

Bruselas, 31.5.2017  
SWD(2017) 181 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 por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras**

**y**

**Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, en lo relativo a determinadas disposiciones en materia de impuestos sobre vehículos**

{ COM(2017) 275 final }  
{ SWD(2017) 180 final }

<b>Ficha resumen</b>
Evaluación de impacto de la revisión de la Directiva 1999/62/CE
<b>A. Necesidad de actuar</b>
<b>¿Cuál es el problema y por qué es un problema a escala de la UE?</b>
<p>Se plantean cuatro problemas:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. El transporte por carretera es responsable del 17 % de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la UE y la penetración de vehículos con bajas o cero emisiones es insuficiente para alcanzar los objetivos en materia de clima y energía para 2030.</li> <li>2. La calidad de la red viaria de la UE está degradándose debido al descenso de las inversiones en infraestructuras y al aplazamiento de los programas de mantenimiento, que no tienen en cuenta los impactos económicos a largo plazo.</li> <li>3. Algunos Estados miembros introdujeron tasas de base temporal (viñetas), que constituyen una discriminación frente a los conductores ocasionales extranjeros.</li> <li>4. La contaminación del aire y la congestión generada por los vehículos de carretera supone unos costes significativos para la sociedad.</li> </ol> <p>Todos estos problemas podrían ser abordados mediante una tarificación vial equitativa y eficaz. No obstante, la aplicación de peajes en la UE es incompleta y fragmentada, y apenas refleja el coste real del uso de las carreteras.</p>
<b>¿Qué se pretende conseguir?</b>
<p>El objetivo es fomentar un transporte por carretera sostenible y equitativo mediante la aplicación más generalizada de los principios «quien utiliza paga» y «quien contamina paga»:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Contribución a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte a través de la tarificación</li> <li>2. Contribución a la adecuada calidad de las carreteras</li> <li>3. Garantía de que los sistemas de tarificación vial no son discriminatorios contra los conductores no residentes, y</li> <li>4. Utilización de la tarificación vial como un instrumento eficaz para reducir la contaminación del aire y la congestión.</li> </ol>
<b>¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (subsidiariedad)?</b>
<p>La magnitud de las emisiones de CO<sub>2</sub> constituye un problema mundial que exige una actuación concertada a todos los niveles. El problema de la discriminación de los conductores no residentes es por naturaleza transfronterizo y únicamente puede resolverse a nivel supranacional. La degradación de la calidad de las carreteras, la contaminación atmosférica y la congestión tienen implicaciones tanto a nivel local como de la UE. Es necesaria la coordinación de las actuaciones nacionales para garantizar la libre circulación de personas y bienes en toda la Unión.</p>
<b>B. Soluciones</b>
<b>¿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?</b>
<p>Las opciones (OP) son distintas según el nivel de intervención, y oscilan desde relativamente leve hasta intensa.</p> <p>Las medidas más importantes de la OP1 son la simplificación de las disposiciones existentes, ampliando el ámbito de aplicación a los autobuses/autocares y, para las disposiciones en materia de no discriminación, a los turismos.</p> <p>La opción OP2 se apoya en la OP1 e introduce la diferenciación de tasas basada en las emisiones de CO<sub>2</sub> con la eliminación progresiva de las viñetas para los vehículos pesados (vehículos pesados de transporte de mercancías y autobuses/autocares, colectivamente denominados HDV por sus siglas en inglés), al tiempo que incentiva la introducción de la tarificación basada en la distancia recorrida.</p> <p>La OP3, que presenta dos variantes, incluye medidas adicionales para los automóviles y furgonetas, para intentar resolver la congestión interurbana (3a y 3b), y las emisiones de CO<sub>2</sub> y contaminantes, mediante la diferenciación de peajes y tasas de infraestructura para los turismos (OP3b).</p> <p>La opción OP4 elimina gradualmente las viñetas para todos los vehículos e impone la tarificación de los costes externos para los vehículos pesados (HDV).</p> <p>La opción preferida es la opción OP3b. La OP4 sería más eficaz para lograr los objetivos, pero implica costes</p>

más elevados. Previa decisión política, podrían añadirse algunas medidas de la OP4 a la OP3b con un período de eliminación progresiva suficientemente largo que permitiera la adaptación gradual y el reparto espaciado de los costes.

**¿Cuáles son las opiniones de las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?**

La OP1 cuenta con el apoyo general de las partes interesadas, aunque algunos Estados miembros son contrarios a las medidas sobre la calidad de las carreteras. El fomento de vehículos de bajas emisiones (OP2) cuenta con un amplio respaldo, aunque unos pocos Estados miembros se oponen a la eliminación gradual de las viñetas de los vehículos pesados de transporte de mercancías. Las medidas sobre las tasas por congestión (OP3) fueron acogidas con un cierto escepticismo, pero las partes interesadas coinciden en que, si se implantasen, dichas tasas deberían aplicarse a todos los vehículos. La opción OP4 fue acogida con reservas, ya que incluye obligaciones rigurosas para los Estados miembros.

<b>C. Repercusiones de la opción preferida</b>
<b>¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)?</b>
<p>La opción OP3b:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• reduciría los costes de la congestión en 9 000 millones de euros de aquí a 2030, generaría ingresos adicionales por los peajes de 10 000 millones de euros/anuales y contribuiría a la inversión en infraestructura viaria en un 25 %</li> <li>• reduciría de forma significativa las emisiones de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> y de partículas</li> <li>• mejoraría la salud pública y reduciría los costes de la contaminación del aire y los accidentes (370 millones de euros hasta 2030)</li> <li>• Permitirá generar hasta 208 000 nuevos puestos de trabajo y beneficios adicionales del 0,19 % del PIB, y</li> <li>• contribuirá a la igualdad de trato de los ciudadanos de la UE al reducir a la mitad el precio de las viñetas de periodos breves.</li> </ul>
<b>¿Cuáles son los costes de la opción preferida (si existe, o de las principales opciones, si no existe una preferida)?</b>
<p>Los costes del transporte de mercancías podrían incrementarse en un 1,1 %, sin modificaciones de costes para los pasajeros. Los costes para las autoridades comprenden la implantación de nuevos sistemas de peajes o la expansión de los existentes en los Estados miembros afectados (una inversión única de entre 1 200 y 1 400 millones de euros en total) y costes de explotación de entre 168 y 200 millones de euros/anuales. La ampliación de la tarificación vial a nuevas partes de la red y a nuevos grupos de usuarios podría incrementar los costes de control del cumplimiento para los usuarios de la carretera en unos 198-228 millones de euros/año.</p>
<b>¿Cuáles son las repercusiones en las pymes y la competitividad?</b>
<p>Casi el 100 % de las empresas de transporte de mercancías por carretera son pymes. La ampliación de los peajes en las carreteras incrementaría los costes del cumplimiento para ellos; sin embargo, la mayor parte de los costes adicionales se repercuten a los clientes, dando lugar a un incremento marginal (menos del 0,25 %) en los precios. La posibilidad de reducir los impuestos sobre los vehículos podría compensar en parte el aumento de los precios.</p> <p>El incremento de las inversiones en las infraestructuras tendría un fuerte impacto positivo en el sector de la construcción.</p>
<b>¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?</b>
<p>El sector público se beneficiará de ingresos adicionales, que entrañarán también el coste de la inversión en la implantación y explotación de los nuevos sistemas de peaje electrónicos. El impacto neto en los presupuestos de los Estados miembros podría suponer una plusvalía de cerca de 10 000 millones de euros anuales.</p>
<b>¿Habrá otras repercusiones significativas?</b>
<p>Se espera una reducción relativamente importante en el consumo de gasóleo (en un 1,3 %).</p>
<b>¿Proporcionalidad?</b>
<p>La iniciativa se limita a contribuir al logro de los objetivos. En vez de obligar a la aplicación de la tarificación vial, coordina y facilita la actuación nacional. Los costes para los Estados miembros, las empresas y los ciudadanos son limitados, en comparación con los beneficios potenciales. De esta forma, no se supera lo que es necesario para resolver los problemas señalados y cumplir los objetivos.</p>
<b>D. Seguimiento</b>
<b>¿Cuándo se revisará la política?</b>
<p>La Comisión evaluará la nueva legislación en 2025.</p>