COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 30.8.2012
COM(2012) 474 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Implantación del Servicio Europeo de Telepeaje

(Texto pertinente a efectos del EEE)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Implantación del Servicio Europeo de Telepeaje

(Texto pertinente a efectos del EEE)

1. INTRODUCCIÓN

La Directiva 2004/52/CE tiene como objetivo establecer la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Unión Europea[1] y prevé la implantación de un Servicio Europeo de Telepeaje (SET), complementario de los servicios nacionales de telepeaje de los Estados miembros.

Las principales partes interesadas son las que se indican a continuación:

- los perceptores de peajes, que actúan en nombre del Estado miembro o en el marco de un contrato de concesión con el Estado miembro, gestionan las infraestructuras y perciben peajes por la circulación de vehículos en la red que gestionan;
- los proveedores del Servicio Europeo de Telepeaje (proveedores del SET), que suministran a los automovilistas o transportistas por carretera los equipos y servicios necesarios para acceder a todas las infraestructuras sujetas a peaje de la UE y garantizan el pago a los perceptores de peajes de los cánones pagaderos por el uso de su red.

Según el artículo 3, apartado 4, de la Directiva, los Estados miembros que dispongan de sistemas de telepeaje en carretera deben garantizar que los operadores ofrezcan el Servicio Europeo de Telepeaje a los vehículos pesados de transporte de mercancías como máximo tres años tras la entrada en vigor de la Decisión relativa a la definición del SET, y a las demás categorías de vehículos, como máximo cinco años tras dicha entrada en vigor.

La Decisión 2009/750/CE de la Comisión, relativa a la definición del Servicio Europeo de Telepeaje[2], entró en vigor el 8 de octubre de 2009, en el momento de su notificación a los Estados miembros. Esta Decisión de aplicación establece los principales requisitos de este servicio aplicables en toda la UE, las normas obligatorias, las especificaciones técnicas y las normas operativas. Las principales obligaciones son las que se indican a continuación:

(1) Los Estados miembros deben llevar registros electrónicos nacionales de sus redes sujetas a peaje, perceptores de peajes y proveedores del servicio que consideren aptos para su inscripción en el registro y, por otro lado, los registros podrán ser consultados electrónicamente por el público; asimismo, los Estados miembros crearán un órgano de conciliación encargado de facilitar las negociaciones contractuales entre los perceptores de peajes y los proveedores del SET.

(2) Los perceptores de peajes deben establecer sus sistemas de telepeaje en carretera de conformidad con las normas técnicas recogidas en la legislación y harán públicas sus condiciones de contratación; deben aceptar sin discriminaciones a cualquier proveedor del SET registrado.

(3) Los proveedores del SET deben inscribirse en el registro del Estado miembro en el que estén establecidos y deberán alcanzar la cobertura total a escala europea de todas

[1] DO L 166 de 30.4.2004, p. 124.
[2] DO L 268 de 13.10.2009, p. 11.

las infraestructuras viarias sujetas a telepeaje en un plazo de 24 meses a contar desde su inscripción en el registro; dichos proveedores compiten entre ellos: cada usuario de carreteras puede elegir libremente el proveedor con el que vaya a suscribir un contrato.

Según el artículo 21 de la Decisión 2009/750/CE, la Comisión debe elaborar un informe sobre la implantación del SET. Tras situar al SET en el contexto más amplio de la política europea de transporte, la presente Comunicación presenta los avances logrados en su implantación y la evaluación de la Comisión acerca de las próximas etapas necesarias para que el SET sea operativo.

2. EL CONTEXTO DE LA POLÍTICA EUROPEA DE TRANSPORTE

Un mercado interior eficiente es necesario para el crecimiento económico y la prosperidad, y propicia una movilidad fácil, rápida y segura de las mercancías y de las personas en toda la Unión. Ello requiere unas infraestructuras adecuadamente desarrolladas, mantenidas y gestionadas de forma eficaz.

A fin de facilitar la financiación y gestión de las infraestructuras viarias, la política europea de transporte ha fomentado constantemente los principios del «usuario pagador» y de «quien contamina, paga». Los peajes, es decir, la tarificación por el uso de las infraestructuras viarias basada en la distancia recorrida, el tipo de vehículo (según, por ejemplo, su impacto medioambiental y su contribución al deterioro de las infraestructuras) e incluso la hora, constituyen una forma justa y eficaz de aplicar dichos principios. Estos ofrecen una forma equitativa de pagar por la movilidad y envían señales de precios adecuadas a los usuarios de carreteras. En otras palabras, pueden aumentar los ingresos necesarios para mantener y desarrollar las infraestructuras viarias, gestionar la demanda de transporte (por ejemplo, reducir las horas punta o el tráfico o influir en el modo de transporte elegido) o incitar a utilizar vehículos más limpios.

Los peajes se utilizan cada vez más. Veintidós Estados miembros aplican gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas partes de su red de carreteras, y doce Estados miembros aplican gravámenes a los vehículos ligeros particulares. Las carreteras de pago representan en la UE un total de 72 000 kilómetros, aproximadamente, el 60 % de los cuales cuenta con sistemas de telepeaje y el 40 %, con un sistema de viñeta. Actualmente, más de 20 millones de usuarios de carreteras, automovilistas o transportistas por carretera están abonados a sistemas de telepeaje en carretera.

La plena interoperabilidad de los sistemas de telepeaje en carretera a escala europea dará lugar a economías de escala y reducirá el coste de los equipos de recaudación de peajes. El Servicio Europeo de Telepeaje facilitará el cobro de peajes a los usuarios transfronterizos por el uso de las carreteras, incluidos los usuarios ocasionales[3]. Los usuarios aceptarán con mayor facilidad el pago por el uso de las carreteras, si los medios de pago son interoperables a escala europea.

En su Libro Blanco de 2011 titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte», la Comisión indica las medidas que se podrían adoptar para acelerar el desarrollo y la armonización de la tarificación por el uso de las infraestructuras viarias. Subraya que el Servicio Europeo de Telepeaje puede servir para fomentar estrategias de tarificación que

[3] Los regímenes actuales de tarificación por el uso de las infraestructuras viarias deben implantar soluciones gravosas y engorrosas en el caso de los usuarios ocasionales, que no suelen recibir el mismo trato que los usuarios habituales.

propicien un sistema de transporte sostenible y faciliten la aceptación de dicha tarificación por parte de los usuarios.

Asimismo, con motivo de la reciente modificación de la «Directiva Euroviñeta» relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías[4], el Parlamento Europeo y el Consejo han pedido a la Comisión «que supervise los progresos realizados [en el marco de la Directiva] para aplicar, dentro de las fechas acordadas, un verdadero Servicio Europeo de Telepeaje, y que fomente entre los Estados miembros la cooperación que resulte necesaria para garantizar la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje a escala europea».

En particular, «cuando algún Estado miembro recaude los peajes o las tasas de usuarios exclusivamente con un método que exija el uso de una unidad instalada a bordo del vehículo, garantizará que todos los usuarios puedan adquirir, sin excesivas dificultades administrativas y a un precio razonable, unidades de instalación a bordo que cumplan con los requisitos de la Directiva […]»[5].

3. PROGRESOS REALIZADOS

Los progresos realizados en materia de implantación del SET son decepcionantes. Pese a la adopción de la Decisión 2009/750/CE, que establece las especificaciones técnicas y los requisitos necesarios, así como las normas contractuales relativas a la prestación del SET, los esfuerzos de la Comisión Europea[6] y la madurez de las tecnologías de peaje, el Servicio Europeo de Telepeaje no forma parte aún de la vida cotidiana de los usuarios de carreteras. No todos los Estados miembros y partes interesadas han demostrado el pleno compromiso necesario para finalizar el marco reglamentario y operativo del servicio a su nivel. Hasta el año 2009, la mayor parte de los Estados miembros que habían implantado sistemas de telepeaje nacionales o locales lo hicieron sin prestar la debida atención a la futura dimensión europea de este servicio, con el fin de cumplir el calendario previsto en la Directiva. La falta de implantación del SET en los plazos previstos no se debe a razones técnicas. Desde el punto de vista técnico, la implantación de la interoperabilidad paneuropea de los sistemas de telepeaje en carretera no resulta más complicada que la itinerancia paneuropea de los teléfonos móviles o la interoperabilidad de las tarjetas de crédito.

Algunas partes interesadas han apuntado una serie de explicaciones posibles de los retrasos antes citados, si bien la mayoría de ellas ya no se justifican o se refieren a problemas por los que existen soluciones:

– Se sugiere que el hecho de que la legislación europea solo defina un marco para el SET podría plantear un problema; este argumento no se ajusta plenamente a la verdad, ya que la legislación establece un conjunto claro de normas y obligaciones necesarias; de conformidad con la política de la Comisión de mantener los mercados de servicios abiertos a la competencia cuando es posible, la Decisión de la Comisión deja que el servicio se preste según decida el mercado, principalmente en función de la aparición de proveedores del SET.

– También se sugiere que el SET no es interesante desde el punto de vista comercial; sin embargo, es prematuro sacar conclusiones y, por otro lado, no hay duda alguna de que existe la demanda:

---

4 Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, DO L 187 de 20.7.1999, p. 42 a 50.

5 Considerando nº 31 y artículo 7 *undecies* introducidos por la Directiva 2011/76/UE.

6 Por ejemplo, estudios a gran escala realizados por grupos de expertos y proyectos CESARE.

- Actualmente, el 25 % del transporte de mercancías por carretera es transfronterizo y, según las previsiones, esta cifra aumentará hasta el 30 % de aquí a 2030, por lo que el interés del SET para los proveedores de servicios será aún mayor. Además, las asociaciones profesionales de transportistas a escala nacional y europea han solicitado en distintas ocasiones un sistema paneuropeo de telepeaje interoperable, lo que supone un claro llamamiento a favor del SET.

- Unas diez organizaciones han expresado claramente su intención de solicitar la inscripción en el registro de proveedores del SET y han creado, en fechas recientes, una asociación profesional europea (AETIS)[7]. Aunque, según la información facilitada, no se ha inscrito oficialmente en el registro ningún proveedor del SET hasta la fecha, al menos un proveedor del SET potencial se ha puesto en contacto con las autoridades de su país para solicitar dicha inscripción, si bien esta no ha sido admitida debido a que aún no estaba listo el marco jurídico y administrativo.

- El constante desarrollo o ampliación de los sistemas de peaje por el uso de las carreteras en la UE ofrecerá a los proveedores del SET nuevas oportunidades de mercado. Cuatro Estados miembros[8] tienen previsto aplicar un nuevo sistema de peaje en los próximos tres años a escala nacional y, por otro lado, está en curso en varios Estados miembros la ampliación del sistema de peaje ya existente. A este respecto, el Libro Blanco sobre el espacio único europeo de transporte establece una serie de acciones destinadas a fomentar la implantación de la tarificación por el uso de las carreteras[9].

– Asimismo, la implantación del SET estaría obstaculizada por el dilatado ciclo de vida de los sistemas nacionales ya existentes, para los que la adaptación al SET antes de su obsolescencia supone un coste adicional. Sin embargo, este argumento ha dejado de ser válido. La mayor parte de los sistemas actualmente vigentes se remontan a mediados de los años noventa y se aproximan a la obsolescencia tecnológica. Además, al adoptar la Directiva 2004/52/CE, el legislador dejó clara la necesidad de realizar las inversiones precisas para migrar hacia sistemas plenamente interoperables, dejando, no obstante, cierta flexibilidad a la hora de repartir entre las partes interesadas la carga de los gastos necesarios para financiar dichas inversiones. Por ejemplo, los costes o parte de los costes de las inversiones pueden financiarse mediante la implantación de nuevas tarifas de peaje. En otras palabras, todos los usuarios de carreteras sujetas a peaje, y no solo los usuarios del SET, podrían participar económicamente en estas inversiones, ya que los costes inherentes al SET

---

7 AETIS: *Association of Electronic Toll and Interoperable Services* (asociación de servicios de telepeaje interoperables), creada el 22 de diciembre de 2011.

8 Francia, Bélgica, Hungría y Dinamarca.

9 Objetivo nº 10: avanzar hacia la aplicación plena de los principios del «usuario pagador» y de «quien contamina paga» … para generar ingresos y asegurar la financiación para futuras inversiones en transportes.

Página 15: El coste de las externalidades (ruido, contaminación, etc.) podría ser internalizado mediante el cobro por el uso de la infraestructura: 1. propuesta de modificación de la Euroviñeta; 2. adopción progresiva de un sistema de internalización armonizado obligatorio para los vehículos comerciales en toda la red interurbana.

Acción nº 32: un marco a nivel de la UE aplicable a los regímenes de tarificación urbana para los usuarios de carreteras.

Acción nº 39: tarificación y fiscalidad inteligentes/evaluar los sistemas vigentes de tarificación vial/proseguir la internalización de los costes externos

pueden considerarse costes de infraestructuras imputables autorizados en virtud de la Directiva 1999/62/CE («Directiva Euroviñeta»).

Pese a los retrasos, **se ha registrado una serie de avances**:

– Algunos Estados miembros han creado su registro electrónico nacional que recoge la lista de las infraestructuras viarias de su territorio sujetas a peaje, que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva 2004/52/CE. Los perceptores de peajes han publicado sus declaraciones de dominio del SET en las que se fijan las condiciones generales aplicables a la prestación del SET en sus infraestructuras y que constituyen el fundamento de las relaciones contractuales entre los perceptores de peajes y los proveedores del SET.

– Algunas autoridades nacionales responsables en materia de cobro electrónico de cánones en carretera han creado un grupo extraoficial, denominado «Grupo de Estocolmo»[10], en el que cooperan activamente con vistas a la implantación del Servicio Europeo de Telepeaje y el intercambio de las mejores prácticas. Este Grupo también colabora con AETIS[7].

– Los organismos europeos de normalización han registrado notables avances en el ámbito del cobro electrónico de cánones y de la normalización del SET y en materia de sistemas de peaje por satélite. Se han adoptado procedimientos de ensayo aplicables a los equipos móviles y fijos[11] y una importante norma[12] relativa al intercambio de información entre proveedores de servicios y perceptores de peajes en los sistemas de peaje por satélite, incluso en materia de ejecución.

– La Comisión publicó en 2010 la «Guía para la aplicación de la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y de la Decisión 2009/750/CE de la Comisión»[13] como manual de referencia para los profesionales afectados directa o indirectamente por la implantación del Servicio Europeo de Telepeaje.

– Tras consultar a todas las parte interesadas, la Comisión está elaborando una nota orientativa sobre la interpretación de los conceptos a que se refiere el anexo I de la Decisión 2009/750/CE. Dicha nota, que se emitirá en breve, da indicaciones sobre el modo en que los órganos de conciliación deben garantizar que las condiciones contractuales de acceso de los perceptores de peajes a la red sigan siendo equitativas, razonables y no discriminatorias. Asimismo, clarifica posibles modelos aplicables al reparto de los gastos y las remuneraciones entre los profesionales. Por último, también aborda cuestiones relativas a la implantación del SET, tales como los costes de la evaluación de la interoperabilidad y de la realización de pruebas de «idoneidad para su uso».

– Se ha creado un grupo de coordinación de los organismos encargados de certificar la «conformidad con las especificaciones» o la «idoneidad para su uso» de los equipos del SET, de conformidad con el artículo 18 de la Decisión 2009/750/CE. Este grupo elaborará documentos orientativos que presentará para su aprobación al Comité de Telepeaje, el cual establecerá procedimientos comunes aplicables a la realización de pruebas de «idoneidad para su uso». Catorce organismos de certificación de seis

---

10 Pertenecen al Grupo de Estocolmo los ministerios o las autoridades nacionales de Austria, Alemania, Dinamarca, Finlandia, Francia, Hungría, Irlanda, los Países Bajos, Polonia, Suecia, Eslovenia y el Reino Unido, así como Suiza y Noruega.

11 Normas CEN EN 15509, EN 15876, CEN/ISO EN 14906, TS 14907 y TS 25110.

12 Norma CEN/ISO EN 12855.

13 http://ec.europa.eu/transport/publications/doc/2011-eets-european-electronic-toll-service_en.pdf

Estados miembros han manifestado su interés en ser notificados oficialmente a la Comisión.

– Los profesionales son cada vez más conscientes de sus derechos y obligaciones[14]. Coinciden, en términos generales, en que se ha dado un impulso a la puesta en marcha del SET y se han implantado numerosos elementos esenciales de dicho servicio. Los fabricantes se ponen cada vez más en contacto con los servicios de la Comisión para recabar información adicional o clarificaciones. Se han iniciado negociaciones contractuales entre proveedores del SET y perceptores de peajes potenciales.

– A fin de adquirir experiencia en materia de interoperabilidad técnica y contractual, algunos perceptores de peajes han establecido empresas conjuntas que ofrecen a los clientes unidades instaladas a bordo del vehículo que pueden utilizarse en todas las redes bajo su responsabilidad («EasyGo+», un servicio de interoperabilidad contractual actualmente en funcionamiento, que combina varias tecnologías de comunicación de corto alcance (DSRC) utilizadas en Dinamarca, Suecia, Noruega y Austria y «TOLL2GO», un servicio de interoperabilidad técnica que ya está en funcionamiento y que garantiza la interoperabilidad de DSRC y satélite entre Austria y Alemania). Otros perceptores de peajes han ido incluso más lejos: han celebrado un acuerdo en materia de interoperabilidad tanto técnica como contractual entre TIS-PL y VIA-T, lo que permite a los proveedores de servicios regionales ofrecer servicios de telepeaje que abarquen los dominios de peaje de España y Francia.

Sin embargo, **sigue planteándose una serie de problemas**:

– La implantación del SET sigue estando dificultada por la falta de cooperación entre los distintos grupos de partes interesadas, que, en su mayoría, han demostrado una escasa voluntad de resolver problemas de interés común. Los esfuerzos realizados por los Estados miembros se han limitado hasta ahora a la interoperabilidad propia a escala nacional, que se aplica actualmente en la mayor parte de los países que cuentan con sistemas de telepeaje. Es preciso un cambio de rumbo hacia la interoperabilidad paneuropea a fin de garantizar la prestación del SET de forma oportuna y en condiciones de acceso equitativas, razonables y no discriminatorias.

– La mayoría de los Estados miembros debe aún finalizar el marco nacional de modo que los proveedores del SET potenciales sepan cómo inscribirse en el registro en la práctica y dónde presentar una denuncia en caso de obstrucción por parte de los perceptores de peajes. Hasta ahora, solo dos Estados miembros que cuentan con sistemas de telepeaje han creado un órgano de conciliación al que pueden dirigirse estas denuncias[15]. En los demás Estados miembros siguen las conversaciones para finalizar el marco jurídico y reglamentario antes de octubre de 2012.

– Algunos perceptores de peajes proponen una cláusula contractual que pone fin de forma automática al contrato en caso de que el proveedor del SET no haya

[14] Los profesionales fueron consultados en 2011 a través de una encuesta con cuestionario y una conferencia.

[15] El principal cometido del órgano de conciliación nacional es comprobar, previa petición, que se conceden a todos los proveedores del SET en cualquier dominio del SET situado en el territorio del Estado miembro condiciones contractuales equitativas y no discriminatorias, es decir, que las condiciones contractuales exigidas por los perceptores de peajes a los distintos proveedores del SET no sean discriminatorias y reflejen de forma equitativa los costes y riesgos asumidos por las partes contratatantes.

conseguido una cobertura total a escala europea en un plazo de 24 meses[16]. Esta cláusula supone un riesgo considerable para las empresas y desanima a los proveedores del SET potenciales. Tal no era la intención del legislador, cuyo objetivo era impedir que los proveedores del SET se centraran exclusivamente en los mercados más rentables y retrasaran de forma indebida la cobertura de los demás mercados. La pérdida de la condición de proveedor del SET depende de las autoridades públicas y solo debe producirse en caso de que la organización en cuestión no tenga verdadera intención de alcanzar la cobertura total a escala europea.

– El coste total de la evaluación de la interoperabilidad y de la realización de pruebas de «idoneidad para su uso» exigidas a los proveedores del SET por determinados perceptores de peajes puede dificultar la incorporación de empresas al mercado. Sin embargo, tal como se ha explicado anteriormente, los profesionales deben utilizar las opciones ofrecidas por la legislación sobre la Euroviñeta para paliar los posibles riesgos financieros de los perceptores de peajes y proveedores del SET.

– Es posible que sea necesario modificar una serie de contratos de concesión actualmente en curso. Por ejemplo, los perceptores de peajes podrían verse obligados a ajustar sus tarifas de peaje para poder hacer frente a las inversiones que deben realizar para adaptar sus infraestructuras. En el caso del peaje en carretera, los contratos de concesión para la percepción de los peajes se celebran entre un perceptor de peajes y el Estado miembro o un organismo bajo el control directo de las autoridades públicas. Por consiguiente, es responsabilidad del Estado miembro interesado hacer posible la implantación del SET en su territorio, por lo que dicho Estado miembro puede modificar los contratos de concesión ya existentes, en caso necesario.

4. ETAPAS SIGUIENTES

A fin de facilitar la implantación oportuna del SET por los Estados miembros y el sector y fomentar la cooperación necesaria, tal como solicitan el Parlamento Europeo y el Consejo, son necesarias las medidas siguientes:

(1) Agilizar una aplicación uniforme de la Decisión

– La Comisión y los Estados miembros intensificarán los trabajos del Comité de Telepeaje creado por la Directiva 2004/52/CE. Los Estados miembros deben cumplir de forma urgente las obligaciones previstas en la Decisión 2009/750/CE, especialmente en lo que atañe al nombramiento de su órgano de conciliación nacional (artículo 10). La Comisión incoará procedimientos de infracción cuando proceda.

– La Comisión vigilará la implantación del SET por los Estados miembros, refiriéndose, en particular, a su nota orientativa sobre la interpretación de los conceptos a que se refiere el anexo I de la Decisión 2009/750/CE. Los Estados miembros y los órganos de conciliación nacionales deberán hacer uso de la nota en sus contactos con los perceptores de peajes y proveedores del SET potenciales. Estos deberán hacer uso de la misma en sus negociaciones contractuales. La Comisión creará, además, una red europea de órganos de conciliación nacionales que

[16] Según el artículo 4, apartado 1, de la Decisión 2009/750/CE, relativo a los derechos y las obligaciones de los proveedores del SET, estos habrán cubierto todos los dominios del SET en la Comunidad en un plazo máximo de 24 meses a contar desde su incripción en el registro.

contribuya a garantizar, a escala de la UE, condiciones equitativas aplicables a los profesionales del SET.

– Los Estados miembros velarán por que no se autoricen las cláusulas contractuales que pongan fin de forma automática al contrato en caso de que el proveedor del SET no haya conseguido una cobertura total a escala europea en un plazo de 24 meses. Estas cláusulas son contrarias al efecto útil de la Decisión 2009/750/CE. La Comisión incoará procedimientos de infracción en caso de mantenerse dichas prácticas.

– La Comisión tomará una iniciativa por la que se utilizará la estructura establecida por la legislación relativa al SET actualmente vigente para desarrollar una serie uniforme de protocolos aplicables a las pruebas de «idoneidad para su uso», incluidos los aspectos relativos a la seguridad, con el fin de limitar las divergencias de estos protocolos entre los distintos perceptores de peajes, lo que permitirá a su vez reducir los costes imputables a los proveedores del SET.

– La Comisión creará con los interesados una plataforma de intercambio de información exhaustiva sobre el SET, que facilitará información actualizada a través de un punto de acceso único en Internet. Esta plataforma contribuirá también al intercambio de las mejores prácticas y la difusión de información actualizada sobre el SET entre los profesionales.

(2) Un planteamiento por etapas

Como primera etapa hacia la interoperabilidad total a escala europea, los Estados miembros que cuenten con un importante volumen de tráfico en la red transeuropea deben fomentar la interoperabilidad transfronteriza de sus sistemas de telepeaje en carretera. Se fomentarán estos proyectos de implantación precoz a escala regional, de modo que puedan ampliarse lo antes posible, en una etapa posterior, hasta abarcar todas las infraestructuras viarias de la UE sujetas a peaje, y puedan aportar experiencias concretas en materia de resolución de cuestiones prácticas relativas al SET.

Es conveniente prestar una atención especial a la participación de un número suficiente de perceptores de peajes y, por otro lado, los Estados miembros deben garantizar que estos proyectos sean extrapolables a toda la Unión. Los conocimientos adquiridos a través de la aplicación de estos proyectos regionales, que cumplirán plenamente el principio relativo al contrato único/unidad única a bordo del vehículo, deben ser compartidos de forma eficaz por todas las partes interesadas.

La Comisión está dispuesta a prestar asistencia técnica a estas iniciativas regionales y a examinar una posible ayuda financiera a proyectos regionales a gran escala, en el contexto del programa de la RTE-T. Los sistemas de telepeaje forman parte integrante de la red transeuropea (artículo 9, apartado 3, de la Decisión 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte[17]), por lo que pueden beneficiarse de la ayuda financiera de la UE. La Comisión examinará la posibilidad de incluir en el próximo programa de trabajo de la RTE una parte dedicada al SET y a estos proyectos regionales. En función de la adopción del programa de trabajo, podría publicarse una convocatoria de propuestas antes de final de año.

[17] DO L 204 de 5.8.2010, p. 1.

(3) Vigilar detenidamente la evolución y adoptar nuevas iniciativas, en caso necesario

A la hora de iniciar nuevos proyectos o prorrogar concesiones, los Estados miembros deberían comprobar sistemáticamente si se cumplen los requisitos relativos al SET. Al emitir su dictamen sobre los nuevos regímenes de peaje notificados en virtud del artículo 7 *undecies* de la Directiva 1999/62/CE (Euroviñeta), la Comisión emitirá un dictamen negativo si no incluyen un sistema de SET totalmente compatible.

En caso de que un litigio entre los perceptores de peajes y los proveedores del SET no pueda ser resuelto por el órgano de conciliación, la Comisión examinará los puntos conflictivos y determinará si los acuerdos celebrados entre los perceptores de peajes y sus proveedores de servicios locales o nacionales existentes son discriminatorios en comparación con los propuestos a los proveedores del SET.

Por último, cabe subrayar que el Libro Blanco sobre transporte indica que si, pese a todos estos esfuerzos, la evaluación demuestra que no se ha conseguido ningún avance notable a mediados de 2013 y que no se dispone de un servicio de telepeaje interoperable a gran escala, la Comisión se reserva el derecho a presentar una nueva iniciativa al Parlamento Europeo y al Consejo.

La Comisión reitera su compromiso de adoptar todas las medidas necesarias para facilitar la implantación de la plena interoperabilidad técnica y operativa de los sistemas europeos de telepeaje en carretera. Junto con las partes interesadas, redoblará sus esfuerzos para que todos los usuarios de carreteras interesados puedan disponer de un auténtico servicio de telepeaje a escala europea[18].

La industria europea es actualmente líder mundial en materia de tarificación por el uso de las carreteras y equipos de peaje. Las empresas europeas no dejan de conseguir contratos de peaje en todo el mundo[19]. El SET puede facilitar la introducción e implantación a escala mundial de nuevos productos, tales como unidades de instalación a bordo interoperables, que combinen el tacógrafo digital y el peaje con otras aplicaciones inteligentes de sistemas de transporte. Ello puede dar lugar a su vez a servicios y aplicaciones totalmente nuevos, con posibilidades en el mercado mundial, lo que contribuirá a la creación de puestos de trabajo y al crecimiento de la economía europea.

[18] La legislación relativa al SET garantiza plenamente el respeto de los derechos fundamentales del usuario de carreteras, en particular, la protección de los datos personales.

[19] Recientemente, por ejemplo, en Australia, Belarús, Canadá e Israel.