

Estrasburgo, 14.12.2021
SWD(2021) 475 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DEL INFORME DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo

que modifica la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte

{COM(2021) 813 final} - {SEC(2021) 436 final} - {SWD(2021) 474 final}

Ficha resumen
Evaluación de impacto sobre la propuesta de revisión de la Directiva 2010/40/UE del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes (STI) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte
A. Necesidad de actuar
¿Por qué? ¿Cuál es el problema que se afronta? <u>Máximo once líneas</u>
La presente evaluación de impacto constituye la base de una propuesta legislativa de revisión de la Directiva 2010/40/UE por la que se establece el marco para la implantación de los STI. Es una de las acciones clave del Pacto Verde Europeo, la estrategia de movilidad sostenible e inteligente, y la prioridad «Una Europa Adaptada a la Era Digital». La Directiva STI tiene por objeto aumentar la implantación y el uso de servicios de STI continuos en toda la UE para mejorar el funcionamiento del sistema de transporte por carretera, incluidas sus interfaces con otros modos, y reducir así sus efectos externos negativos. Una evaluación de 2019 confirma la pertinencia de la Directiva STI, pero destaca que la implantación de los STI sigue siendo lenta y fragmentada, argumentando que esto ha llevado a la pérdida de oportunidades para crear un sistema de transporte multimodal inclusivo. Es necesario incluir nuevos avances en ámbitos como la movilidad conectada y automatizada y las plataformas de movilidad. Asimismo, es preciso seguir mejorando, en toda la red de transporte, la accesibilidad y la disponibilidad de: i) datos sobre infraestructura; ii) datos de tráfico y iii) datos sobre desplazamientos.
¿Cuál es el objetivo que se espera alcanzar con esta iniciativa? <u>Máximo ocho líneas</u>
La presente iniciativa tiene por objeto reforzar la implantación y el uso operativo de los servicios de STI en toda la UE a fin de: i) mejorar la seguridad vial y la eficiencia del transporte y ii) fomentar un sistema de transporte multimodal. Sus objetivos específicos son aumentar la interoperabilidad y la continuidad de los servicios (objetivo estratégico 1), establecer un mecanismo de coordinación eficaz entre todas las partes interesadas en los STI (objetivo estratégico 2) y mejorar la disponibilidad y accesibilidad de los datos en apoyo de los servicios de STI (objetivo estratégico 3). Ello contribuye a las dos prioridades fundamentales del sistema de transporte descritas en la estrategia de movilidad sostenible e inteligente: la ecologización y la digitalización del sector del transporte de la UE. Asimismo, ayudará a reducir los accidentes, lograr el objetivo «Visión Cero» que consiste en disminuir el número de víctimas mortales en la carretera a prácticamente cero de aquí a 2050, y reforzar el mercado interior en ámbitos como la movilidad conectada, cooperativa y automatizada.
¿Cuál es el valor añadido de la actuación a escala de la UE? <u>Máximo siete líneas</u>
La movilidad conectada, cooperativa y automatizada y que todos los usuarios del transporte puedan disfrutar de un servicio ininterrumpido en la red europea de transporte (garantizado mediante la continuidad de servicios de STI interoperables a través de las fronteras) son requisitos previos para: i) cumplir el objetivo del Pacto Verde Europeo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte y ii) desarrollar el mercado común del transporte de la UE. Estas metas solo pueden alcanzarse a través de un marco legislativo europeo común. La revisión de la Directiva contribuirá al desarrollo e implantación coherentes de la infraestructura de apoyo, garantizando la interoperabilidad de los datos y la prestación de servicios armonizados a los usuarios finales.
B. Soluciones
¿Qué opciones legislativas y no legislativas se han estudiado? ¿Existe o no una opción preferida?
¿Por qué? <u>Máximo catorce líneas</u>
Para abordar adecuadamente los objetivos de la revisión de los STI, se han evaluado las repercusiones económicas, sociales y medioambientales de tres opciones políticas (OP). Todas las opciones incluyen: i) el reforzamiento de los principios de coordinación e implantación; y ii) la ampliación del funcionamiento de la Directiva STI a ámbitos de servicios de STI nuevos y emergentes (base de la OP 1). Además, en todas las OP, se institucionaliza la cooperación de las partes interesadas a través de medidas para mejorar la coordinación de las disposiciones de la Directiva con las de otros instrumentos jurídicos existentes y garantizar su coherencia. La OP 2 también tiene por objeto hacer obligatoria la

disponibilidad y accesibilidad de datos cruciales. Esto representa un cambio importante destinado a mejorar la calidad, el acceso, el intercambio y la utilización de datos para el funcionamiento de los servicios de STI. La OP 3 va más allá: i) se propone hacer obligatoria la prestación de servicios de STI esenciales, aprovechando la mayor disponibilidad, calidad, intercambio y uso de los datos que prevé la OP 2, y ii) facilitar la implantación de servicios interoperables y continuos, en particular los centrados en la seguridad vial. La OP 3 es la opción política preferida, pues es la más ambiciosa y eficaz, permite realizar de la mejor manera posible los objetivos específicos de la Directiva STI y garantiza al máximo la implantación rápida y coherente de los servicios de STI.

¿Quién apoya cada opción? Máximo siete líneas

Los resultados de las actividades de consulta muestran que las partes interesadas comprenden y apoyan las oportunidades y los beneficios sociales que ofrece la OP 3. Las autoridades públicas adoptan la digitalización y medidas para hacer que el transporte sea más inteligente como herramienta para mejorar la sostenibilidad y contribuir, a través del transporte, a los objetivos del Pacto Verde. Las partes interesadas del sector exigen un rendimiento de la inversión para aplicar los servicios y sistemas previstos en la OP 3. Dichas partes interesadas ven oportunidades de negocio en ámbitos emergentes como la movilidad conectada, cooperativa y automatizada. Los usuarios del transporte acogen con satisfacción un sistema de movilidad más seguro e inclusivo.

C. Repercusiones de la opción preferida

¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)? Máximo doce líneas

La OP 3 aporta beneficios significativos, en particular en lo que respecta a la reducción de accidentes (29 500 millones EUR), el ahorro de tiempo (144 500 millones EUR), las emisiones de CO₂ (2 400 millones EUR), otros beneficios en materia de emisiones (300 millones EUR), el ahorro de combustible (2 400 millones EUR) y el PIB (17 300 millones EUR), en el período 2021-2040 en relación con el escenario de referencia. Los beneficios totales previstos ascienden a 179 100 millones EUR. Existen costes no cuantificados relacionados con: i) la actualización y racionalización de las obligaciones de información, el requisito de presentar informes en un formato común y los indicadores clave de resultados; y ii) las medidas orientadas a mejorar la coherencia de la Directiva STI con los marcos e iniciativas existentes, que se espera que reduzcan los costes administrativos de los Estados miembros y de las partes interesadas pertinentes.

¿Cuáles son los costes de la opción preferida (o, en su defecto, de las opciones principales)? Máximo doce líneas

Se espera que los costes de la opción política preferida (entre 2021 y 2040, en relación con el escenario de referencia) sean en unidades viales (1 100 millones EUR), infraestructura de carreteras (3 300 millones EUR), puntos de acceso nacionales (400 millones EUR), subsistemas de STI centrales (600 millones EUR) y sistemas instalados en los vehículos (15 400 millones EUR). Los costes administrativos y los costes de los teléfonos inteligentes y las aplicaciones son insignificantes. Los costes totales previstos ascienden a 20 800 millones EUR. El índice beneficio/costes se estima en 8.6.

¿Cómo se verán afectadas las empresas, las pymes y las microempresas? Máximo ocho líneas

Las pymes no son un objetivo específico de las medidas políticas y no hay indicios de que puedan esperarse repercusiones diferentes para empresas de distintos tamaños. Sin embargo, un mercado fragmentado —como habría sido el caso sin la introducción de nuevas especificaciones de datos, nuevos requisitos normalizados y el uso generalizado de los puntos de acceso nacionales— puede suponer una ventaja comparativa para las empresas más grandes con respecto a las pymes. En un mercado armonizado con normas armonizadas, las pymes se beneficiarán de menores obstáculos de entrada en el mercado para ampliar sus operaciones y competir en igualdad de condiciones con las grandes empresas.

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

En función de las opciones de ejecución que se elijan en los Estados miembros, las administraciones

públicas tendrán que asumir en gran medida los costes previstos para las inversiones en infraestructura de carreteras, puntos de acceso nacionales y subsistemas de STI centrales. Estas cifras ascienden a un total de 13 200 millones EUR, es decir, 5 300 millones EUR por encima del escenario de referencia.

¿Habrá otras repercusiones significativas? Máximo seis líneas

Se espera que la opción preferida tenga repercusiones en la innovación, que se materializarán a través de especificaciones comunes en materia de datos y la mayor disponibilidad y calidad de los mismos. Se prevén efectos positivos en la salud, principalmente como resultado de la reducción de la contaminación atmosférica. Se espera que las repercusiones en el empleo se deriven de la necesidad de implantar infraestructuras y recopilar datos, mientras que la implantación acelerada de los STI beneficiará al mercado interior y a la posición competitiva de las empresas. Por último, las personas con movilidad reducida se beneficiarán de una mayor disponibilidad de servicios de información sobre el transporte multimodal.

D. Seguimiento

¿Cuándo se revisará la política? Máximo cuatro líneas

Considerando que los STI son un sector en rápida evolución, la Comisión tiene previsto informar al Parlamento Europeo y al Consejo cada tres años sobre la aplicación de la Directiva y sus actos delegados, teniendo en cuenta el análisis de los informes nacionales sobre la implantación de los STI.