

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

**Expediente interinstitucional:
2017/0128 (COD)**

**9673/17
ADD 2**

**TRANS 217
CODEC 928
IA 94**

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) 191 final
Asunto:	DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO que acompaña al documento PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión (versión refundida)

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – SWD(2017) 191 final.

Adj.: SWD(2017) 191 final

Bruselas, 31.5.2017
SWD(2017) 191 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

PROPUESTA DE DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión (versión refundida)

{COM(2017) 280 final}
{SWD(2017) 190 final}
{SWD(2017) 192 final}
{SWD(2017) 193 final}

Ficha resumen
Evaluación de impacto de la <i>revisión de la Directiva 2004/52/CE y de la Decisión 2009/750/CE de la Comisión</i> («Marco jurídico del SET»)
A. Necesidad de actuar
¿Cuál es el problema y por qué es un problema a escala de la UE?
<i>Los mercados nacionales de telepeaje están dominados por monopolios locales y los prestadores de servicios de cobro de peaje a escala de la UE (en lo sucesivo, «proveedores del SET¹») encuentran obstáculos para expandirse a nuevos mercados. Como consecuencia de ello, los usuarios de la carretera necesitan muchas unidades a bordo, contratos y modalidades de facturación diferentes para pagar los peajes en las distintas partes de la UE, lo que se traduce en grandes costes y cargas.</i> <i>Otro problema es la relativa impunidad de los vehículos matriculados en un Estado miembro que no pagan los peajes en otro Estado miembro. Efectivamente, en la actualidad no existe solución eficaz a escala de la UE para el intercambio de información sobre los infractores de peaje. Esta situación ocasiona pérdidas de ingresos por peajes y frustración entre los conductores honestos, pero también inhibe la evolución tecnológica desde los sistemas tradicionales de peaje a soluciones modernas de peaje de libre flujo.</i>
¿Qué se pretende conseguir?
<i>Objetivo general: Contribuir al correcto funcionamiento del mercado interior garantizando el pleno acceso a la interoperabilidad en los servicios de peaje en consonancia y de forma proporcional a las necesidades de los usuarios de carreteras.</i> <i>Objetivo específico n.º 1: Eliminar los obstáculos de acceso al mercado y fomentar el desarrollo de un mercado competitivo de los servicios de telepeaje.</i> <i>Objetivo específico n.º 2: Mejorar el nivel de ejecución de los peajes de los vehículos matriculados en el extranjero.</i> <i>Objetivo específico n.º 3: Eliminar las obligaciones excesivas impuestas a los proveedores del SET.</i>
¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (subsidiariedad)?
<i>La organización deficiente del mercado del telepeaje en un Estado miembro A afecta negativamente a los usuarios de carreteras con vehículos matriculados en un Estado miembro B y viceversa. Por consiguiente, ningún Estado miembro de forma individual tiene incentivos para cambiar las cosas, a menos que se tenga en cuenta el interés de los ciudadanos y empresas de la UE. Esto solo puede lograrse si la acción se lleva a cabo a escala de la UE.</i> <i>En lo que atañe a la ejecución transfronteriza de peajes, un enfoque puramente intergubernamental ha demostrado ser ineficaz. Únicamente la UE puede implantar para todos los Estados miembros un sistema eficaz de intercambio de información sobre los infractores de peaje.</i>
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?
<i>Se han considerado tres soluciones alternativas:</i> <i>1) Autorregulación para alcanzar el objetivo específico n.º 1 + medidas legislativas para alcanzar los objetivos específicos n.º 2 y n.º 3. En esta opción, la Comisión coincide con la industria en una serie de objetivos operativos claros derivados del primer objetivo específico, pero se abstiene de imponer el modo de alcanzar tales objetivos. La autorregulación se completa con una severa legislación para alcanzar los objetivos específicos n.º 2 y n.º 3.</i> <i>2) Enfoque legislativo, cuando todos los problemas identificados y las fuentes de los problemas se abordan con la legislación de la UE (cambios de la Directiva 2004/52/CE y de la Decisión 2009/750/CE).</i> <i>3) Una norma única de la UE en materia de telepeaje para facilitar la interoperabilidad técnica y de procedimiento + medidas legislativas para fomentar la competencia en el mercado y alcanzar los objetivos específicos n.º 2 y n.º 3. En esta opción, el coste de la prestación de servicios interoperables se reduce gracias a la profunda armonización de los sistemas y procedimientos de peaje. Los otros objetivos se alcanzan mediante la introducción de cambios en la legislación.</i> <i>La opción 2 es la preferida, ya que es la segunda más eficaz en la consecución de los objetivos, pero la primera en términos de análisis coste-beneficio.</i>
¿Cuáles son las opiniones de las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?
<i>La opción 1 está respaldada por la Plataforma de Facilitación del SET (PFS), la plataforma de cooperación sectorial en la que participan los principales agentes del telepeaje de doce países. La mayoría de los miembros</i>

¹ SET: Servicio Europeo de Telepeaje.

de la PFS también respaldan (grandes partes de) la opción 2.

Las medidas legislativas incluidas en la **opción 2** se basan en gran medida en las conclusiones del sector y de las administraciones nacionales sobre las deficiencias de la legislación actual. Casi todas las medidas recibieron un gran apoyo de las partes interesadas (y, en particular, de los Estados miembros), aunque algunos elementos suscitaron una cierta oposición.

Por último, la **opción 3** cuenta con el respaldo de los usuarios no profesionales de carretera y algunos políticos la consideran el camino a seguir. Sin embargo, fue ampliamente rechazada por representantes del sector del peaje.

C. Repercusiones de la opción preferida

¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)?

La **opción 2** supondrá un ahorro de 370 millones EUR (valor actual neto - VAN, 2016-2025) para los **usuarios de la carretera**. La mayor parte de ese ahorro beneficiará a la **industria del transporte por carretera**, compuesta predominantemente por pymes. Los **gestores de redes de carreteras** se beneficiarán del ahorro resultante de no tener que adquirir unidades a bordo superfluas (48 millones EUR VAN) y de ingresos de peaje adicionales gracias a mejores normas en materia de ejecución transfronteriza (150 millones EUR anuales). Los **proveedores del SET** experimentarán una reducción de la carga normativa vinculada a la entrada en los mercados nacionales (10 millones EUR VAN, para un grupo previsto de doce proveedores del SET). Además, verán expandirse sus mercados con unos ingresos adicionales de 700 millones EUR anuales.

¿Cuáles son los costes de la opción preferida (si existe, o de las principales opciones, si no existe una preferida)?

Los **gestores de redes de carreteras** asumirán costes suplementarios por un importe de 174 millones EUR (VAN) derivados de la adaptación de sus sistemas de peaje a los nuevos requisitos.

En general, el **beneficio neto acumulado de la opción 2 (beneficios - costes) asciende a 254 millones EUR (VAN)**.

¿Cuáles son las repercusiones en las pymes y la competitividad?

El único tipo de repercusión para las **pymes** es beneficioso, por lo que no son necesarias las exenciones. El principal grupo de pymes afectadas es el de las empresas de transporte de mercancías por carretera. **La repercusión económica neta positiva acumulada para ellas asciende a 300 millones EUR (VAN)**.

En general, la iniciativa aumentará el nivel de competitividad en el mercado del telepeaje mediante el establecimiento de normas de mercado equitativas. La iniciativa contribuirá a incrementar el nivel de competitividad de los **transportistas de mercancías por carretera** (ya que disminuirá para ellos el importe de la carga normativa). Esta circunstancia aumentará considerablemente el nivel de competitividad de los **proveedores del SET**.

¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?

Dado que, en la práctica, muchos gestores de carreteras son administraciones o agencias nacionales, los costes suplementarios para los gestores repercutirán en los presupuestos nacionales. Esta repercusión, sin embargo, será relativamente baja (como máximo 2 millones EUR por administración nacional).

El uso obligatorio del «modelo revendedor», en el que el proveedor del SET factura a los usuarios en su propio nombre, en lugar de en nombre del gestor de carreteras, podría ocasionar algunas dificultades de aplicación en los Estados miembros que consideran los peajes como tasas.

¿Habrá otras repercusiones significativas?

Otras repercusiones no serán significativas si se las compara con las ya descritas anteriormente.

¿Proporcionalidad?

Las medidas de la opción 2 han sido definidas a partir de consultas y diálogos extensos con todos los agentes del mercado del telepeaje y, por lo tanto, reflejan un consenso entre los agentes del sector, circunstancia que debería garantizar su proporcionalidad.

D. Seguimiento

¿Cuándo se revisará la política?

Está previsto que la Comisión analice las repercusiones de la nueva legislación en 2025.

C. Repercusiones de la opción preferida
¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)?
La opción 3b tendría como efecto • reducir los costes de la congestión en 9 000 millones EUR hasta 2030, aumentar los ingresos por peaje en 10 000 millones EUR anuales y contribuir a aumentar la inversión en carreteras en un 25 % • reducir de forma significativa las emisiones de CO₂, NO_x y partículas • mejorar la salud de los ciudadanos y reducir los costes de la contaminación atmosférica y de los accidentes (370 millones EUR hasta 2030) • permitir la generación de hasta 208 000 nuevos puestos de trabajo y de un beneficio suplementario del 0,19 % del PIB, y • contribuir a la igualdad de trato de los ciudadanos de la UE mediante la reducción a mitad el precio de las viñetas de corta duración.
¿Cuáles son los costes de la opción preferida (si existe, o de las principales opciones, si no existe una preferida)?
Los costes del transporte de mercancías aumentan un 1,1 %, mientras que los de pasajeros no sufren cambios. Los costes para las autoridades incluyen el despliegue de nuevos sistemas de peaje o la ampliación de los existentes en los Estados miembros de que se trate (inversión única de 1 200-1 400 millones EUR en total) y los costes de funcionamiento de 168-200 millones EUR anuales. La ampliación de la tarificación vial a nuevas partes de la red y a nuevos grupos de usuarios podría aumentar los costes de cumplimiento para los usuarios de carreteras entre 198 y 228 millones de EUR anuales.
¿Cuáles son las repercusiones en las pymes y la competitividad?
Casi el 100 % de las empresas de transporte por carretera son pymes. La ampliación de los peajes de carretera supondría para ellas un aumento de los costes de cumplimiento; sin embargo, la mayor parte de los costes suplementarios se repercuten a los clientes, de modo que el aumento de precios sería mínimo (inferior al 0,25 %). El aumento de las inversiones en infraestructura tendría una enorme repercusión positiva en el sector de la construcción.
¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?
El sector público se beneficiará de unos ingresos suplementarios, que compensan el coste de inversión en el despliegue y el funcionamiento de nuevos sistemas de telepeaje. La repercusión neta en los presupuestos de los Estados miembros podría ascender a un superávit de cerca de 10 000 millones EUR anuales.
¿Habrá otras repercusiones significativas?
Se espera una reducción relativamente importante en el consumo de gasóleo (hasta un 1,3 %).
¿Proporcionalidad?
La iniciativa solo contribuye a la consecución de los objetivos. En lugar de imponer la aplicación de la tarificación vial, coordina y facilita la acción a escala nacional. Los costes para los Estados miembros, las empresas y los ciudadanos son limitados en comparación con los beneficios potenciales. Por lo tanto, no excede de lo necesario para resolver los problemas detectados y cumplir los objetivos.
D. Seguimiento
¿Cuándo se revisará la política?
La Comisión evaluará la nueva legislación en 2025.