

Las dos normativas forales anteriores que regulaban los peajes a vehículos pesados de más de 3,5 t. fueron anuladas por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV) y el Tribunal Supremo

## El transporte internacional (ASTIC) rechaza los peajes para camiones que desde hoy vuelven a estar vigentes en la N-1 y A-15, en Guipúzcoa

- *Este gravamen afecta a más de 10.000 camiones que cada día transitan por ambas vías, afectando principalmente a los transportistas que las usan como tránsito hacia el resto de Europa*
- *El CNTC, del que forma parte ASTIC, interpuso ante el TSJPV un recurso contra esta nueva norma foral y en las próximas semanas se conocerá su resolución*

**Madrid, 23 de enero de 2023.-** La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC), que representa a las mayores empresas de transporte internacional de mercancías por carretera de España, rechaza frontalmente la decisión de la Diputación de Guipúzcoa de volver a imponer a partir de hoy peajes a los vehículos pesados de más de 3,5 toneladas en las carreteras de alta capacidad N-1 y A-15. Un gravamen que afecta a más de 10.000 camiones que diariamente transitan por ambas vías, afectando principalmente a los transportistas de larga distancia que las utilizan como tránsito obligado hacia el resto de Europa.

Las dos normativas anteriores que regulaban los peajes a camiones en Guipúzcoa, aprobadas por sus Juntas Generales -Norma Foral 7/2016 y Norma Foral 6/2018-, fueron anuladas por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV); anulación que en ambos casos ratificó posteriormente el Tribunal Supremo.

*«Es inaceptable el abuso de poder del Gobierno Foral de Guipúzcoa que, en lugar de cumplir lo que dictan las sentencias judiciales y devolver a los transportistas lo cobrado ilegalmente durante casi cuatro años mediante el anterior sistema de peajes, decide ahora diseñar una nueva normativa foral -y ya van tres- para continuar recaudando dinero a la espera de que el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco se pronuncie en las próximas semanas sobre el recurso contencioso administrativo interpuesto contra esta nueva norma por el Comité Nacional del Transporte por Carretera (CNTC), del que forma parte ASTIC»,* explica Ramón Valdivia, vicepresidente ejecutivo de esta patronal.

*«A pesar del dictamen de los tribunales en favor de los transportistas, la Diputación, que paralizó el cobro de estos peajes en octubre de 2021, se ha negado a devolverles voluntariamente este dinero cobrado de forma ilegal, obligando así a estos profesionales a reclamarlo judicialmente lo que, desde luego, no facilita las cosas»,* indica Valdivia.

*«Estos peajes perjudican directamente al sector de nuestro transporte internacional de mercancías por carretera, lo que equivale a decir que tendrá efectos negativos para la competitividad de la economía de España, un país donde el 95 % de los bienes se transporta en camión y el 75 % de las exportaciones a Europa se realiza por carretera. De modo que este nuevo canon también afecta, indirectamente, al tejido empresarial de otros muchos sectores y, en última instancia, a los propios ciudadanos ya que el precio de nuestros productos podría encarecerse»,* destaca el directivo de ASTIC.

Durante los tres primeros años de vigencia, el coste de este tercer modelo de peajes en Guipúzcoa será de 0,22 euros por kilómetro para los camiones de entre 3,5 y 12 toneladas y de 0,28 euros para los más pesados. Tasas muy por encima de la media de las autopistas de peaje de alta capacidad del resto de España, situada en 0,19 euros. Este sistema se aplicará mediante siete pódicos de control y 108 banderolas de paso, instalados en cada entrada y salida de la N-1 (a lo largo de 49 km) y la A-15 (en un tramo de 28 km), que realizarán la identificación de matrículas y cobro.

*«Como venimos argumentando desde hace años, la red viaria es un bien común, por tanto, debería sufragarse entre todos; incluso por quienes no usan nunca el coche o no tienen carné, ya que estos también se benefician del transporte de mercancías por carretera. No todo el mundo tiene hijos en edad escolar y, sin embargo, la sociedad entiende que la educación pública es un bien que beneficia a la sociedad; en el transporte por carretera ocurre lo mismo. Dicho esto, insistimos en que los peajes suponen un repago puesto que estas infraestructuras ya se financian con nuestros impuestos. Solo el Impuesto Especial de Hidrocarburos (IEH) genera anualmente más de 10.000 millones de euros de ingresos en las arcas públicas, dinero con el que se cubre de sobra el mantenimiento anual de nuestras carreteras, al que el Ejecutivo dedica cada año una partida de unos 1.300 millones en los Presupuestos Generales del Estado», concluye Ramón Valdivia.*

### Qué es ASTIC

La Asociación del Transporte Internacional por Carretera (ASTIC) es una organización sin ánimo de lucro de origen español nacida en 1960 e integrada actualmente en la Unión Internacional del Transporte por Carretera (IRU), con sede en Ginebra. ASTIC trabaja para mejorar las condiciones del sector del transporte en España, teniendo en cuenta que trabajan en un ámbito europeo. Actualmente cuenta con más de 240 afiliados.

**Prensa ASTIC:** Laura Ordóñez - 629 766 425 - [prensa@astic.net](mailto:prensa@astic.net)