClientEarth dio a conocer datos que muestran que los niveles de dióxido de nitrógeno (NO₂) son muy superiores a los límites establecidos por la Directiva de la UE en la calidad del aire ambiente y por lo tanto requiere que las autoridades municipales establezcan los sistemas de vigilancia adecuados. ClientEarth ya ha emprendido acciones legales similares de NO₂ en el Reino Unido, obligando a una revisión de las políticas en materia de contaminación, y en varias ciudades alemanas, incluyendo Munich, en donde se anunciaron enseguida restricciones en el uso de vehículos diésel. Recientemente, ClientEarth también formuló una queja ante la Comisión Europea contra el gobierno de Bulgaria, que concedió ayudas estatales ilegales por valor de casi 1300 millones de euros para plantas de cogeneración y plantas de carbón.

La contaminación del aire en Alemania

La Agencia de Medio Ambiente alemana UBA informó que en 2016, las emisiones de dióxido de carbono y (NO₂) excedían los límites de la UE en más de la mitad de las estaciones de monitoreo Alemán, pero que la contaminación de NO_x se había reducido en todos los sectores desde 1995. UBA, señaló a los vehículos diésel como principales responsables. Generan el 72,5% de la totalidad de las emisiones de NO₂ relativas al transporte en Alemania. Incluso los vehículos Euro 6 pueden superar los límites de NO₂ en un factor de 10 o más. Tras la publicación del informe, el gobierno alemán ha anunciado planes para la creación de un "Foro Nacional sobre el Diesel"

(Creado por los Ministerios de Medio Ambiente y Transporte, con la participación de otros ministerios), cuyo objetivo será desarrollar una respuesta a la contaminación por diesel, realizando nuevos ciclos de pruebas basadas en condiciones reales de conducción y crear un sistema permanente de testeo para probar cada una de las emisiones de NOx y NO2 con 70 vehículos en condiciones reales de conducción.

Los eurodiputados reclaman un control más estricto de las emisiones basado en condiciones reales de conducción.

La opinión de la Comisión de Medio Ambiente del Parlamento Europeo sobre la estrategia de la UE para un bajo nivel de emisiones de movilidad exige límites de contaminación del aire más duros para los coches y camionetas, con ciclos de ensayo de CO2 ejecutados bajo condiciones reales de conducción, la creación de una nueva clase Euro 7 antes de 2025 que prevé límites más estrictos para contaminantes tales como óxidos de nitrógeno (NOx), y el establecimiento de Controles de CO2 en carretera para los vehículos industriales ligeros. Estas recomendaciones serán consideradas por la Comisión de Transportes en septiembre. La posición del PE sobre la estrategia a seguir será aprobada en el Pleno de octubre.

- 00 -

Los miembros de la Comisión de Legislación FIVA son: Tiddo Bresters (Presidente), Wolfgang Eckel, Peter Edqvist, Carla Fiocchi, Lars Genild, Adalberto Gueli, Alain Guillaume, Peeter Henning, Johann König, Stanislav Minářík, Bob Owen, Christos Petridis y Andrew Turner de EPPA que trabaja con la Comisión.