

CONSENTIMIENTO PARA PARTICIPAR EN LA INVESTIGACIÓN

Va usted a participar en un estudio de investigación realizado por Alberto Antonioni, profesor ayudante doctor del Departamento de Matemáticas de la Universidad Carlos III de Madrid. Su participación en este estudio es totalmente voluntaria. Por favor, lea la siguiente información y pregunte sobre cualquier cosa que no entienda, antes de decidir si participará o no.

PROPÓSITO DEL ESTUDIO

Nuestros experimentos, con carácter general, se enmarcan en el proyecto IBSEN, que ha sido financiado por la UE y diseñado para ayudar a entender el comportamiento humano. El propósito de este experimento en concreto es recoger información sobre las preferencias de las personas.

PARTICIPANTES

Población general mayor de 18 años.

PROCEDIMIENTOS

Si usted participa como voluntario para participar en este estudio, se le pedirá que tome decisiones sencillas a través de esta interfaz de computadora o teléfono móvil. Sus decisiones serán anónimas, no podrán asociarse con su identidad, y usted no sufrirá ninguna pérdida económica. Por su participación recibirá una cantidad fija de **5 euros**. Recibirá el pago a través de PayPal tras su participación en las 24-48 horas siguientes a la terminación del experimento, por lo que necesitará tener una cuenta de usuario de dicha plataforma de pagos.

POSIBLES RIESGOS E INCOMODIDADES

No hay riesgos o molestias previsibles.

CONFIDENCIALIDAD

Los datos sobre sus acciones durante su participación en el experimento serán recopilados y utilizados para fines de investigación. Estos datos se almacenarán sin que se puedan asociar a su identidad personal, y se colocarán tras completarse el estudio en un Depósito de Datos Abierto con el fin de compartirlos con otros investigadores y no con fines comerciales, y en cumplimiento de las obligaciones de los investigadores establecidos por la política de la UE.

PARTICIPACIÓN Y RETIRADA

Su participación en este estudio de investigación es voluntaria. Usted puede negarse a participar sin penalización. Si decide participar, es libre de detenerse en cualquier momento sin penalización, simplemente deteniéndose y/o comunicándose al investigador. Si usted no concluye el experimento no recibirá pago alguno. Al participar en el experimento, usted declara tener al menos 18 años de edad y ser plenamente capaz y competente para entender los términos y condiciones del presente experimento.

IDENTIFICACIÓN DE LOS INVESTIGADORES

Si tiene alguna pregunta o preocupación sobre esta investigación, por favor contacte con Alberto Antonioni en [\(mailto:albertoantonioni@uc3m.es\)](mailto:albertoantonioni@uc3m.es).

INFORMACIÓN BÁSICA SOBRE PROTECCIÓN DE DATOS

RESPONSABLE DEL TRATAMIENTO: Universidad Carlos III de Madrid.

IDENTIFICACIÓN DEL TRATAMIENTO: Comportamiento social (GISC)

FINALIDAD: Realizar experimentos sobre comportamiento humano con incentivos económicos. Los experimentos plantean situaciones hipotéticas a participantes voluntarios que reciben un pago en función de sus acciones en dichas situaciones. Los datos son necesarios para realizar los pagos y justificar el gasto con la entidad financiadora.

EJERCICIO DE DERECHOS: Podrá ejercer sus derechos de acceso, rectificación, supresión, limitación, portabilidad y oposición a su tratamiento, mediante el envío de un correo a la siguiente dirección: [\(mailto:dpd@uc3m.es\)](mailto:dpd@uc3m.es).

INFORMACIÓN ADICIONAL: Puede consultar la información adicional y detallada sobre nuestra Política de Privacidad en [\(https://www.uc3m.es/protecciondedatos\)](https://www.uc3m.es/protecciondedatos)

He leído la información proporcionada anteriormente. Al hacer click en el botón siguiente, comenzaré a participar en el experimento, para lo que manifiesto mi acuerdo voluntario para participar en este estudio de investigación en las condiciones antes indicadas.

[Siguiente](#)

[Debuta info](#)

¡Bienvenido!

**IBSEN****Bridging the gap:**

from Individual Behavior to the Socio-Technical Man



Por favor, espere mientras el resto de participantes se conecta. Desde las 17:00 (hora de Madrid), tendrá 15 minutos para leer las instrucciones del experimento.

El experimento empezará a las 17:15 (hora de Madrid).

[Next](#)

Debug info

Basic info

ID in group	2
Group	1
Round number	1
Participant	P2
Participant label	
Session code	epmo1gxy

Vars for template

language	ES
----------	----

Sección 1 de 3

¿Cuál es el código postal de su domicilio?

¿Cuál es su situación laboral?

- Trabajador a tiempo completo
- Trabajador a tiempo parcial
- Estudiante
- Jubilado
- Desempleado
- Otro estado

Siguiente

Debug info

Basic info

ID in group 2

Group 1

Round number 1

Participant P2

Participant label

Session code epmo1gxy

Vars for template

language ES

Sección 1 de 3

¿Tiene permiso de conducir?

Sí No

¿Posee o tiene acceso a un coche?

- Poseo
- No poseo, pero tengo acceso a
- No tengo acceso a

Siguiente)

Debug info

Basic info

ID in group 2

Group 1

Round number 1

Participant P2

Participant label

Session code epmo1gxy

Vars for template

language ES

Sección 1 de 3

¿A qué tipo de vehículo tiene acceso? Si tienes acceso a varios vehículos, elige el que más utilices.

- Gasolina
- Diésel
- Híbrido o híbrido enchufable
- Eléctrico

[Siguiente](#)

Debug info

Basic info	
ID in group	2
Group	1
Round number	1
Participant	P2
Participant label	
Session code	epmo1gxy

Vars for template

language	ES
----------	----

Sección 1 de 3

¿Posee o tiene acceso a una bicicleta (eléctrica o normal)?

- Poseo
- No poseo, pero tengo acceso a
- No tengo acceso a

¿Posee o tiene acceso a una motocicleta?

- Poseo
- No poseo, pero tengo acceso a
- No tengo acceso a

¿Tienes o tienes acceso a un e-scooter?

- Poseo
- No poseo, pero tengo acceso a
- No tengo acceso a

Siguiente

Debug info

Basic info

ID in group 2

Group 1

Round number 1

Participant P2

Participant label

Session code epmo1gxy

Vars for template

language ES

Sección 1 de 3

Piense en un viaje que haga a diario o con regularidad a un lugar fuera de su casa. Puede ser, por ejemplo, un viaje al trabajo, a un centro educativo o a una actividad frecuente. Elija un viaje que dure al menos 10 minutos (solo ida).

¿Cuál es el destino de este viaje? (municipio):

¿Cuál es el objetivo/destino de este viaje?

- Lugar de trabajo
- Lugar de educación
- Viaje dentro de mi trabajo/por motivos laborales
- Traer/recoger niños o adultos
- Recados o compras
- Visitar a la familia o a un amigo
- Actividad de ocio (cultural, deportiva, etc.)
- Otro

Siguiente

Debug info

Basic info	
ID in group	2
Group	1
Round number	1
Participant	P2
Participant label	
Session code	epmo1gxy

Vars for template

language	ES
----------	----

Sección 1 de 3

Especifique el propósito/destino de su viaje.

Siguiente)

Debug info

Basic info

ID in group 2

Group 1

Round number 1

Participant P2

Participant label

Session code epmo1gxy

Vars for template

language ES

Sección 1 de 3

En las siguientes preguntas, considere un viaje de ida desde su punto de partida hasta su destino.

¿A qué hora del día suele viajar?

- por la mañana
- por la tarde
- por la noche
- por la noche TARDE

¿Con qué modo de transporte viaja durante este viaje? Si viaja con varios modos, elija el modo que le lleve más tiempo.

- Coche privado (conductor)
- Coche privado (pasajero)
- Autobús
- Metro, tranvía o tren ligero
- Tren
- Caminando
- Bicicleta (normal o eléctrica)
- E-scooter
- Motocicleta
- Ferry
- Otro

[Siguiente](#)

Debug info

Basic info	
ID in group	2
Group	1
Round number	1
Participant	P2
Participant label	
Session code	epmo1gxy

Vars for template	
from_home	True
language	ES
trip_purpose	23

Sección 1 de 3

Por favor, especifique el modo de su viaje.

Siguiente

Debug info

Basic info

ID in group 2

Group 1

Round number 1

Participant P2

Participant label

Session code epmo1gxy

Vars for template

from_home True

language ES

Sección 1 de 3

En las siguientes preguntas, considere un viaje de ida desde su punto de partida hasta su destino.

¿Cómo son las condiciones de tráfico normalmente en el viaje?

- Muy congestionado
- Algo congestionado
- Poca o ninguna congestión

¿Cuál es la duración aproximada de este viaje (solo ida)?

- 10-19 minutos
- 20-39 minutos
- 40-59 minutos
- 1-2 horas
- más de 2 horas

¿Cuál es el coste aproximado de este viaje (combustible, peajes, aparcamiento, precio del billete, etc.), por trayecto? Si viaja en transporte público y tiene un billete de época, tenga en cuenta el precio medio por trayecto.

- menos de 1 EUR
- 1-2.5 EUR
- 2.5-4.9 EUR
- 5-9.9 EUR
- 10-19.9 EUR
- 20 EUR o más

Siguiente)

Debug info

Basic info

ID in group	2
Group	1
Round number	1
Participant	P2
Participant label	
Session code	epmo1gxy

Vars for template

from_home	True
language	ES

Sección 1 de 3

En las siguientes preguntas, considere un viaje de ida desde su punto de partida hasta su destino.

Si tuviera que realizar este viaje utilizando un modo de transporte diferente al habitual, ¿cuál sería la mejor alternativa?

- Coche privado (conductor)
- Coche privado (pasajero)
- Autobús
- Metro, tranvía o tren ligero
- Tren
- Caminando
- Bicicleta (normal o eléctrica)
- E-scooter
- Motocicleta
- Ferry
- No tengo alternativas disponibles

Siguiente

Debug info

Basic info

ID in group	2
Group	1
Round number	1
Participant	P2
Participant label	
Session code	epmo1gxy

Vars for template

from_home	True
language	ES

Sección 1 de 3

Por favor, especifique las razones por las que no tiene una alternativa.

Siguiente)

Debug info

Basic info

ID in group 2

Group 1

Round number 1

Participant P2

Participant label

Session code epmo1gxy

Vars for template

from_home True

language ES

Sección 1 de 3

¿Cómo calificaría su alternativa?

- Casi tan bueno como mi elección actual
- Algo peor que mi elección actual
- Mucho peor que mi elección actual
- No lo sé

[Siguiente](#)

Debug info

Basic info

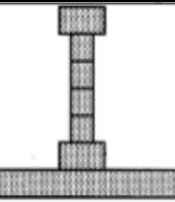
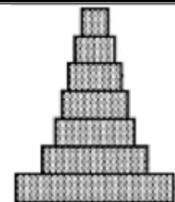
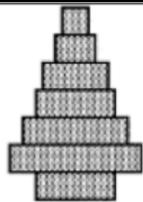
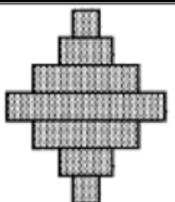
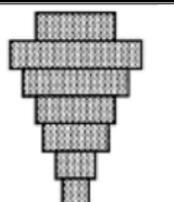
ID in group	3
Group	1
Round number	1
Participant	P3
Participant label	
Session code	epmo1gxy

Vars for template

from_home	False
language	ES

Sección 1 de 3

Estos cinco diagramas muestran diferentes tipos de sociedad según su distribución de la riqueza.

				
Type A	Type B	Type C	Type D	Type E
A small elite at the top, very few people in the middle and the great mass of people at the bottom.	A society like a pyramid with a small elite at the top, more people in the middle, and most at the bottom.	A pyramid except that just a few people are at the top.	A society with most people in the middle.	Many people near the top, and only a few near the bottom.

Lea las descripciones que aparecen debajo de cada diagrama y decida cuál cree que describe mejor a España.

¿Qué tipo de sociedad crees que es España hoy en día, qué diagrama se acerca más?

- A B C D E No lo sé

¿Cómo cree que debería ser España? ¿Qué prefiere?

- A B C D E No lo sé

¿Cómo de justa cree que es la distribución de la riqueza en su país?

- Muy justa
- Justa
- Injusta
- Muy injusta
- No lo sé

Siguiente

Debug info

Basic info

Sección 2 de 3

Los resultados de este estudio se utilizarán en la investigación sobre el transporte que informará a los responsables políticos y podría tener un impacto en la futura política fiscal.

Imaginemos que el gobierno introduce un sistema de tarificación vial para los conductores de automóviles.

Por tarificación vial se entiende un impuesto sobre el kilómetro conducido que varía en el tiempo y el espacio. El impuesto es más alto en los lugares donde la conducción causa más problemas, por ejemplo en las zonas densamente pobladas durante las horas punta.

La tarificación de las carreteras sustituiría a los actuales peajes e impuestos sobre el combustible.

Imagine también que los vehículos contarán con un dispositivo homologado que calcula el impuesto y comunica esta cifra a las autoridades. La privacidad se respetará completamente. No se compartirá ninguna información sobre tu conducción, sólo el total de impuestos a pagar.

Siguiente

Debug info

Basic info

ID in group 3

Group 1

Round number 1

Participant P3

Participant label

Session code epmo1gxy

Vars for template

language ES

Sección 2 de 3

El impuesto consiste en tres precios diferentes:

- un precio para las zonas urbanas en hora punta,
- un precio para las zonas urbanas fuera de las horas punta,
- un precio fuera de las zonas urbanas para todo el día.

Por zonas urbanas entendemos tanto las grandes ciudades como el centro de las ciudades más pequeñas.

Los conductores de vehículos eléctricos pueden pagar un precio diferente, entre el 0% y el 100% de la tarifa normal.

Ejemplo:

Supongamos que los siguientes precios están en su lugar:

	Precio por kilómetro
Zonas urbanas, hora punta	0.3 EUR
Zonas urbanas, fuera de la hora punta	0.15 EUR
No en zonas urbanas	0.02 EUR
Vehículos eléctricos	50 por ciento de los vehículos normales

Así, si recorre 10 kilómetros con un coche diésel o de gasolina en hora punta y la mitad de este trayecto es dentro de una zona urbana, pagará $0.3 \text{ EUR/km} \times 5 \text{ km} + 0.02 \text{ EUR/km} \times 5 \text{ km} = 1,6 \text{ EUR}$. En cambio, si conduce un vehículo eléctrico pagará 0.8 EUR.

[Siguiente](#)

Debug info

Basic info

ID in group 3

Group 1

Round number 1

Participant P3

Participant label

Session code epmo1gxy

Vars for template

language ES

Sección 2 de 3

Supongamos que los siguientes precios están en su lugar:

	Precio por kilómetro
Zonas urbanas, <i>hora punta</i>	0.3 EUR
Zonas urbanas, <i>fuerza la hora punta</i>	0.15 EUR
No en zonas urbanas	0.02 EUR
Vehículos eléctricos	50 por ciento de los vehículos normales

Supongamos que conduces 10 kilómetros con un coche diésel en hora punta en una zona urbana.

¿Cuántas EUR te gastarías en este viaje?

- 0.2 EUR
- 1.5 EUR
- 2 EUR
- 3 EUR

Siguiente)

Debug info

Basic info

ID in group	3
Group	1
Round number	1
Participant	P3
Participant label	
Session code	epmo1gxy

Vars for template

language	ES
----------	----

Sección 2 de 3

Supongamos que los siguientes precios están en su lugar:

	Precio por kilómetro
Zonas urbanas, <i>hora punta</i>	0.3 EUR
Zonas urbanas, <i>fuerza de la hora punta</i>	0.15 EUR
No en zonas urbanas	0.02 EUR
Vehículos eléctricos	50 por ciento de los vehículos normales

La respuesta correcta es 3 EUR.

Si conduces 10 kilómetros con un coche diésel en hora punta en una zona urbana, pagarías 0.3 EUR/km x 10 km = 3 EUR.

Siguiente

Debug info

Basic info

ID in group 3

Group 1

Round number 1

Participant P3

Participant label

Session code epmo1gxy

Vars for template

language ES

Sección 2 de 3

El dinero recaudado con el impuesto puede utilizarse de una de las siguientes maneras:

- **Presupuesto general:** El gobierno decidirá cómo utilizar los ingresos en función de sus prioridades.
- **Transferencia de dinero igualitaria:** Los ingresos se distribuirán por igual entre todos los ciudadanos.
- **Transferencia de efectivo para los ciudadanos con bajos ingresos:** Los ingresos se devolverán a los ciudadanos con bajos ingresos.
- **Inversiones en carreteras:** Los ingresos se destinarán a inversiones y mantenimiento de carreteras.
- **Inversiones en transporte público, a pie y en bicicleta:** Los ingresos se destinarán a inversiones y mejoras en infraestructuras y servicios de transporte público, a pie y en bicicleta.

Clasifique las alternativas anteriores entre 1 (la mejor) y 5 (la peor)	
1) La mejor	<input type="text"/>
2)	<input type="text"/>
3)	<input type="text"/>
4)	<input type="text"/>
5) La peor	<input type="text"/>

Siguiente

Debug info

Basic info	
ID in group	3
Group	1
Round number	1
Participant	P3
Participant label	
Session code	epmo1gxy

Vars for template

Sección 2 de 3

Según la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), la contaminación atmosférica es el mayor riesgo medioambiental para la salud en Europa. La contaminación es una de las principales causas de muerte prematura, varias enfermedades y una de las principales causas de cáncer.



El fundamento de la tarificación vial es que la conducción de automóviles en zonas urbanas provoca más congestión y contaminación que la conducción fuera de las zonas urbanas. Por ello, la conducción debería ser más cara en las zonas urbanas, sobre todo en las horas punta. Los vehículos eléctricos contaminan menos que los de gasóleo y gasolina, pero contribuyen igualmente a la congestión y al desgaste de las carreteras.

La introducción de la tarificación vial aumentará el coste de la conducción, lo que a su vez reducirá el tráfico, la congestión y la contaminación atmosférica. Así se ha comprobado en algunas ciudades que han aplicado políticas similares. Por ejemplo, en Londres, Milán y Estocolmo, el tráfico se redujo entre un 20% y un 30%, tras la implantación de una tasa por congestión.

[Siguiente](#)

Debug info

Basic info

ID in group 2

Group 1

Round number 1

Participant P2

Participant label

Session code epmo1gxy

Vars for template

language ES

Sección 2 de 3

El gobierno necesita ingresos para financiar los servicios públicos. La introducción de la tarificación de las carreteras dará lugar a unos ingresos públicos superiores a los que proporcionan actualmente los impuestos sobre los carburantes y los peajes. Este dinero adicional puede destinarse a un fin específico o entrar en el presupuesto general.



Si los ingresos fiscales procedentes de la tarificación de las carreteras se asignan al presupuesto general, el gobierno utilizará el dinero recaudado para los servicios públicos en función de las prioridades del país. Por ejemplo, mejorará los servicios sociales como la educación, la atención a los niños, los ancianos y la sanidad.

Otra posibilidad es que los ingresos fiscales se destinen a sufragar los costes de mantenimiento de las carreteras y a mejorar las infraestructuras viaarias. O bien, estos ingresos fiscales pueden utilizarse para mejorar la infraestructura del transporte público, la bicicleta y los desplazamientos a pie y para aumentar la calidad, la frecuencia y la cobertura del transporte público. Esta política mejorará la experiencia de viaje de los ciudadanos y su bienestar.

[Siguiente](#)

Debug info

Basic info

ID in group 3

Group 1

Round number 1

Participant P3

Participant label

Session code epmo1gxy

Vars for template

language ES

Sección 2 de 3

La tarificación de las carreteras afectará a los ciudadanos de forma diferente según su renta disponible. Por ello, los ingresos del impuesto deberían redistribuirse para contrarrestar este efecto desigual.



Actualmente son posibles dos mecanismos de reembolso diferentes:

1. Los ingresos fiscales se redistribuyen entre toda la población, y cada residente recibe la misma cantidad. Este método es justo porque reconoce que todas las personas son igualmente dignas y tienen el mismo derecho a unas buenas condiciones medioambientales, como el aire limpio.
2. Los ingresos fiscales se redistribuyen entre los ciudadanos con bajos ingresos. Estos reciben una transferencia de dinero para compensar el mayor coste de los viajes. Según varias Encuestas Nacionales de Viajes (NTS), existe una importante desigualdad en los patrones de viaje y el acceso al transporte de las poblaciones con menores ingresos en comparación con sus homólogos con mayores ingresos. Los ciudadanos con menos ingresos tienen menos tiempo y menos dinero. Por ejemplo, las viviendas más baratas suelen estar en zonas suburbanas donde los servicios y el acceso al transporte público son escasos. Por ello, suelen tener un tiempo de desplazamiento más largo. Se trata de un plan justo porque la sociedad debe preocuparse por las personas más vulnerables.

Siguiente

Debug info

Basic info

ID in group 4

Group 1

Round number 1

Participant P4

Participant label

Session code epmo1gxy

Vars for template

Sección 2 de 3. Elección 1 de 6

En las siguientes preguntas, se le pedirá que elija entre distintos sistemas de tarificación vial con diferentes precios y uso de los ingresos.



Evalúe las dos políticas siguientes

	A	B
Precio por kilómetro en zonas urbanas, <i>hora punta</i>	0.2 EUR	0.2 EUR
Precio por kilómetro en zonas urbanas, <i>fuera de la hora punta</i>	0.2 EUR	0.2 EUR
Precio por kilómetro fuera de las zonas urbanas	0.02 EUR	0.02 EUR
Precio de los vehículos eléctricos	25 por ciento de descuento en vehículos normales	25 por ciento de descuento en vehículos normales
Uso de los ingresos	Inversiones en carreteras	Presupuesto general

- **Presupuesto general:** El gobierno decidirá cómo utilizar los ingresos en función de sus prioridades.
- **Inversiones en carreteras:** Los ingresos se destinarán a inversiones y mantenimiento de carreteras.

¿Qué tipo de póliza prefiere?

- A B Ninguna de ellas, prefiero mantener el sistema actual

Siguiente

Debug info

Basic info

Sección 2 de 3. Elección 2 de 6

En las siguientes preguntas, se le pedirá que elija entre distintos sistemas de tarificación vial con diferentes precios y uso de los ingresos.



Evalúe las dos políticas siguientes

	A	B
Precio por kilómetro en zonas urbanas, <i>hora punta</i>	0.5 EUR	0.2 EUR
Precio por kilómetro en zonas urbanas, <i>fuera de la hora punta</i>	0.1 EUR	0.1 EUR
Precio por kilómetro fuera de las zonas urbanas	0.03 EUR	0.01 EUR
Precio de los vehículos eléctricos	100 por ciento de descuento en vehículos normales	50 por ciento de descuento en vehículos normales
Uso de los ingresos	Presupuesto general	Transferencia de efectivo igual

- **Presupuesto general:** El gobierno decidirá cómo utilizar los ingresos en función de sus prioridades.
- **Transferencia de dinero igualitaria:** Los ingresos se distribuirán por igual entre todos los ciudadanos.

¿Qué tipo de póliza prefiere?

- A B Ninguna de ellas, prefiero mantener el sistema actual

Siguiente

Debug info

Basic info

Sección 2 de 3. Elección 3 de 6

En las siguientes preguntas, se le pedirá que elija entre distintos sistemas de tarificación vial con diferentes precios y uso de los ingresos.



Evalúe las dos políticas siguientes

	A	B
Precio por kilómetro en zonas urbanas, <i>hora punta</i>	0.1 EUR	0.4 EUR
Precio por kilómetro en zonas urbanas, <i>fuera de la hora punta</i>	0.1 EUR	0.3 EUR
Precio por kilómetro fuera de las zonas urbanas	0.01 EUR	0.03 EUR
Precio de los vehículos eléctricos	100 por ciento de descuento en vehículos normales	50 por ciento de descuento en vehículos normales
Uso de los ingresos	Transferencia de efectivo igual	Inversiones en transporte público, a pie y en bicicleta

- **Transferencia de dinero igualitaria:** Los ingresos se distribuirán por igual entre todos los ciudadanos.
- **Inversiones en transporte público, a pie y en bicicleta:** Los ingresos se destinarán a inversiones y mejoras en infraestructuras y servicios de transporte público, a pie y en bicicleta.

¿Qué tipo de póliza prefiere?

A B Ninguna de ellas, prefiero mantener el sistema actual

Siguiente

Debug info

Basic info

Sección 2 de 3. Elección 4 de 6

En las siguientes preguntas, se le pedirá que elija entre distintos sistemas de tarificación vial con diferentes precios y uso de los ingresos.



Evalúe las dos políticas siguientes

	A	B
Precio por kilómetro en zonas urbanas, <i>hora punta</i>	0.4 EUR	0.5 EUR
Precio por kilómetro en zonas urbanas, <i>fuera de la hora punta</i>	0.3 EUR	0.3 EUR
Precio por kilómetro fuera de las zonas urbanas	0.05 EUR	0.02 EUR
Precio de los vehículos eléctricos	50 por ciento de descuento en vehículos normales	25 por ciento de descuento en vehículos normales
Uso de los ingresos	Inversiones en carreteras	Inversiones en transporte público, a pie y en bicicleta

- **Inversiones en carreteras:** Los ingresos se destinarán a inversiones y mantenimiento de carreteras.
- **Inversiones en transporte público, a pie y en bicicleta:** Los ingresos se destinarán a inversiones y mejoras en infraestructuras y servicios de transporte público, a pie y en bicicleta.

¿Qué tipo de póliza prefiere?

- A B Ninguna de ellas, prefiero mantener el sistema actual

Siguiente

Debug info

Basic info

Sección 2 de 3. Elección 5 de 6

En las siguientes preguntas, se le pedirá que elija entre distintos sistemas de tarificación vial con diferentes precios y uso de los ingresos.



Evalué las dos políticas siguientes

	A	B
Precio por kilómetro en zonas urbanas, <i>hora punta</i>	0.2 EUR	0.4 EUR
Precio por kilómetro en zonas urbanas, <i>fuera de la hora punta</i>	0.1 EUR	0.3 EUR
Precio por kilómetro fuera de las zonas urbanas	0.02 EUR	0.03 EUR
Precio de los vehículos eléctricos	50 por ciento de descuento en vehículos normales	lo mismo que los vehículos normales
Uso de los ingresos	Transferencia de efectivo igual	Transferencia de efectivo igual

- **Transferencia de dinero igualitaria:** Los ingresos se distribuirán por igual entre todos los ciudadanos.

¿Qué tipo de póliza prefiere?

- A B Ninguna de ellas, prefiero mantener el sistema actual

Siguiente]

Debug info

Basic info

ID in group	3
Group	1
Round number	5
Participant	P3
Participant label	
Session code	epmo1gxy

Sección 2 de 3. Elección 6 de 6

En las siguientes preguntas, se le pedirá que elija entre distintos sistemas de tarificación vial con diferentes precios y uso de los ingresos.



Evalúe las dos políticas siguientes

	A	B
Precio por kilómetro en zonas urbanas, <i>hora punta</i>	0.4 EUR	0.4 EUR
Precio por kilómetro en zonas urbanas, <i>fuera de la hora punta</i>	0.3 EUR	0.3 EUR
Precio por kilómetro fuera de las zonas urbanas	0.03 EUR	0.03 EUR
Precio de los vehículos eléctricos	25 por ciento de descuento en vehículos normales	lo mismo que los vehículos normales
Uso de los ingresos	Transferencia de efectivo para los ciudadanos de bajos ingresos	Transferencia de efectivo igual

- **Transferencia de dinero igualitaria:** Los ingresos se distribuirán por igual entre todos los ciudadanos.
- **Transferencia de efectivo para los ciudadanos con bajos ingresos:** Los ingresos se devolverán a los ciudadanos con bajos ingresos.

¿Qué tipo de póliza prefiere?

- A B Ninguna de ellas, prefiero mantener el sistema actual

Siguiente

Debug info

Basic info