

Bruselas, 1 de junio de 2017
(OR. en)

**Expediente interinstitucional:
2017/0123 (COD)**

**9668/17
ADD 1**

**TRANS 212
CODEC 923
IA 100**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De:	secretario general de la Comisión Europea, firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director
Fecha de recepción:	1 de junio de 2017
A:	D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la Unión Europea
N.º doc. Ción.:	SWD(2017) 195 final
Asunto:	DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO que acompaña al documento PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – SWD(2017) 195 final.

Adj.: SWD(2017) 195 final

Bruselas, 31.5.2017
SWD(2017) 195 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

**PROPUESTA DE REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL
CONSEJO**

**por el que se modifican el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 y el Reglamento (CE)
n.º 1072/2009 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector**

{COM(2017) 281 final}
{SWD(2017) 194 final}

Ficha resumen
Evaluación de impacto sobre la revisión del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 sobre el acceso a la profesión de transportista por carretera y el Reglamento (CE) n.º 1072/2009 sobre el acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera
A. Necesidad de actuar
¿Cuál es el problema y por qué es un problema a escala de la UE?
Los principales problemas señalados son los siguientes: - Factores que socavan la competencia leal entre los transportistas residentes y los no residentes. - Alto coste para la industria y para las autoridades de los Estados miembros de la UE encargadas de controlar el cumplimiento. El origen de estos problemas radica en los elementos siguientes: - Incoherencia e ineficacia del control del cumplimiento. - Deficiencias de las normas. - Diferente ámbito de aplicación de las normas. Estos problemas afectan sobre todo a los transportistas y a sus empleados, pero también a otros participantes de la cadena de transporte, tales como expedidores, transitarios y usuarios finales.
¿Qué se pretende conseguir?
Los objetivos generales de la intervención son los siguientes: - Contribuir al logro de unas condiciones de competencia equilibradas entre los transportistas residentes y los no residentes. - Reducir el coste para las empresas y velar por un control eficiente del cumplimiento de las normas. Los dos objetivos específicos son los siguientes: - Garantizar la coherencia del seguimiento y del control del cumplimiento de las normas vigentes en los Estados miembros. - Especificar mejor las normas y reducir las opciones disponibles para los Estados miembros.
¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (subsidiariedad)?
Es improbable que las deficiencias de las normas se resuelvan sin intervención de la UE. La única forma de superarlas es mediante la adopción de medidas legislativas para armonizar mejor las normas. El control del cumplimiento es sobre todo competencia de las autoridades de los Estados miembros. A fin de lograr un nivel más uniforme y unas prácticas similares de control del cumplimiento, la UE debe adoptar normas para que este control sea más fácil y eficiente, y respete un nivel común mínimo.
B. Soluciones
¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar los objetivos? ¿Existe o no una opción preferida? En caso de que no sea así, ¿por qué?
Opción 1: <u>Clarificación del marco jurídico</u>: medidas para aclarar las ambigüedades actuales y especificar mejor las normas, sin cambiarlas sustancialmente. Opción 2: <u>Reforzamiento del control del cumplimiento</u>: además de las medidas de la opción 1, esta opción incluye medidas para reforzar el control del cumplimiento. Opción 3: <u>Amplia revisión de las normas</u>: además de las medidas ya citadas, esta opción incluye otras medidas destinadas a cambiar sustancialmente el marco legal vigente. Opción 4 - horizontal: <u>Ampliación del ámbito de aplicación de los Reglamentos</u>: Esta opción implica ampliar el ámbito de aplicación de uno o de los dos Reglamentos para incluir los vehículos comerciales ligeros (LCV) total o parcialmente. Podría combinarse con cualquiera de las otras opciones. La opción preferida es una combinación de la opción 3 y una ampliación parcial del ámbito del Reglamento (CE) n.º 1071/2009 para incluir los LCV.
¿Cuáles son las opiniones de las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?

Reina un amplio acuerdo sobre la mayoría de las medidas destinadas a aclarar y especificar mejor ciertos conceptos y a reforzar el control del cumplimiento de la normativa. Las posiciones están divididas en cuanto a las medidas clave que podrían alterar las posiciones de competitividad de los transportistas de diferentes Estados miembros. Los de salarios altos tienden, con el apoyo de los sindicatos, a favorecer unas normas de cabotaje más estrictas, mientras que los Estados miembros de salarios bajos, apoyados por las asociaciones de transportistas, tienden a favorecer una mayor liberalización de las normas de cabotaje.
C. Repercusiones de la opción preferida
¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)?
- Ahorro para las empresas debido al uso de documentos de transporte electrónicos y normas más claras (3 000 - 5 000 millones EUR para la Europa de los 28 en 2020-2035). - Mayor efectividad del seguimiento y control del cumplimiento de las normas y menos infracciones. Reducción prevista de las infracciones de las normas de cabotaje de hasta el 62 % y reducción del riesgo de empresas ficticias de alrededor del 10 %. - Aplicación coherente de las normas en toda la Europa de los 28. - Mejora de las condiciones laborales de los conductores.
¿Cuáles son los costes de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)?
- Aumento de los costes de aplicación y control del cumplimiento para los Estados miembros (65 - 166 millones EUR para la Europa de los 28 en 2020-2035). - La aplicación parcial de las normas a los LCV implicará para las empresas unos gastos adicionales del orden del 4 - 10 % de los costes de explotación.
¿Cuáles son las repercusiones en las pymes y la competitividad?
No se espera que las medidas tengan en su mayoría repercusiones particulares en las pymes. Sin embargo, la ampliación parcial de las normas a los LCV puede afectar en mayor medida a los transportistas muy pequeños, dado que recurren más a los LCV.
¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?
Como se ha señalado anteriormente, habrá costes adicionales para los Estados miembros por el control del cumplimiento de las normas.
¿Habrá otras repercusiones significativas?
No habrá impactos ambientales significativos ni impactos en el nivel global de empleo en el conjunto de la UE. Sinergias con la iniciativa social, en particular: 1) medidas destinadas a mejorar el control del cumplimiento; y 2) la combinación de las nuevas normas de cabotaje con el enfoque temporal del desplazamiento de trabajadores previsto dentro de la iniciativa social facilitará el control del cumplimiento de ambos conjuntos de normas.
¿Proporcionalidad?
La opción preferida no excede de lo necesario para resolver el problema original y alcanzar los objetivos de la iniciativa.
D. Seguimiento
¿Cuándo se revisará la política?
Está previsto evaluar el Reglamento de modificación para 2025, siempre que entre en vigor en 2020.