



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 23.4.2003
COM(2003) 132 final

2003/0081 (COD)

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

**Desarrollo de la red transeuropea de transporte:
Financiaciones innovadoras
Interoperabilidad del telepeaje**

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO Y DEL CONSEJO

**relativa a la generalización y la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las
carreteras en la Comunidad**

(presentada por la Comisión)

ÍNDICE

PARTE I : INSTRUMENTOS FINANCIEROS Y DE GESTIÓN MÁS EFICACES AL SERVICIO DEL DESARROLLO DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTES.....	6
1. Financiación de la Red transeuropea de transporte: diagnóstico de la situación actual	7
1.1. Una red falta de recursos financieros	7
1.2. Fondos públicos cuya coordinación debe mejorarse.....	9
1.3. Inversiones públicas muy selectivas	11
1.4. Financiación íntegramente privada	11
1.5. Financiación conjunta pública y privada.....	11
1.6. La financiación debe estar inscrita en un marco más adecuado.....	14
2. Posibilidades de solución	16
3. Fomento de la coordinación y desarrollo de la sinergia con la ayuda de nuevas estructuras	18
3.1. Los fondos.....	18
3.2. Las estructuras.....	18
3.3. La coordinación a nivel de cada proyecto: constitución de entidades jurídicas de carácter transnacional.....	18
3.4. Desarrollo de nuevos instrumentos financieros comunitarios	20
3.5. Garantías de la Unión para los riesgos políticos de la red transeuropea de transportes	21
PARTE II - HACIA UN SERVICIO EUROPEO DE TELEPEAJE	24
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....	25
1. Introducción	25
2. Acciones de normalización	26
3. Acceso al peaje por parte de los nuevos Estados miembros y situación de los camiones.....	26
4. Objetivo de la Directiva	27
5. Aplicación del objetivo	28
6. Asociación de la localización por satélite y las comunicaciones móviles a las tecnologías por microondas a corto y medio plazo para optar exclusivamente por la tecnología más moderna a largo plazo	28
7. Solución técnica a largo plazo para el despliegue del servicio europeo: es necesario contar con la solución satelital a partir de 2008 para los nuevos sistemas y de 2012 de forma generalizada	29

8. Calendario de puesta en marcha del servicio europeo 30
9. Puesta en marcha del servicio europeo: Comité de Reglamentación..... 31

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO Y DEL CONSEJO relativa a la generalización y la interoperabilidad de

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

Desarrollo de la red transeuropea de transporte: Financiaciones innovadoras Interoperabilidad del telepeaje

Sin unas redes de transporte eficaces no existe economía competitiva. El establecimiento y buen funcionamiento de la red transeuropea de transportes, reconocido como política comunitaria desde hace diez años, constituye una condición fundamental para el éxito del mercado interior y para garantizar una movilidad sostenible en la Unión ampliada. A pesar de ello, la red sigue caracterizándose por un crecimiento fuerte pero desequilibrado del tráfico, a pesar de que la idea del desarrollo sostenible sigue consolidándose y de que la necesidad de integrar los nuevos Estados miembros se hace imperiosa. Por otro lado, las infraestructuras de transporte siguen sufriendo graves deficiencias de financiación a causa de la ausencia de unos medios financieros adecuados y de un marco propicio para la inversión.

Sin embargo, ya en el Libro Blanco *"La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad"*¹, la Comisión hacía hincapié la falta de adecuación que existe entre los objetivos declarados y los medios financieros a disposición de la Unión. El presupuesto que asignan los Estados miembros para el desarrollo de las infraestructuras de transporte y los fondos procedentes de la Unión son claramente insuficientes. No deja de ser una paradoja que el Tratado haya conferido a la Comunidad la responsabilidad de establecer unas orientaciones para el desarrollo de la red transeuropea de transportes sin darle al mismo tiempo los recursos financieros necesarios para llevar a cabo esta tarea.

La posibilidad de que aumenten a corto plazo los fondos públicos destinados a estos proyectos infraestructurales parece hoy más bien remota, dada la conjunción de la desaceleración actual de la economía y las limitaciones presupuestarias. Los Estados miembros se fijan otras prioridades para la utilización de los fondos públicos, a pesar de que los ciudadanos y las empresas de la Unión están sufriendo, todos los días y de forma concreta, las consecuencias de unos desequilibrios modales cada vez más evidentes, así como de una falta de adecuación de la red al aumento de la movilidad. En algunas categorías de proyectos podría recurrirse a la asociación entre el sector público y el privado (APP) como complemento a la financiación pública. Pero en el momento actual siguen existiendo demasiadas incógnitas sobre los proyectos que se van a realizar -sobre todo sobre los ferroviarios y transfronterizos- y sobre las prioridades en materia de política de transporte. El sector privado no tiene suficiente confianza como para lanzarse a este tipo de financiación. Por otro lado, las APP necesitan casi siempre un respaldo financiero público a base de subvenciones o garantías.

No cabe duda, sin embargo, de que una de las claves del éxito de la ampliación sería la realización de una red de infraestructuras de transporte a la altura de las circunstancias, que permita completar los eslabones que faltan tanto entre los Quince como entre los nuevos Estados miembros, y aprovechar así plenamente el espacio único europeo. Para ello sería necesario, no sólo la modernización y construcción de nuevas infraestructuras en estos países, sino también en los actuales Estados miembros de la Unión, sin perder de vista ni los

¹ COM (2001) 370 de 12/09/2001

proyectos que siguen sin realizarse, ni los nuevos flujos de tráfico que van a generarse, ni las conexiones entre las dos zonas (cuya ausencia se hace sentir hoy en día de forma clamorosa).

La cuestión de la financiación de las nuevas infraestructuras se presenta como uno de los puntos clave en el contexto de la ampliación.

A la espera de que se dé solución a dicha cuestión, hay que asegurarse de que la recaudación de cánones merced al establecimiento de una tarificación por el uso de infraestructuras no se lleve a cabo en detrimento de la fluidez del tráfico. Para ello hay que garantizar que los sistemas de peaje sean interoperables.

La presente Comunicación aportará una serie de aclaraciones respecto a la situación de las infraestructuras de la red transeuropea y a su financiación, y demuestra la necesidad de poner en marcha lo antes posible unas medidas complementarias centradas en una utilización más racional de los fondos destinados a infraestructuras transeuropeas. Estas medidas se asientan en **dos grandes pilares:**

- **una mayor coordinación de la financiación pública y privada de las Redes Transeuropeas de Transporte**
- **acompañada de un servicio europeo de telepeaje eficaz.**

Estas medidas deberían contribuir a hacer más estable el marco político a largo plazo y las condiciones de financiación de los grandes proyectos de la red transeuropea. Si, a la vista de los resultados del Consejo Europeo celebrado en Bruselas los días 20 y 21 de marzo de 2003, se propusiera, antes de junio de 2003, un instrumento legislativo establecido merced a la modificación de la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías ("viñeta europea"), ello permitiría conferir un enfoque comunitario a la cuestión de la tarificación de infraestructuras, y determinará las condiciones que habrá de cumplir la financiación cruzada prevista en el Libro Blanco sobre el transporte. El Servicio Europeo de Telepeaje ofrecerá a todos los que circulan por las redes transeuropeas de carretera un contrato de inscripción único que les permitirá acceder a los nuevos servicios.

PARTE I : INSTRUMENTOS FINANCIEROS Y DE GESTIÓN MÁS EFICACES AL SERVICIO DEL DESARROLLO DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTES

Introducción

La política de redes fue elevada al rango de competencia comunitaria por el Tratado de Maastricht, que entró en vigor en 1993; con ella se promovía la interconexión y la interoperabilidad de las redes con el fin de que Europa pudiera beneficiarse plenamente de las ventajas que se derivan de un espacio sin fronteras. En este contexto, la Comunidad recibió el mandato de establecer un conjunto de orientaciones que determinarían los objetivos, las prioridades y las grandes líneas de acción previstas para las Redes Transeuropeas². Esto se concretizó en 1996 a través de la Decisión 1692/96³, relativa a dichas orientaciones en el ámbito del transporte. El objetivo principal de esta política era - y sigue siendo- subsanar los eslabones que faltan en las grandes redes de infraestructura y que dificultan la libre circulación de bienes y personas (transporte), de electricidad y gas (energía) y de ideas (empresas de telecomunicaciones). La presente Comunicación sólo trata, sin embargo, de la red transeuropea de transportes (RTE-T), dadas las diferencias significativas que existen con los sectores de la energía y las telecomunicaciones.

Las lagunas que caracterizan a las redes se deben esencialmente a que, hasta una época reciente, la planificación era de carácter nacional. No se tenían en cuenta en su justa medida los aspectos transeuropeos. Esta ausencia de visión transeuropea se traduce hoy en día en la persistencia de barreras que entorpecen el buen funcionamiento del mercado interior⁴. En este contexto, el Libro Blanco⁵ puso de relieve, como una de las principales razones que explicaban la ineficacia y la congestión de las grandes rutas, los retrasos que se estaban produciendo en la realización de los proyectos de la red transeuropea de transportes. La perspectiva de la ampliación, que inevitablemente generará un crecimiento significativo del volumen de tráfico⁶ en infraestructuras ferroviarias o de carreteras a menudo obsoletas, y cuya capacidad está muy por debajo de las necesidades, no hace sino reforzar la necesidad de completar los eslabones que le faltan a la red. Diez años después de la entrada en vigor del Tratado de Maastricht y casi otros tantos de la

² Art. 155

³ Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo de 23 de julio de 1996 – DO L 228 de 9 de septiembre de 1996.

⁴ El cierre del Mont Blanc tras el accidente acaecido el 24 de marzo de 1999 y la inadecuación de las posibilidades alternativas, especialmente la ferroviaria, es sintomática de esta situación, que ha tenido una repercusiones muy significativas para la economía del Valle de Aosta y para Italia en su conjunto en términos de renta interior bruta. Tales repercusiones han sido cuantificadas, entre 1999 y comienzos de 2002, entre 3.000 y 3.200 millones de euros, imputables en un tercio al aumento de los costes del transporte, y en el resto a un déficit de exportaciones hacia otros países de la Unión (fuente: Dipartimento per lo Sviluppo delle Economie Territoriali della Presidenza del Consiglio, 2003).

⁵ COM (2001)370

⁶ El Libro Blanco prevé un aumento tendencial del tráfico de viajeros del 24% y de mercancías del 38% durante el periodo 1998-2010 en los quince países de la Unión actual. El aumento del tráfico de vehículos pesados (si no se hace nada por mejorar el reparto de la demanda) se acercaría al 50%. El crecimiento del tráfico podría doblarse fácilmente en los futuros países miembros y entre éstos y la actual Unión, teniendo en cuenta por ejemplo la deslocalización de empresas industriales con alta intensidad de mano de obra, que irían a parar a estos países.

cumbre de Essen, el desarrollo de la red transeuropea de transporte está estancada. Las razones son múltiples y se deben, principalmente,

- a una falta de voluntad política de los responsables de la toma de decisiones en los Estados miembros, que no han tenido suficientemente en cuenta la dimensión transeuropea de estos proyectos;
- a la insuficiencia de recursos financieros dedicados a la red transeuropea, tanto de origen público (nacional y comunitario) como privado, ya que las fórmulas de asociación entre el sector público y el privado no se aprovechan como se debiera;
- la fragmentación de las entidades responsables de estos proyectos, hecho que provoca importantes dificultades en la coordinación de los recursos y la gestión de los proyectos.

El objetivo del presente documento es analizar la situación de la financiación de las infraestructuras de transporte, explorar ciertas posibles soluciones para reforzar la eficacia de tal financiación y relanzar el debate entre las partes interesadas a propósito de los medios necesarios para garantizar en el futuro la eficacia de la red de transporte, de la que la Unión ampliada dependerá en gran medida en las próximas décadas para su competitividad.

1. FINANCIACIÓN DE LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE: DIAGNÓSTICO DE LA SITUACIÓN ACTUAL

Si bien la Comunidad se ha dotado de nuevas competencias en materia de planificación de las redes transeuropeas, éstas no han ido acompañadas de un capítulo financiero adecuado para llevarlas a la práctica. Paralelamente, e independientemente de las opiniones que pudieran manifestar, los Estados miembros, dadas las limitaciones presupuestarias, se encuentran con dificultades para financiar las infraestructuras que fueron aprobadas en la Decisión del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones en materia de desarrollo de la red transeuropea de transportes, y en particular los tramos transfronterizos. Sería necesario un marco más adecuado para hacer frente a los problemas financieros, capaz de responder a las grandes incógnitas ligadas a la construcción de estas infraestructuras. Los fondos disponibles, en particular públicos (incluidos los comunitarios), están a menudo mal coordinados, lo que pone en peligro su eficacia, y los privados, muy selectivos, siguen siendo muy insuficientes para hacer frente a las necesidades financieras precisas para la construcción de la red.

1.1. Una red falta de recursos financieros

La puesta en práctica de los proyectos de la red transeuropea se tropieza con el problema de su financiación. El coste estimado de únicamente la red transeuropea de transportes se eleva ya a cerca de 350.000 millones de euros para el conjunto de proyectos que deben realizarse en el periodo comprendido hasta 2010, a los que se añaden los más de 100.000 millones de los proyectos de los futuros Estados miembros. Aunque los objetivos fijados por la Unión para el desarrollo de las redes son muy ambiciosos, los resultados se quedan muy por debajo de las expectativas, con un índice de realización de proyectos prioritarios de transporte que, a finales de

2001, no superaba un 25% del coste previsto para dichos proyectos. Sólo se han llevado a cabo tres de los catorce proyectos prioritarios refrendados por los Jefes de Estado y de Gobierno en Essen en diciembre de 1994⁷, y entre los 11 restantes, algunos todavía se encuentran en fase de estudio preliminar. Los principales retrasos se centran en los tramos transfronterizos de dichos proyectos (menos rentables y menos prioritarios que los nacionales). Esta situación afecta en particular los proyectos situados en los Alpes y los Pirineos⁸.

Los Estados miembros que en los años ochenta invertían como promedio un 1,5% del PIB en la realización de infraestructuras de transporte; hoy en día invierten menos del 1%⁹. La contribución de los Estados miembros a los diferentes proyectos de la red transeuropea de transportes se eleva así a unos 15.000-20.000 millones de euros anuales. Esta financiación es claramente insuficiente para llevar a cabo en el periodo comprendido hasta 2010 todos los proyectos previstos, sin contar con las nuevas necesidades que aparezcan con la ampliación. Esta dejadez en la financiación de infraestructuras de transporte es tanto más sorprendente si se tiene en cuenta el fuerte aumento de movilidad registrado en el período, así como la importancia del transporte en el funcionamiento de la economía.

Además de la contribución procedente de los Estados miembros, la Comunidad participa en la financiación de la red transeuropea de transportes. Como complemento del papel que le había sido conferido a la hora de determinar los diferentes componentes de la red transeuropea, el mandato de la Comunidad se hizo extensivo a aspectos financieros. Se ha previsto un presupuesto especialmente destinado a las Redes Transeuropeas, acompañado, para su puesta en práctica, del Reglamento del Consejo nº 2236/95, modificado por el Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo 1655/99, por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas, denominado en lo sucesivo, para más simplicidad, "Reglamento financiero RTE", cuyo objetivo es apoyar la realización de proyectos de interés común, de estudios o de obras. La cofinanciación se lleva cabo fundamentalmente a través de subvenciones directas, aunque el Reglamento financiero RTE permite también la concesión de garantías de préstamo o bonificaciones de interés. De forma paralela, la Comunidad participa en la financiación de estas redes a través de los Fondos Estructurales (Fondos de Cohesión y FEDER). Por lo que se refiere a las conexiones dentro de los futuros Estados miembros, el Instrumento Estructural de Preadhesión está prestando su contribución al desarrollo de redes en estos países. En total, la participación comunitaria en la Unión Europea (contando todos los instrumentos, excepto los préstamos del Banco Europeo de Inversiones) alcanza los 20.000 millones de euros aproximadamente para el período 2000-2006¹⁰. Está claro que la contribución comunitaria no cubre más que una parte (muy) limitada de las necesidades financieras, y es ampliamente insuficiente para colaborar de forma eficaz al desarrollo de estas redes.

⁷ La conexión fija del Øresund, entre Suecia y Dinamarca, el aeropuerto de Milán-Malpensa y la modificación de la línea ferroviaria Cork-Dublin.

⁸ Véase el informe de la Comisión de Presupuestos del Parlamento Europeo sobre la propuesta de la Comisión por la que se modifica el Reglamento financiero de las Redes Transeuropeas. Informe presentado por el Sr. Turchi.

⁹ Incluidas todas las infraestructuras de transporte.

¹⁰ El presupuesto de la red transeuropea de transporte sólo cuenta con una dotación de 4.170 millones de € para el periodo 2000-2006, lo que no guarda proporción con las necesidades reales de estas redes.

A la luz de estos datos, no cabe duda de que el presupuesto asignado por los Estados miembros a inversiones en la red transeuropea, así como el fondo puesto a disposición por la Unión, son insuficientes. Al ritmo actual inversión, harían falta casi 20 años para completar lo que estaba previsto para 2010. Entre las nuevas prioridades, determinadas desde el establecimiento de la política de redes, encontramos las vinculadas a la ampliación; éstas necesitarán, no sólo la (re)construcción o modificación de las redes de los nuevos países miembros, sino también las de los actuales Estados miembros de la Unión, y las conexiones entre ambas zonas. Por otro lado, hay que señalar como elemento nuevo la necesidad de contribuir a la realización de una transferencia modal efectiva hacia los modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente, como propuso el Consejo Europeo de Gotemburgo, orientando las inversiones hacia los citados modos. A ello se añade la necesidad de contribuir a la realización de la sociedad del conocimiento, introduciendo en las redes de transporte la utilización de las nuevas tecnologías, siguiendo el ejemplo del proyecto "Galileo".

De hecho, mientras que la demanda de movilidad aumenta, la realización de nuevas infraestructuras de transporte, en particular transfronterizas, parece quedarse atrás. La política de transportes, que tiene ciertas ambiciones en cuanto a los objetivos de construcción de nuevas infraestructuras, sigue encontrándose sin recursos financieros para concretizar dichas ambiciones. Como se puso de relieve en el Libro Blanco sobre transportes, si esta situación continúa las consecuencias podrían ser graves en términos de seguridad, medio ambiente y calidad de vida de la población, así como de la competitividad del conjunto del sistema productivo de la futura Europa ampliada.

1.2. Fondos públicos cuya coordinación debe mejorarse

Aparte de la búsqueda de nuevas fuentes de financiación, uno de los aspectos que más llama la atención en lo que se refiere a la realización de grandes proyectos es, sin duda alguna, la falta de coordinación que existe entre los diferentes recursos financieros públicos; esta coordinación es problemática debido a que es necesario establecer un equilibrio delicado entre prioridades diferentes a nivel regional, nacional y comunitario, prioridades no necesariamente convergentes.

En primer lugar, por lo que se refiere a la contribución comunitaria, los Fondos Estructurales (FEDER), el Fondo de Cohesión e ISPA tienen la ventaja de permitir una participación significativa en los proyectos, a veces con un índice de participación superior al 50% del coste total, lo que confiere a las instancias comunitarias una influencia considerable en su puesta en práctica, sin dejar de respetar el principio de subsidiariedad. Esta situación ventajosa para el desarrollo de la RTE se limita, sin embargo, a los países denominados de cohesión, así como a las regiones menos desarrolladas.

En cuanto a la ayuda proporcionada por el presupuesto de la red transeuropea de transporte, en teoría se destina a servir de "catalizador" para el inicio de estos proyectos, con el fin de demostrar su validez y viabilidad económica y financiera. También puede utilizarse como "palanca" en la movilización de otras fuentes de financiación, tanto públicas como privadas, o en la obtención de préstamos. Pero esta posibilidad se utiliza raramente. Teniendo en cuenta la complejidad de los proyectos en cuestión, y su coste cada vez mayor, el Reglamento financiero actualmente vigente, que limita las ayudas a un 10% del coste total, no resultaba un incentivo

suficiente para facilitar el inicio de algunos de estos proyectos. En tales condiciones, las funciones de catalizador y palanca deben ser asumidas cada vez más por el presupuesto de la red transeuropea de transporte.

En segundo lugar, la experiencia demuestra que los Estados miembros prefieren, en sus solicitudes de ayuda financiera, repartir los recursos comunitarios entre una multitud de proyectos, en vez de centrarlos en un número más limitado de ellos que permitiera a la financiación comunitaria desempeñar un papel de catalizador. La ausencia de unas auténticas prioridades actúa de forma negativa en la eficacia global de estos fondos.

Por esta razón, la Comisión no puede aceptar que, en la gestión del presupuesto de la red transeuropea, éste se disgregue en una multitud de pequeños proyectos de poca entidad, en vez de centrarse en la financiación de las prioridades determinadas en el Libro Blanco (puntos de estrangulamiento, transportes marítimos de corta distancia, comunicación de regiones periféricas).

Por otro lado, a diferencia de las ayudas comunitarias concedidas a través del presupuesto de las Redes Transeuropeas o del Fondo de cohesión, que adoptan la forma de subvenciones directas (a fondo perdido, en realidad), la contribución del Banco Europeo de Inversiones se lleva cabo a través de préstamos bonificados¹¹ a menudo garantizados por los Estados miembros. El Banco Europeo de Inversiones se convierte así en uno de los principales prestamistas de los grandes proyectos de infraestructuras transeuropeas; su política de concesión de préstamos se caracteriza por la aplicación de sus propios criterios de evaluación y de un sistema de gestión independiente. De este modo, la proporción de préstamos concedidos al ferrocarril (24% del total de préstamos concedidos en el ámbito del transporte entre 1997 y 2001¹²) es muy inferior a la de subvenciones directas del presupuesto de la red transeuropea de transportes asignado a las infraestructuras ferroviarias (aproximadamente los dos tercios en 2000). De este modo los préstamos del Banco Europeo de Inversiones destinados a la carretera siguen siendo preponderantes (35% entre 1997 y 2001).

Finalmente, a nivel nacional la planificación de las infraestructuras transeuropeas de transportes se caracteriza a menudo más por una inflación de proyectos no coordinados¹³ que por una determinación coherente de prioridades que responda al aumento del flujo de tráfico en la Unión y entre la Unión y sus principales interlocutores exteriores (y futuros Estados miembros).

El grado de compromiso de los Estados miembros en favor del desarrollo de la red transeuropea de transporte depende además de algunos factores tales como la situación geográfica y, en particular, el grado de aislamiento con respecto al centro de la Unión. Depende también de si continúan adoptando un enfoque tradicional para

¹¹ El Banco Europeo de Inversiones puede proporcionar préstamos de una duración de 20 años o más a un interés ventajoso gracias a su calificación AAA.

¹² De este 24%, una parte se destina a la compra de material de transporte y cubre además infraestructuras que no forman parte de las Redes Transeuropeas. Lo que significa que la parte destinada a infraestructuras ferroviarias es aún menor. Como contrapartida, el Banco Europeo de Inversiones contabiliza en otra línea los préstamos concedidos a grandes infraestructuras (6% - incluidos todos los modos de transporte, aunque el ferrocarril absorbe una parte considerable del total).

¹³ Para los que no siempre existe una financiación.

la planificación de las infraestructuras, enfoque que disuade del uso de fórmulas innovadoras y descansa casi exclusivamente en la financiación pública.

1.3. Inversiones públicas muy selectivas

Teniendo en cuenta las fuertes presiones presupuestarias a las que se enfrentan los Estados miembros, así como las necesidades de nuevas infraestructuras, no menos apremiantes -especialmente ante la perspectiva del ampliación-, pensar en financiar a medio plazo tales infraestructuras íntegramente con fondos públicos es una utopía. Recurrir *únicamente* a éste tipo de financiación provocaría retrasos -con consecuencias inaceptables- en la realización de las redes, constatación de la que, por otro lado, deja ya constancia el Libro Blanco.

1.4. Financiación íntegramente privada

La experiencia demuestra que una financiación íntegramente privada de las infraestructuras de transporte no es la mejor opción para realizar proyectos de gran dimensión. Uno de los raros ejemplos significativos recientes es el del túnel bajo el Canal de la Mancha que, independientemente de su indudable valor técnico, no puede constituir un modelo, desde el punto de vista financiero, para los inversores que quisieran lanzarse en la aventura de la realización de este tipo de infraestructuras. Por las limitaciones inherentes a las mismas, las inversiones en grandes infraestructuras de transporte no se prestan a ser financiadas únicamente por el sector privado. Aparte de las elevadas cifras en juego, los riesgos de explotación y los vinculados a la fase de construcción, la larga amortización de las infraestructuras y su rentabilidad aleatoria¹⁴ y a largo plazo son factores que no abogan por una financiación exclusivamente privada de este tipo infraestructuras. Las administraciones públicas no tienen el reflejo de buscar soluciones a base de una financiación mixta (pública y privada). Esta visión tradicional no ayuda, por lo tanto, a promover la inversión privada.

1.5. Financiación conjunta pública y privada

Si bien existen presiones presupuestarias que limitan las posibilidades de financiación pública, existen medios para aumentar el efecto palanca de los fondos públicos y atraer capitales privados; uno de ellos es la concesión¹⁵, método que ha resultado y seguirá resultando muy eficaz. La concesión de la redes ferroviarias fue una constante del auge de este tipo de transporte en el siglo XIX, lo que constituye una prueba de que, en aquella época, la financiación en gran parte privada de estas infraestructuras era suficientemente atractiva y remuneradora; sin embargo, en la gran mayoría de los casos, la financiación de las infraestructuras seguía siendo una prerrogativa estatal y los inversores privados sólo corrían a cargo de la colocación de los raíles y de la gestión de la infraestructura. En una época más reciente, la concesión de autopistas o aeropuertos se ha convertido en práctica corriente en un gran número de países, donde ha quedado demostrada su validez¹⁶. A partir de los años cincuenta las autopistas francesas, italianas y españolas se han realizado en gran

¹⁴ Habida cuenta, fundamentalmente, de los gastos de mantenimiento que se añaden a los costes de construcción.

¹⁵ U otras formas de asociación entre el sector público y el privado, fundamentadas en un reparto entre ambos del riesgo y de los beneficios.

¹⁶ Sea merced al establecimiento de peajes reales o ficticios (shadow tolls).

medida a través de concesiones, lo que ha permitido un rápido desarrollo de este tipo de infraestructuras, sin riesgos de endeudamiento para el Estado.

Las Asociaciones entre el sector público y el privado (APP) representan hoy en día una opción válida para la financiación de infraestructuras de transporte en Europa, pero deben enfrentarse a numerosos obstáculos de carácter económico, jurídico y a veces político. La Comisión considera que es conveniente difundir prácticas correctas y, a medio plazo, poner al día el marco reglamentario vigente con el fin de que los regímenes de las APP sean aún más atractivos, especialmente para los inversores privados. Esta revisión del derecho administrativo clásico en el caso de la concesión ya ha comenzado en algunos Estados miembros.

Dentro de este mismo contexto, la Comisión va a elaborar un Libro Verde sobre la asociación entre el sector público y el privado y la legislación europea en materia de contratos públicos. El objetivo de este Libro Verde es lanzar un amplio proceso de consulta pública para el desarrollo rápido de diferentes formas de APP y el establecimiento de un marco jurídico en el ámbito de los contratos públicos en Europa. Para suscitar un debate útil, dicho documento presentará un análisis de la situación actual, identificará factores de inseguridad jurídica y presentará opciones posibles para el futuro. La consulta deberá permitir a la Comisión evaluar si debe mejorarse o completarse el marco jurídico con el fin de permitir un mayor acceso de los operadores económicos a las diferentes operaciones de APP realizadas en la Unión Europea. En el contexto de la red transeuropea de transporte, las APP deben ajustarse a una serie de condiciones fundamentales:

- (1) la definición del proyecto debe ser de una gran claridad;
- (2) debe existir una voluntad política clara y enmarcada en unos límites temporales concretos, con el fin de evitar que se pongan en tela de juicio las decisiones iniciales;
- (3) las partes implicadas deben trabajar para lograr una cooperación eficaz;
- (4) debe existir una total transparencia en los costes, en las condiciones de concesión y de explotación y, más generalmente, en el proyecto. En particular, se trata de garantizar que el sector privado no se vea obligado a absorber los eventuales excesos de costes con relación a las previsiones con que contaba el momento de ser elegido candidato;
- (5) deben determinarse claramente unas garantías financieras y existir un entorno jurídico elaborado y estable;
- (6) el proyecto debe estar bien dimensionado desde el punto de vista económico;
- (7) el proyecto debe generar unos ingresos en unos plazos razonables, incluida la posibilidad de actividades conexas;
- (8) el proyecto debe prever el reparto de los ingresos más allá de una cifra decidida conjuntamente (ingresos mínimos garantizados por el Estado, sin que ello pueda dar lugar a ayudas enmascaradas);
- (9) el proyecto debe prever también un reparto claro detallado de los riesgos, de forma que cada parte tenga bajo su control el riesgo que mejor pueda asumir.

Pero estas condiciones no son siempre fáciles de cumplir en la práctica. Estos proyectos suelen ofrecer una rentabilidad financiera (escasa) a largo plazo y un riesgo de construcción y de explotación (tráfico) a veces elevado. La complejidad de las APP es tal que raramente se cumplen, en un gran proyecto de la red transeuropea, todos los criterios mencionados, necesarios sin embargo para conseguir el éxito. Aún y todo cabe decir que, tratándose de las partes transfronterizas de proyectos específicos, y de tramos bien determinados de una red transeuropea de transportes, la observancia de estas condiciones es factible y redundante en beneficio del capital privado.

Paralelamente, no hay que subestimar determinadas limitaciones que aparecen en el proceso:

- (1) Las reticencias de determinados Estados miembros a impulsar las APP;
- (2) la duración cada vez más larga de las negociaciones, que constituye un elemento disuasivo;
- (3) la suma necesaria para participar en una licitación está en relación con el tamaño y la complejidad del proyecto;
- (4) la búsqueda de rentabilidad a corto plazo, cuando se trata en su mayoría de proyectos a largo, o muy largo, plazo;
- (5) el contexto político, a menudo fluctuante, que genera incertidumbres que inciden en la rentabilidad del proyecto y pueden disuadir al inversor privado.

Las APP son un instrumento atractivo, en pleno auge en muchos sectores, pero cuyo éxito depende de la presencia de ciertos factores o condiciones: proyectos de dimensión reducida, proyectos cuya remuneración y riesgos son fáciles de calcular, autopistas, puentes o aeropuertos. Pueden resultar igualmente útiles cuando la aportación privada permita maximizar los resultados y controlar mejor los costes en comparación con un proyecto similar gestionado por el sector público. Ahora bien, esta solución suele tener repercusiones en el terreno de los costes, que a menudo suelen ser superiores a los de una financiación íntegramente pública, a causa del coste de las transacciones¹⁷ y de los capitales, mayor para los inversores privados. Está claro que el recurso a las APP no se puede presentar como una "solución milagro" para el sector público, agobiado por las presiones presupuestarias. Nuestra experiencia demuestra que una APP mal preparada puede dar lugar a costes muy elevados para el sector público. Las características técnicas, la complejidad estructural y las incertidumbres políticas que inciden en las condiciones de explotación de los proyectos transeuropeos del sector ferroviario hacen que estos últimos constituyen en un caso difícil que superar las actuales posibilidades de las APP. Habrá que seguir de cerca la experiencia emprendida por los Gobiernos francés y español de ceder a un consorcio privado la explotación y construcción del tramo internacional Perpiñán-Figueras del proyecto prioritario nº 3 Tren de alta velocidad - Sur. En términos generales, el proceso de apertura del mercado ferroviario a la competencia -que ya ha comenzado a nivel de la UE- llevará a una mejora de los

¹⁷ En particular los costes ligados a la determinación, distribución y cobertura de los riesgos.

servicios comerciales de las compañías ferroviarias y hará más atractiva la inversión en este tipo proyectos.

1.6. La financiación debe estar inscrita en un marco más adecuado

Hay que señalar, en particular, que la financiación de proyectos a través de APP se ha venido limitando fundamentalmente a infraestructuras cuyo coste es bastante inferior al coste de los grandes proyectos transeuropeos de infraestructuras actualmente en estudio¹⁸. Cuanto más aumenta la participación del sector privado en estos proyectos, más necesario se hace instaurar unos mecanismos de garantía; las APP más recientes comportan unos sistemas de compensación financiera para la empresa explotadora si el tráfico real es inferior a lo previsto, lo que puede resultar bastante oneroso para el Estado en ciertos casos. Por ello cabe decir que es difícil establecer un modelo único de APP, teniendo en cuenta la diversidad de proyectos posibles, por lo que sería preferible un enfoque caso por caso. Sin embargo, sería interesante estudiar cuidadosamente el fomento de las APP a nivel transeuropeo, centrándose en proyectos o partes de proyecto¹⁹ específicos, cuyas características permitan soslayar estas limitaciones (autopistas – aeropuertos²⁰ – terminales – puertos). Son necesarias nuevas ideas, cláusulas innovadoras, así como la superación del concepto tradicional de "público" con el fin de fomentar esta tendencia a nivel comunitario.

La coordinación entre los diferentes actores de un proyecto (sean entidades públicas o privadas) es uno de los elementos que más influyen en el éxito de un proyecto, especialmente si se trata de una infraestructura transfronteriza. De este modo, la constitución de una estructura que gestione el proyecto y asuma la responsabilidad de su financiación se presenta particularmente compleja.

La red de transportes se caracteriza por la gran diversidad de los proyectos, por su ciclo de vida -que puede extenderse a lo largo de varios siglos-, por los grandes riesgos (financieros, técnicos, medioambientales, políticos...) asumidos y, a consecuencia de todo ello, por la gran incertidumbre que existe en torno su rentabilidad. Por lo tanto, a la cuestión de la financiación de las infraestructuras no puede darse una respuesta única. Sólo a través de una variedad de instrumentos (que pueden combinarse entre sí), y que deberán adaptarse a cada categoría de proyecto, se encontrará una solución al problema de la financiación. En este contexto, se hace prioritario crear unas estructuras (únicas) de gestión de los proyectos, capaces de hacer frente tanto a las dificultades de origen financiero como a las administrativas.

En un contexto que se caracteriza por la penuria de recursos, el objetivo fundamental es ofrecer un marco normativo a medida de la financiación de las grandes

¹⁸ A título de ejemplo, el tramo internacional del proyecto Lyon-Turín supera los 6.500 millones de €, y el del Brenner se acerca a los 5.000.

¹⁹ HSL Zuid constituye un buen ejemplo. El sector privado financia un 20% del proyecto, centrándose en las infraestructuras, mientras que los fondos públicos se destinan a la infraestructura y cubren todos los riesgos asociados.

²⁰ En Grecia el nuevo aeropuerto ateniense de Spata ha sido construido y cofinanciado por un consorcio de empresas y bancos, así como por los Fondos Estructurales. Para garantizar unos ingresos suficientes, se acordó en el contrato de concesión que el aeropuerto existente debía ser cerrado en el momento de abrirse el nuevo.

infraestructuras de transporte, recurriendo fundamentalmente a instrumentos que existen ya, pero que necesitan reforzarse.

Por lo que se refiere al marco de las APP, por ejemplo, la Comisión respondió en gran parte a estas interrogantes, hace ya más de cuatro años, con la publicación de una Comunicación sobre la financiación de los proyectos de la red transeuropea de transportes a través de asociaciones entre los sectores público y privado²¹, donde se definen claramente las condiciones de aplicación de las APP en proyectos de infraestructuras. Del mismo modo, el Reglamento financiero RTE n°1655/99 prevé el establecimiento de una ayuda a la constitución de capitales de riesgo (de un máximo del 1% del presupuesto de la red transeuropea de transportes), bajo la égida del Banco Europeo de Inversiones, para contribuir a la implantación de asociaciones entre sector público y el privado en proyectos de redes transeuropeas.

La Comunidad dispone de cuatro instrumentos presupuestarios activos para la financiación de grandes europeos de transporte: el FEDER, Fondo de Cohesión, el Instrumento estructural de preadhesión (ISPA)²² y la línea presupuestaria dedicada a la Redes Transeuropeas que concede financiación en forma de subvenciones. El Reglamento del Fondo de Cohesión establece que *"La Comisión debería secundar los esfuerzos de los Estados miembros beneficiarios para potenciar al máximo el poder multiplicador de los recursos del Fondo, fomentando un mayor uso de fuentes privadas de financiación"*. De hecho, la cofinanciación comunitaria a través del FEDER o del Fondo de Cohesión puede utilizarse para respaldar proyectos constituidos en forma de APP²³. Esto se hace posible gracias al el alto nivel de ayudas permitido a través de estos fondos. Como resultado de unos fructuosos debates llevados a cabo entre la Comisión y Grecia, esta última ha decidido implantar APP en algunos de sus proyectos de carreteras, con el fin de destinar algunos de los fondos así "ahorrados" a proyectos ferroviarios.

Por otro lado, es importante señalar que, a lo largo de los últimos años, el marco económico y reglamentario, así como los diversos instrumentos de financiación, han realizado progresos considerables, lo que facilita, al menos en teoría, la constitución de APP. En este contexto, parece necesario hacer referencia a iniciativas ya adoptadas por la Comisión:

- En una Comunicación interpretativa de 29 de abril de 200, la Comisión hizo una aclaración sobre el estado del derecho comunitario en materia de concesiones. Por el momento las concesiones no están cubiertas por las directivas que regulan los contratos públicos (con excepción de las concesiones de obras cuya adjudicación esté sujeta a determinadas disposiciones de la Directiva 93/37). En su Comunicación interpretativa, la Comisión hizo unas declaraciones sobre los principios que se desprenden de las disposiciones del Tratado CE en materia de libertades fundamentales, y en particular sobre la libre competencia y la igualdad

²¹ COM (97) 453 Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones relativa a las asociaciones entre los sectores público y privado en los proyectos de la Red Transeuropea de Transporte.

²² Los servicios de la Comisión están estudiando en este momento fórmulas de APP que pudieran acogerse a los fondos ISPA.

²³ Este debería ser también el caso en el marco del ISPA .

de trato. El Tribunal de Justicia ha confirmado esta interpretación, en particular en la resolución sobre Telaustria²⁴.

- Por otro lado, la Comisión aprovechó la ocasión de la refundición de las Directivas en materia de contratos públicos²⁵ para introducir un nuevo procedimiento de adjudicación, denominado "diálogo competitivo". Este procedimiento se aplicará a los contratos complejos, en especial cuando la entidad adjudicadora no pueda determinar los medios técnicos que respondan a sus necesidades o el montaje jurídico o financiero de un proyecto. El procedimiento del diálogo competitivo permite diálogos paralelos con diferentes candidatos en el estadio inicial. Una vez que la entidad adjudicadora pueda determinar la solución o soluciones que respondan a sus necesidades, el diálogo queda cerrado. Se abre entonces una fase de presentación y evaluación de ofertas.
- La Comisión adoptó igualmente en julio de 2000 una propuesta de Reglamento por el que se modificaba el antiguo Reglamento en materia de ayudas estatales (R/1107/70), autorizándose determinadas ayudas estatales siempre que contribuyan a la instauración de APP.
- La moneda única presenta grandes ventajas para la financiación de proyectos transfronterizos ya que, por ejemplo, se elimina el riesgo de tipo de cambio.

2. POSIBILIDADES DE SOLUCIÓN

Para promover una nueva cultura de la financiación de infraestructuras de transporte en Europa, respetando a la vez el artículo 155 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea (*"la Comunidad podrá apoyar proyectos de interés común apoyados por Estados miembros y [...] la Comisión, en estrecha colaboración con los Estados miembros, podrá tomar cualquier iniciativa útil para fomentar dicha coordinación (financiera)*), facilitando al mismo tiempo la sinergia entre el sector público y el privado, se hace necesario un nuevo enfoque.

Hay que recordar que el papel de las infraestructuras de transporte es fundamental para el buen funcionamiento de la economía porque permite aumentar el potencial de crecimiento de ésta merced a la obtención de economías de escala y de red²⁶. Existen senderos que es necesario explorar con el fin de hacer más eficaz la gestión de estos recursos limitados y encontrar eventuales nuevas fuentes de financiación. Ello supone, entre otras cosas, la instauración de instrumentos de gestión **únicos** para cada proyecto. El nuevo enfoque propuesto se basaría en la gama de opciones que se presenta a continuación:

1. Una mayor sinergia de las inversiones públicas: cualquiera que sea la forma de financiación mayoritaria, pública o privada, el tamaño, complejidad y carácter

²⁴ Asunto 324/98, sentencia de 7 de diciembre de 2000.

²⁵ Com (2000) 275 final.

²⁶ Lo que gana una red cuando se añade un nuevo nudo, a causa del tráfico inducido y de las nuevas posibilidades de comunicación. La falta de un eslabón en la cadena puede provocar un enorme efecto de red (ejemplo, la línea de alta velocidad que rodea París por el sur). Una red debe alcanzar una masa crítica para sobrevivir a la competencia de sus rivales. Por ello, necesita una financiación potente y coordinada.

transfronterizo de los principales proyectos de la red transeuropea de transportes hacen necesario definir mejor las prioridades y coordinar las diversas fuentes de financiación.

2. Instauración de estructuras de gestión jurídica y financiera basadas en el modelo de la sociedad de derecho europeo: la instauración de estas estructuras, específicamente creadas para cada gran proyecto, y respaldadas por la reglamentación de la Sociedad Europea, podría aportar la transparencia y coordinación (jurídica y financiera) que hoy en día falta en muchos de los entramados financieros de estos proyectos infraestructurales.

3. La promoción activa de la participación del capital privado requiere algunas cláusulas innovadoras y unas iniciativas valientes desde el punto de vista político, capaces de solventar las condiciones y limitaciones citadas en el apartado 1.5. Entre estas opciones, ya ensayadas en la práctica, hay que destacar las siguientes:

a) los sistemas de concesión que adjudican la mayoría de los riesgos al inversor privado sobre la base de una gestión activa de la demanda;

b) diferentes sistemas que permiten a los socios privados intervenir ya en la fase de concepción de un proyecto, como por ejemplo el sistema de la iniciativa privada o el de oferta competitiva sobre la base de unas exigencias funcionales generales ("output specifications");

c) la introducción de indicadores de calidad y de "cláusulas de progreso", que permiten al inversor privado rentabilizar la inversión inicial a lo largo de todo el ciclo de vida de un proyecto;

d) la posibilidad de hacer extensivos estos métodos a varios proyectos interconectados (eventualmente, más allá de las fronteras nacionales).

Habrá que procurar que estas soluciones sean compatibles con las exigencias de transparencia e igualdad de trato. Por ejemplo, la experiencia demuestra que los Estados miembros suelen tener dificultades para conciliar la iniciativa privada con las obligaciones de transparencia e igualdad de trato de todos los candidatos potenciales. Algunos Estados miembros afirman incluso que cuando la iniciativa procede del sector privado ya no es posible garantizar que tenga lugar una oferta competitiva, lo que, por supuesto, es contrario al Tratado.

4. Definición de un marco comunitario estable y previsible en materia de tarificación por el uso de infraestructuras. Este enfoque haría más eficaz la utilización de las infraestructuras, mejorando su rentabilidad y su atractivo para los inversores. Contribuiría a mejorar la calidad de servicio, permitiendo financiar los gastos de manutención. Los costes de los transportes quedarían reflejados de una forma más precisa, lo que, en ciertos casos bien determinados, haría posible un reembolso de las inversiones. La presentación de un instrumento legislativo a través de la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías ("viñeta europea"), como resultado de lo decidido en el Consejo Europeo de Bruselas de los días 20 y 21 de marzo de 2003, permitiría dar un enfoque comunitario a la cuestión de la tarificación de las infraestructuras, y definiría las condiciones de

establecimiento de financiaciones cruzadas previstas en el Libro Blanco sobre transporte.

5. **Finalmente, podría también considerarse el aumento de los fondos específicos y la constitución de préstamos o garantías comunitarias para préstamos, específicamente dedicados a proyectos prioritarios de la red transeuropea de transporte.**

3. FOMENTO DE LA COORDINACIÓN Y DESARROLLO DE LA SINERGIA CON LA AYUDA DE NUEVAS ESTRUCTURAS

3.1. Los fondos

En su Resolución sobre el Libro Blanco en materia de política de transportes, el Parlamento Europeo²⁷ propone un enfoque coordinado mediante la *"creación, en el marco de las perspectivas financieras, de un **Fondo** europeo de transportes, instrumento financiero con una dotación presupuestaria apropiada y aplicable a todos los Estados de la Unión, a todos los modos de transporte y a todas las problemáticas del sector"*. Pero, independientemente de esta propuesta, cuya amplitud y contenido exactos están aún por determinar, la necesidad de llevar a cabo una gestión coordinada de todos los fondos públicos y privados que se dedican a la red transeuropea de transporte sigue siendo una prioridad. Y es que los fondos públicos - sean nacionales o comunitarios- no parecen utilizarse de forma óptima. En el marco de la red transeuropea de transportes, estos recursos son a menudo dispersados en una multitud de proyectos, sin que se respete un orden de prioridades entre los mismos. Esta dispersión de recursos tiene a veces un efecto negativo sobre el desarrollo de la red transeuropea de transportes, como demuestran los retrasos registrados en la realización de los proyectos.

La propuesta de la Comisión de aumentar su aportación máxima de financiación en proyectos de la red transeuropea de transportes de 10% a 20% corresponde a su voluntad de concentrar la acción en un número restringido de proyectos prioritarios con fuerte valor añadido transeuropeo. De este modo, se hace hincapié en determinadas infraestructuras; esta financiación pública comunitaria sería además un mensaje enviado a posibles interesados, atrayendo de este modo nuevos recursos a estos proyectos.

3.2. Las estructuras

Por lo que se refiere a la promoción y la coordinación activa de los proyectos transfronterizos de la red transeuropea, es necesario desarrollar la idea de crear una estructura europea que desempeñara los papeles de promotor y catalizador de los proyectos.

3.3. La coordinación a nivel de cada proyecto: constitución de entidades jurídicas de carácter transnacional

Si bien las AEIE (Agrupación europea de interés económico) parecen ser bastante adecuadas para las fases iniciales del proyecto (estudios), resultan mucho menos

²⁷ Resolución de 12 de febrero de 2003. Ponente D. Juan de Dios Izquierdo Collado. Apartado 82.

flexibles durante la fase de realización de las obras, habida cuenta de que los componentes de las AEIE son responsables de forma ilimitada, y no únicamente hasta los límites de su participación. Efectivamente, teniendo en cuenta el número de factores que intervienen en el proceso de creación de un proyecto europeo, así como los recursos financieros y los conocimientos técnicos necesarios, es fundamental garantizar una gestión coordinada de los fondos destinados al proyecto durante su fase de desarrollo, y no sólo durante su fase inicial. Es imperativo, por lo tanto, encontrar un instrumento jurídico que permita una coordinación más eficaz a nivel transnacional.

La aprobación por parte del Consejo, el 8 de octubre 2001, del estatuto de la Sociedad Europea (SE) permite ya aportar una respuesta parcial. Esta aprobación permitirá desde el momento de su aplicación, 2004, una gran simplificación, así como la realización de grandes economías de escala a la hora de establecer sociedades encargadas de gestionar los proyectos transfronterizos. La creación de empresas encargadas de cada gran proyecto de la red transeuropea de transportes transfronterizo podría llevarse a cabo, por lo tanto, en el marco de la Sociedad Europea -siempre dentro del respeto de la normativa comunitaria de competencia-, utilizando para ello, si no la estructura, al menos el espíritu, de la empresa común Galileo.

El establecimiento de una estructura jurídica coherente es un paso fundamental para aumentar las posibilidades de éxito, y especialmente para encontrar la financiación necesaria para los proyectos transfronterizos. En este sentido, la Sociedad Europea dispondrá de grandes ventajas, con una personalidad jurídica única que le permitirá operar en varios Estados de la Unión. Este aspecto había sido ya evocado por Eurotunnel como una ventaja para evitar, más adelante, tener que atenerse, de manera acumulativa, a las obligaciones de derecho británico y francés. En este sentido, la Sociedad Europea gozaría además de una ventaja psicológica: por ejemplo, en caso de ser absorbida una sociedad francesa por una sociedad italiana, la sociedad resultante no sería italiana sino europea.

La Sociedad Europea quedará regulada por una legislación comunitaria directamente aplicable en todos los Estados miembros y, en su defecto, por el derecho de su lugar de registro.

- En este contexto, la instauración de empresas europeas para gestionar cada gran proyecto de la red transeuropea de transportes podría convertirse en una baza nada desdeñable. En particular, con la adopción de una sociedad para la gestión de un proyecto de la red, las empresas establecidas en más de un Estado miembro podrán fusionarse y operar en toda la Unión Europea y, en particular, en los dos países implicados en el proyecto;
- desde el punto de vista financiero, el hecho de constituir una sociedad puede permitir a los diferentes actores participantes tener una visión clara de la situación económica y financiera del proyecto, algo que no sería tan fácil con varias empresas sujetas a legislaciones diferentes;
- la existencia de una sociedad única permitiría igualmente reducir los gastos administrativos y jurídicos. Esto supone un ahorro notable en el marco de un grupo multinacional;

- por lo que se refiere a la elección de la fiscalidad, que es probablemente una de las cuestiones más peliagudas, y que hasta el momento no se ha abordado de forma satisfactoria, entre otras cosas porque su solución requiere la unanimidad de votos en el Consejo, estas empresas deberían tener libertad para elegir el derecho que se les ha de aplicar cuando dispongan de una filial en un determinado país: de este modo la Sociedad Europea podría hacer más atractiva la participación del sector privado en los proyectos²⁸; la creación de una Sociedad Europea mediante fusión, por ejemplo, no provocaría la imposición inmediata de plusvalías aún latentes, lo que supone una ventaja en comparación con el derecho común;
- las mejoras en la coordinación permitirían la realización de economías de escala y el aumento de la influencia en los mercados financieros a la hora de obtener préstamos. La existencia de una sociedad única podría facilitar, por ejemplo a través de una convocatoria de ofertas competitiva, la firma de un acuerdo global de financiación para el proyecto;
- la existencia de una entidad única podría facilitar la identificación de las funciones, responsabilidades y riesgos que deben asumir los diferentes actores, especialmente los que corresponden al sector público del sector privado. Se trata en primer lugar de garantizar que la determinación de tareas quede, en este tipo de empresa, bien establecida. Su principal tarea sería la de llevar a buen término el proyecto transfronterizo mediante la asociación de fondos públicos²⁹ y, eventualmente, privados. Con el fin de garantizar que estas empresas funcionen de un modo transparente habrá que instaurar un mecanismo de vigilancia que compruebe que las decisiones tomadas se ajustan a las orientaciones de las autoridades públicas, nacionales o comunitarias. En este sentido la SE permitirá, gracias a la flexibilidad de su régimen, la utilización tanto del sistema monista (Presidente y Consejo de Administración) como del dualista (Consejo ejecutivo y Consejo de Supervisión).

Hay que recordar igualmente que la Sociedad Europea prevé la posibilidad de asociar a los empleados con el funcionamiento y control de la misma, bien sea mediante la negociación social o mediante la existencia de unas prescripciones mínimas fijadas en el propio Reglamento. Estos aspectos son particularmente importantes en el marco de infraestructuras ferroviarias, ámbito en el que los interlocutores sociales siguen defendiendo, en la mayoría de los Estados miembros, la dimensión pública del empresa.

3.4. Desarrollo de nuevos instrumentos financieros comunitarios

Casi diez años después de la publicación del "Libro Blanco de la Comisión sobre el crecimiento, la competitividad y el empleo", que proponía la emisión de empréstitos comunitarios para la financiación de las Redes Transeuropeas, la insuficiencia de

²⁸ Excepto para lo referente a adaptaciones muy específicas a la legislación fiscal existente, el problema del fiscal impositivo sigue abierto para las SE, como para toda empresa con sucursales abiertas en varios países. En un primer momento, lo que está previsto es que se permite a la sociedad que elija su sede fiscal si dispone, en el país donde quiere tributar, al menos una sucursal. El objetivo, más adelante, es el de llegar a una sola sede fiscal consolidada a nivel de la Unión para el impuesto de sociedades.

²⁹ Ref. Øresundkonsortiet.

instrumentos financieros y presupuestarios ha quedado patente a la vista de los retrasos cada vez mayores en la realización de los programas y, especialmente, en la de los proyectos prioritarios. Hay que recordar a este respecto que el **Consejo Europeo** acordó, en su reunión de diciembre de 1993 en Bruselas, que «se aportará una financiación complementaria, siempre que sea necesario, para garantizar que los proyectos prioritarios no se enfrenten a obstáculos financieros que comprometan su realización. En esta perspectiva, el Consejo Europeo ha invitado al Consejo de Economía y Finanzas a que estudie, en colaboración con la Comisión y el Banco Europeo de Inversiones, las modalidades que permitan movilizar hasta 8.000 millones de ecus adicionales al año en concepto de préstamos en beneficio de los operadores dedicados a la realización de las redes. La posibilidad que así se abre no deberá contrarrestar ni los esfuerzos que están realizando los Estados miembros para reducir la deuda pública ni la estabilidad de los mercados financieros».

La reorientación y reprogramación de los recursos financieros aprobados en el Consejo Europeo de Berlín, la segunda revisión -actualmente en curso- de las orientaciones de la red transeuropea de transportes (incluidos todos los modos), y la definición de una red transeuropea del transporte ferroviario de mercancías abierta a la competencia, son elementos nuevos que dan un nuevo impulso a la política de la red transeuropea de transportes en la Europa ampliada. Se trata de una cuestión que se situará en el punto de mira de la próxima revisión de las previsiones financieras.

En este contexto, es difícil ver cómo podría la Unión sustraerse a un debate sobre el aumento sustancial de los fondos comunitarios destinados a la realización de la red transeuropea de transportes. Esto no prejuzga en modo alguno los trabajos en curso sobre las nuevas perspectivas financieras, pero ilustra la especificidad de la red transeuropea, cuyos límites temporales de realización van mucho más allá de la planificación financiera tradicional. Un futuro aumento de los fondos destinados a la realización de las redes transeuropeas permitiría la creación de grandes ejes que servirían de elementos de conexión entre los diferentes países de la Europa ampliada.

3.5. Garantías de la Unión para los riesgos políticos de la red transeuropea de transportes

Por mucho que no tengan la visibilidad pública de los préstamos, las garantías constituyen un servicio fundamental para la realización de aquéllos, porque ofrecen una cobertura de los riesgos asociados. Hay que subrayar que las normas de vigilancia del déficit público no afectan a las garantías concedidas por los Estados y las regiones. Por ello, las garantías estatales podrían dar la flexibilidad necesaria para hacer frente a las dificultades presupuestarias actuales.

El Título XV del Tratado³⁰ se refiere a la posibilidad de acción comunitaria en forma de garantías para proyectos de la red transeuropea de transportes. Esta posibilidad, formulada de forma muy clara, sólo se ha utilizado muy raramente en el Reglamento financiero de la red transeuropea de transportes para conceder un respaldo en forma

30

En el Tratado existen otras referencias relativas a las garantías. El apartado 1 del artículo 103 precisa que "los Estados miembros no asumirán ni responderán de los compromisos... de otro Estado miembro, sin perjuicio de las garantías financieras mutuas para la realización conjunta de proyectos específicos". El Banco Europeo de Inversiones puede también conceder garantías, según el art. 267, aunque raramente lo hace.

de participación en los costes de las garantías de los préstamos concedidos por instituciones financieras, siempre que:

- el proyecto sea considerado rentable;
- el proyecto sea ya objeto de una movilización de financiación pública y privada;
- el proyecto sea beneficiario de créditos comunitarios;
- el proyecto esté en parte financiado por ingresos procedentes de la tarificación.

Estas tres condiciones abren la posibilidad del recurso a la concesión de garantías o de préstamos comunitarios³¹.

Tratándose de acciones externas existe un fondo de garantía³² que recibe asignaciones del presupuesto comunitario destinadas a cubrir estas operaciones. Este fondo de garantías del presupuesto comunitario concede también garantías para préstamos del Banco Europeo de Inversiones a países terceros. Tales garantías cubren en este momento los riesgos políticos, por ejemplo la imposibilidad de transferencia de divisas, la expropiación, los conflictos armados, las revueltas civiles y los riesgos comerciales. Sin embargo, el Consejo ha propuesto al Banco Europeo de Inversiones que asuma la cobertura de riesgos comerciales mediante garantías no estatales en un 30% de sus préstamos.

Partiendo de estas posibilidades a nivel de la Unión, la decisión política de no realización de un proyecto podría ser interpretada como un riesgo político de carácter medioambiental, presupuestario, etc.; esta interpretación podría extenderse a la no realización de proyectos conexos en la red y fundamentales para la economía de un proyecto (riesgo de red) y a la no ejecución de compromisos formales de la Unión (apertura de mercados). La Unión podría conceder garantías a los proyectos de forma conjunta con los Estados miembros que participan en ellos y con el Banco Europeo de Inversiones. La función principal de estas garantías es dejar patentes el interés y la confianza de la Unión en un determinado proyecto. Se trataría de garantías conjuntas, aunque la parte principal de su carga recaería sobre los Estados miembros beneficiarios del proyecto. La participación del BEI daría credibilidad técnica a las garantías, ya que se encargaría de evaluar la vulnerabilidad del proyecto frente a los riesgos cubiertos, especialmente en el caso en que un Estado miembro no respetara sus compromisos en materia de realización de infraestructuras de transporte, o cambiara sus prioridades sin consulta previa de los demás Estados o partes interesadas. A título de ejemplo, cabría preguntarse qué perjuicios económicos podría acarrear al proyecto Lyon-Turín la realización de un nuevo túnel de carreteras en los Alpes (deshablamiento del túnel de Fréjus, realización del Mercantour). Para

³¹ Estas mismas razones llevaron, en 1994, a la creación del Fondo Europeo de Inversiones (FEI). En 2000 la responsabilidad y funciones han sido asumidas, en este ámbito, por el Banco Europeo de Inversiones.

³² El artículo 3 del Reglamento 2728/94 establece: "El importe del fondo deberá alcanzar un nivel apropiado, denominado en lo sucesivo «importe objetivo». El importe objetivo queda fijado en el 10 % del saldo vivo del principal del conjunto de los compromisos de la Comunidad...". Apartado 1 del artículo 4: "Las transferencias al fondo contempladas en el primer guión del artículo 2, equivaldrán al 14 % del importe del principal de las operaciones hasta que el fondo alcance el importe objetivo".

cubrir estas garantías podría crearse un fondo de mutualización del riesgo entre los diferentes proyectos de la red transeuropea de transportes. Como todos los sistemas de seguro, se trataría de mutualizar los riesgos de un máximo de proyectos.

Podría establecerse un fondo de reserva, que seguiría las líneas generales que se determinaran con el BEI; éste se alimentaría con las primas pagadas por las empresas participantes y las administraciones públicas interesadas, entre ellas la Unión.

La dotación de esta reserva estaría en función de la probabilidad de que se materialicen unos riesgos limitados. Las aportaciones del presupuesto comunitario en esta reserva correrían a cargo de la línea presupuestaria RTE, sin que sea necesario modificar el actual reglamento, o eventualmente de contribuciones de los fondos estructurales y de cohesión. Las implicaciones concretas de este enfoque deberían ser examinadas en marco de los trabajos sobre las nuevas perspectivas financieras.

CONCLUSIONES

La financiación de la Red Transeuropea de transportes en la Unión Europea ampliada necesitará, en el futuro:

- promover la participación de capitales privados a través de medios innovadores con el fin de superar las condiciones actuales, que impiden la generalización de las Asociaciones entre el sector público y el privado
- garantizar la coherencia y complementariedad de las estructuras que deban gestionar este tipo de proyectos, especialmente a través de métodos e instrumentos de gestión única y de la constitución de entidades nuevas transnacionales del tipo de la "Sociedad Europea"
- revisión, en el marco del debate ya iniciado sobre las futuras perspectivas financieras, del nivel de recursos financieros comunitarios.

PARTE II - HACIA UN SERVICIO EUROPEO DE TELEPEAJE

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. INTRODUCCIÓN

Los **sistemas de peaje electrónico de carreteras**, también denominados "sistemas de telepeaje", se introdujeron a principios de los años noventa en las autopistas de peaje de los países europeos donde el peaje sirve para financiar la construcción y el mantenimiento de las infraestructuras. Su objetivo principal consiste en reducir el tiempo de paso por las áreas de peaje y aumentar así su capacidad. Los sistemas introducidos a nivel local y posteriormente a nivel nacional son distintos e incompatibles entre sí. Esta situación ha originado nuevas dificultades para los automovilistas, que deben fijar (a veces en una misma aglomeración urbana) varias pegatinas en el parabrisas de su vehículo si desean abonarse a estos sistemas. Italia, Portugal, Francia, Suiza, Eslovenia y Noruega disponen de sistemas nacionales, pero incompatibles entre sí. El actual aumento del tráfico internacional obliga a plantearse la cuestión de la interoperatividad de estos sistemas a nivel europeo.

Por otra parte, y especialmente en los periodos de tráfico más denso o, con carácter más crónico, en determinados puntos especialmente recargados de la red europea de carreteras, **el paso por las áreas de peaje causa aglomeraciones, retenciones, accidentes e incidentes** que perjudican a los usuarios de la carretera y el medio ambiente. El telepeaje, por el contrario, permite poner al usuario y su vehículo en el centro del sistema de transporte. Es una excelente herramienta para reducir la congestión cuando las áreas de peaje disponen de un número suficiente de carriles equipados y existe un número elevado de abonados (y por consiguiente un alto número de vehículos equipados), ya que esto permite separar a los abonados de los usuarios ocasionales bien sobre la plataforma de peaje o bien en sus accesos. Así, los abonados pueden pasar por carriles específicos, en los que no es necesario realizar ninguna operación manual y en los que pueden continuar circulando aunque sea a velocidad reducida sin tener que detenerse, cosa que es posible incluso si el carril está provisto de barreras levadizas, ya que sus dimensiones están calculadas al efecto. Mientras que el caudal de circulación máximo de un carril equipado con sistema de pago automático mediante tarjeta bancaria o con pago manual es de 120 vehículos por hora, un carril con telepeaje puede procesar entre 200 y 300 vehículos por hora en función de su configuración.

Al eliminar estos puntos de congestión y hacer el tráfico más fluido, el telepeaje reduce el número de accidentes y en consecuencia mejora la seguridad de los conductores. Además, limita los movimientos de moneda en las estaciones de peaje, lo que reduce los riesgos vinculados al transporte de estos fondos.

Por último, el telepeaje es la clave potencial del **desarrollo de la sociedad de la información en el tráfico vial**, dado que los equipos instalados a bordo de los vehículos permitirán desplegar una serie de servicios telemáticos de valor añadido y sistemas de seguridad destinados a los viajeros: llamada urgente automática en caso de accidente, información instantánea sobre las condiciones del tráfico o sobre el tiempo de viaje, etc., por lo que puede decirse que contribuye a reforzar la industria electrónica europea, que está a la cabeza en este ámbito y que exige la aplicación de normas técnicas que eviten la fragmentación del mercado. Por otra parte, los fabricantes de automóviles dispondrán también de la posibilidad de integrar los equipos de telepeaje en sus nuevos vehículos.

2. ACCIONES DE NORMALIZACIÓN

Los sistemas de telepeaje actuales se basan en la **tecnología de microondas de corto alcance**, de la que existen numerosas variantes en el mercado. Las labores de normalización vienen sucediéndose desde hace años en el seno del Comité Europeo de Normalización (CEN) y culminaron en enero de 2003 en la adopción de un proyecto de norma definitiva. No obstante, este proyecto incluye dos variantes.

El CEN había votado una serie de **prenormas** en 1997, pero éstas no garantizaban la compatibilidad entre los sistemas y permitían diversas interpretaciones, con lo cual hoy día existen en Europa las dos variantes mencionadas. Lo que ha hecho que hoy día existan en Europa las dos variantes mencionadas. Aparte de estas prenormas, existen otros muchos sistemas más antiguos, pero con un despliegue muy amplio y, algunos, con gran número de abonados.

Esto hace necesaria una Directiva europea que garantice la migración hacia la interoperatividad futura de los sistemas distintos desde el punto de vista del usuario y evite que los distintos Estados de la Unión sigan adoptando sistemas de telepeaje nacionales técnicamente incompatibles que supongan dificultades añadidas al tráfico rodado internacional y dificulten el buen funcionamiento del mercado interior. De hecho, sin esta Directiva, los conductores deberán equipar sus vehículos con diversas cajas de uso nacional para poder circular sin dificultades por la red europea de carreteras.

Esta Directiva se basa en los trabajos preparatorios realizados en el marco de los Programas Marco de Investigación y Desarrollo, y de las Redes Transeuropeas.

3. ACCESO AL PEAJE POR PARTE DE LOS NUEVOS ESTADOS MIEMBROS Y SITUACIÓN DE LOS CAMIONES

El telepeaje se ha generalizado en toda Europa a partir de algunos países. Algunos países europeos han introducido recientemente o prevén introducir el telepeaje como herramienta de su política de regulación del tráfico bien en zonas urbanas (Países Bajos, Reino Unido) o bien para determinadas categorías de vehículos (camiones en Alemania, Austria y Suiza). Algunos de estos países han recurrido a tecnologías más recientes como la localización por satélite (la denominada GNSS: en un primer momento GPS y luego GALILEO) asociada a las comunicaciones móviles (según la norma GSM/GPRS). Esta elección les ahorra, en particular, costosas inversiones en el equipamiento de sus redes de carreteras y les permite utilizar la tecnología más avanzada, apostando por el desarrollo de sistemas de navegación por satélite, concretamente GALILEO. De esta forma optan por una tecnología de referencia para el futuro desarrollo del transporte por carretera. Antes de la entrada en funcionamiento de GALILEO en 2008, el sistema precursor EGNOS permitirá, a partir de 2004, disponer de una precisión de localización superior a la que permite el GPS. Asimismo, la asociación de la localización por satélite y las comunicaciones móviles son la única solución que permite aplicar sin problemas el "peaje por zonas", es decir, tarificar los vehículos que entran o salen de una determinada zona geográfica (un núcleo urbano, por ejemplo). No obstante, otros países prefieren una alternativa más conservadora en función de sus políticas de tarificación y la topología de su red, y continúan optando por la tecnología de microondas.

Actualmente en los Estados miembros no hay prevista ninguna tecnología distinta de la basada en microondas o el par GPS/GSM para la aplicación de nuevos sistemas de peaje.

Así pues, en el futuro el telepeaje europeo se basará en la utilización múltiple de tres tecnologías, lo que podría causar considerables dificultades a los viajeros. A modo de ejemplo, puede examinarse la situación de los camiones. Éstos ya deben pagar, desde hace algunos años, un impuesto en Suiza, que es un país de paso obligado para una gran proporción del tráfico rodado transalpino. Esto les obliga a ir equipados con un complejo dispositivo instalado en la cabina, que debe ser visible desde el exterior por los agentes de policía o de aduanas, a fin de permitir un control visual de su funcionamiento y su correcta utilización. El sistema suizo combina la utilización del sistema de microondas DSRC y el GPS. Austria anunció a finales de mayo de 2002 su decisión de aplicar un sistema diferente basado únicamente en el DSRC, pero concebido también en el contexto de la política de tarificación de camiones. Alemania anunció una decisión similar en junio de 2002, utilizando una combinación de las tres tecnologías. Esta situación se complicará aún más cuando otros países europeos como los Países Bajos y el Reino Unido establezcan un sistema de tarificación de los camiones y cuando algunos como Francia permitan a los camiones utilizar sus actuales sistemas de telepeaje nacionales (Italia ya lo autoriza). ¿Puede aceptarse que los conductores de camiones deban a largo plazo llevar en su cabina una docena de cajas electrónicas (cuyas dimensiones pueden alcanzar entre 1,5 y 2,5 dm³ y cuyo peso oscila entre 1 y 2 kg cada una) con la única función de pagar el peaje? También el precio de estos equipamientos hace esta situación inaceptable.

Así pues, urge obligar a que los conductores que realizan transporte internacional puedan disponer de cajas electrónicas capaces de leer todos los sistemas utilizados en Europa, algo que, según los fabricantes, es posible y no entraña un aumento importante de los precios de las cajas. Algunos fabricantes consideran que se pasará de un precio de alrededor de 20 € por una caja electrónica capaz de comunicar con un solo sistema de microondas a un precio de alrededor de 25 € por una caja interoperable, capaz de leer todos los sistemas de microondas que operan en la Unión. El verdadero aumento del precio de las cajas irá asociado a la adición del sistema de satélite/telefonía móvil. En todo caso, el precio de una caja electrónica de comunicación por satélite no aumentará de forma significativa al añadirle el mecanismo de lectura de los sistemas de microondas.

Por otra parte, el funcionamiento de estas cajas es distinto en cada caso, lo que aumentará el riesgo ya existente de que los conductores de camiones cometan errores de utilización, con las consiguientes infracciones involuntarias de la legislación (incorrecciones en la declaración del remolque o del número de ejes, por ejemplo) y las complejas situaciones derivadas de ello para usuarios y concesionarios. Por lo tanto, es necesario intervenir para armonizar y racionalizar las cajas electrónicas.

4. OBJETIVO DE LA DIRECTIVA

La presente Directiva se anuncia en el Libro Blanco sobre política de transportes "La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad". En ella se establecen las condiciones necesarias para asegurar cuanto antes, la instauración de **un "servicio europeo" de telepeaje** en el conjunto de la red de carreteras de peaje.

Este servicio deberá basarse en el principio de "un único contrato por cliente y una única caja por vehículo".

Conviene observar que la Directiva no trata la política de tarificación como tal ni prejuzga las posibles opciones en cuanto a las futuras políticas de tarificación. Por el contrario, las soluciones técnicas adoptadas permiten aplicar las distintas políticas que actualmente están considerándose a escala comunitaria y de Estados miembros. **Al garantizar la interoperatividad de los sistemas de peaje en el mercado interior, la Directiva facilitará la aplicación de una política de tarificación de las infraestructuras a escala europea.** Las tecnologías preconizadas permiten cubrir el conjunto de las infraestructuras (autopistas, carreteras, puentes, túneles, etc.) y todos los vehículos (camiones, vehículos ligeros, motocicletas, etc.).

5. APLICACIÓN DEL OBJETIVO

Los concesionarios de autopistas han realizado importantes inversiones (del orden de varios centenares de millones de euros en cada red) para instalar sus sistemas, originalmente destinados a aportar una comodidad suplementaria a los conductores de vehículos ligeros. Estas inversiones y su amortización contable y técnica deben tenerse en cuenta al realizar una migración progresiva hacia sistemas interoperables enmarcada en el concepto de "servicio europeo". Los sistemas nacionales o locales actuales podrán conservarse junto a dicho servicio europeo para atender las aplicaciones locales hasta su desmantelamiento. En todo caso, la obligación de que los gestores pongan a disposición de los usuarios que así lo deseen receptores interoperables reducirá sensiblemente las consecuencias que esta situación pueda tener para los usuarios.

Este planteamiento permitirá avanzar hacia la interoperatividad de los sistemas actuales. No obstante, algunos países ya citados desean introducir el telepeaje para los camiones hacia 2003– 2004 y algunas ciudades como Roma o Londres han decidido establecer un peaje para controlar el acceso de los vehículos a sus centros urbanos. Así pues, resulta importante ir fijando las directrices técnicas que garanticen la interoperatividad de los futuros sistemas. Por otra parte, también el mercado exige un sistema de referencia para el futuro.

A fin de responder a esta doble problemática, el "servicio europeo de telepeaje" se basará en una solución a corto plazo (horizonte 2005) que tendrá en cuenta el sistema actual, para pasar a una solución a largo plazo (horizonte 2008-2012), que es la aquí decidida y presentada.

La Comisión invita a los fabricantes del sector a proseguir unas actuaciones que deberán conducir lo antes posible a la adopción de normas comunes para las tres tecnologías.

6. ASOCIACIÓN DE LA LOCALIZACIÓN POR SATÉLITE Y LAS COMUNICACIONES MÓVILES A LAS TECNOLOGÍAS POR MICROONDAS A CORTO Y MEDIO PLAZO PARA OPTAR EXCLUSIVAMENTE POR LA TECNOLOGÍA MÁS MODERNA A LARGO PLAZO

Esta asociación, presentada en el artículo 2, tiene por objeto **posibilitar la tarificación de la red sin recurrir a la construcción de nuevas plataformas.** La generalización de las políticas de tarificación requiere la utilización de nuevas

soluciones tecnológicas que permitan cubrir el conjunto de la infraestructura de carreteras. No puede contemplarse la construcción de carreteras de peaje en toda la red, incluidos los centros urbanos, por razones de carácter económico, medioambiental y de seguridad.

La propuesta se basa en la utilización de nuevas tecnologías ya disponibles: el par GNSS/GSM, asociado a las tecnologías de microondas, ya utilizadas hoy día en la Unión y muy extendidas. Estas tres tecnologías son las únicas actualmente previstas en los nuevos sistemas de peaje de Europa.

Se defiende la utilización de las tecnologías de localización por satélite y de telefonía móvil para el despliegue del servicio europeo de telepeaje así como para todos los nuevos sistemas nacionales, debido a su mayor flexibilidad y a su mejor adecuación a las nuevas políticas comunitarias de tarificación. Por otro lado, estos elementos ya forman parte de numerosos sistemas de seguridad activa con los que los fabricantes comienzan a equipar sus vehículos. En todo caso, los gestores que deseen utilizar los sistemas de microondas en los sistemas nuevos pueden hacerlo hasta 2008.

Esta posibilidad de elección garantiza la continuidad de las inversiones ya realizadas en varios países europeos, teniendo en cuenta que es incuestionable que las nuevas tecnologías se impondrán en el próximo futuro, tanto más cuanto que abrirán la puerta a los nuevos servicios de valor añadido para los viajeros mencionados en la introducción. Dicha posibilidad de elección permite también dar a los gestores la libertad de elegir la solución más ajustada a su situación específica, al tiempo que crea las condiciones necesarias para el despliegue del servicio europeo de telepeaje.

7. SOLUCIÓN TÉCNICA A LARGO PLAZO PARA EL DESPLIEGUE DEL SERVICIO EUROPEO: ES NECESARIO CONTAR CON LA SOLUCIÓN SATELITAL A PARTIR DE 2008 PARA LOS NUEVOS SISTEMAS Y DE 2012 DE FORMA GENERALIZADA

En 2008, las tecnologías de microondas concebidas en los años 70 tendrán más de treinta años y habrán quedado anticuadas respecto a los nuevos avances tecnológicos, aunque sigan utilizándose en las redes de autopistas. Por el contrario, la solución satelital, reforzada por la aplicación integral de GALILEO en 2008, habrá alcanzado su madurez y habrá tenido tiempo no sólo de demostrar su validez sino también de adquirir la experiencia necesaria para atender por sí sola las necesidades del servicio europeo de telepeaje. Concretamente, el difícil problema del control del fraude, que hoy se soluciona mediante complejos medios de comunicación tierra-vehículo de corto alcance, debería poder resolverse de forma más sencilla gracias a la aparición de nuevas soluciones.

También cabe temer que de aquí a 2008 se realicen nuevas pruebas encaminadas a introducir nuevos sistemas de microondas, lo que provocaría nuevos problemas de interoperatividad técnica.

Por esta razón en la Directiva se indica que en 2008 deberá adoptarse la solución satelital formada por la asociación de la localización por satélite y de las comunicaciones móviles frente a la de las tecnologías basadas en las microondas, para todos los nuevos sistemas puestos en servicio a partir de esa fecha en el marco del servicio europeo de telepeaje. No obstante, y a fin de proteger las inversiones

realizadas o previstas recientemente en algunos países, concretamente Austria, España, Francia, Grecia, Portugal e Italia, podrán seguir utilizándose los sistemas de microondas aún en servicio, pero todos los países que sigan utilizándolos deben contar con una estrategia de migración para 2010. La migración deberá estar realizada para 2012.

La Comisión deberá presentar un informe antes del 31 diciembre 2007, a fin de garantizar que los problemas actuales de la solución satelital se atienden de forma adecuada. Si este informe, preparado con la colaboración del Comité de telepeaje, demuestra que los sistemas basados en la tecnología satelital y la telefonía móvil siguen presentando problemas de utilización, la Comisión presentará una propuesta que permita continuar utilizando en paralelo los sistemas de satélite/telefonía móvil y microondas.

También conviene destacar que la adopción de la solución técnica basada en la tecnología satelital y las comunicaciones móviles permitirá asimismo que desaparezcan las barreras de peaje para la mayor parte de los usuarios, que podrán pagar sin detenerse. Sólo subsistirán instalaciones reducidas para los usuarios poco frecuentes y no equipados.

En este contexto, es muy importante que los fabricantes del sector garanticen que los organismos de europeos de normalización llevan a cabo el proceso de normalización de la tecnología de microondas, pero sobre todo para las tecnologías basadas en la tecnología satelital y las comunicaciones móviles.

8. CALENDARIO DE PUESTA EN MARCHA DEL SERVICIO EUROPEO

Las modalidades técnicas y contractuales necesarias para desplegar íntegramente el "servicio europeo" sobre las bases técnicas anteriormente mencionadas serán estudiadas por el Comité presentado en el artículo 5.

El servicio se desplegará en dos fases:

- telepeaje de camiones y autocares, a partir de 2005
- automóviles particulares, a partir de 2010.

De aquí al 2010, los avances tecnológicos habrán permitido integrar a bordo de todos los vehículos de cuatro ruedas equipos que comuniquen con el exterior mediante interfaces de microondas, GSM/GPRS y GNSS, y permitan la utilización de distintos servicios telemáticos como el telepeaje. Este salto tecnológico, ya en marcha, hará bajar los costes actuales del equipamiento de vehículos con identificadores de microondas, que están entre 20 y 50 euros.

El servicio europeo permitirá la plena aplicación de las políticas de tarificación de camiones y de control de la congestión en las zonas urbanas mediante tarificación, políticas que la Unión Europea y los Estados miembros desean introducir. Además de facilitar una mayor adecuación al "peaje por zonas" como se ha mencionado anteriormente, la localización por satélite asociada a la telefonía móvil permite evitar el equipamiento a posteriori de las redes de carreteras no diseñadas para el peaje.

En el horizonte del 2010, la interoperabilidad entre los sistemas de telepeaje nacionales se verá garantizada por el despliegue de un "servicio europeo" ofrecido a todos los tipos de clientes.

9. PUESTA EN MARCHA DEL SERVICIO EUROPEO: COMITÉ DE REGLAMENTACIÓN

Los principios esenciales del servicio europeo se describen en el artículo 3. Ofrecido por todos los gestores de infraestructuras de peaje, dicho servicio permite poner verdaderamente al viajero en el centro del dispositivo de transporte por carretera. Abierto a todos y accesible en toda la red mediante un único contrato de suscripción, garantizará una única interfaz entre el cliente y los gestores de infraestructuras, en cumplimiento de los grandes principios básicos de la legislación europea, especialmente los relacionados con la protección de la intimidad y los datos informáticos personales.

Es necesario definir con precisión las modalidades del servicio europeo y las numerosas medidas técnicas complementarias. A modo de ejemplo, debe establecerse un protocolo de acuerdo entre los gestores europeos de infraestructuras, que facilite el despliegue de este servicio y el establecimiento de un sistema de compensación.

La Comisión es la encargada de definir el "servicio europeo" y adoptar las decisiones técnicas necesarias a tal efecto, de acuerdo con el procedimiento de comitología recogido en el artículo 5 de la Directiva. La Directiva prevé en el artículo 5 de la propuesta, la creación de un Comité que asistirá a la Comisión y estará compuesto por representantes de los Estados miembros que cuenten con experiencia concreta en el ámbito del peaje electrónico y de la gestión de carreteras. Dado que este Comité no existe actualmente, deberá ser creado. El Comité se basará en los resultados de los proyectos de investigación realizados dentro del Programa Marco de Investigación y Desarrollo, y de las Redes Transeuropeas. Ya se han realizado algunos trabajos preparatorios bajo los auspicios de la Comisión, en los que han participado las Administraciones nacionales, los gestores de infraestructuras y las empresas del sector.

Sin que esta lista sea exhaustiva, deberán tratarse las cuestiones siguientes:

- Definición precisa del servicio ofrecido: en particular, especificaciones funcionales y técnicas del servicio, de la calidad de éste y de su nivel de despliegue en las áreas de peaje, para limitar las aglomeraciones, las retenciones y los incidentes de todo tipo causados por la percepción del peaje. Asimismo, se tratarán también las formas de pago asociadas al contrato de suscripción, servicio posventa, etc.
- Definición de las "aplicaciones telepeaje": es decir, de un único método de utilización del equipo de telepeaje. Como ejemplo, una tarjeta bancaria inteligente, una tarjeta sanitaria inteligente y un seguro de enfermedad son técnicamente compatibles, pero sólo la primera permite extraer billetes de banco en un distribuidor. El problema aquí tratado es del mismo tipo.
- Lanzamiento y seguimiento de las medidas de normalización técnica con los organismos de normalización europeos.

- Eventuales complementos técnicos a las normas o prenormas utilizadas que permiten garantizar la interoperabilidad. Métodos de incorporación de avances tecnológicos, en particular, en el ámbito de las comunicaciones móviles.
- Armonización de los procedimientos de telepeaje entre gestores: clasificación de vehículos, señalización en las áreas de peaje, usuarios ocasionales no equipados.
- Especificaciones de integración de los equipos en los vehículos.
- Procedimientos de homologación a nivel europeo de los equipos instalados a bordo de los vehículos y al borde de las carreteras, así como del conjunto vehículo-equipo, especialmente en cuanto a la seguridad vial se refiere.
- Validación de las soluciones técnicas adoptadas respecto a las normas europeas en materia de protección de las libertades y derechos fundamentales de las personas físicas, en particular, de su vida privada. En particular, deberá garantizarse la conformidad con las Directivas 95/46/CE³³ y 2002/58/CE³⁴.
- Procedimientos de tratamiento de anomalías de funcionamiento (averías del equipo, mala utilización intencional o no, incidentes, etc.), sobre todo en el contexto internacional donde el cliente procede de un país distinto del lugar del pago.
- Definición de un protocolo de acuerdo entre gestores que permita la aplicación del servicio en la red de carreteras europea, y un único contrato con el cliente. Este protocolo de acuerdo deberá poder extenderse posteriormente a las entidades bancarias, cuyas tarjetas de pago irán asociadas a los sistemas de telepeaje.

La Comisión y el Comité se servirán de asesoramiento técnico prestado por grupos de expertos elegidos al efecto. La Comisión trabajará concretamente con un grupo de expertos compuesto por representantes de los gestores del "servicio europeo de telepeaje", del sector electrónico y del automóvil, y de los usuarios profesionales y particulares del servicio. Las consultas de este grupo de expertos tendrán especial valor durante la elaboración del informe sobre el estado de las tecnologías previsto para el 31 de diciembre de 2005 (apartado 5 del artículo 2). Estos grupos de expertos podrán encargarse de redactar los documentos preparatorios para los trabajos del Comité. Asimismo, la Comisión podrá pedir el dictamen de otros comités o grupos

³³ Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos.

³⁴ Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas).

de trabajo, en particular del grupo de protección de las personas en lo que respecta al tratamiento de datos personales creado en virtud del artículo 29 de la Directiva 95/46/CE.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO Y DEL CONSEJO

relativa a la generalización y la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje DE LAS CARRETERAS DE LA COMUNIDAD

(Texto pertinente a efectos del EEE) .

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, el apartado 1 de su artículo 71,

Vista la propuesta de la Comisión³⁵,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social³⁶,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones³⁷,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Consejo, mediante su Resolución de 17 de junio de 1997 relativa a la introducción de la telemática en los transportes por carretera, en particular al cobro electrónico de cánones³⁸, instó a los Estados miembros y a la Comisión a que elaboraran una estrategia a fin de garantizar la convergencia de los sistemas de cobro electrónico de cánones para alcanzar un nivel adecuado de interoperabilidad a nivel europeo. La primera fase de esta estrategia se presentó en la Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social y al Comité de las Regiones sobre sistemas interoperables de cobro electrónico en Europa³⁹.
- (2) Los Estados europeos que han implantado sistemas de peaje electrónico para la financiación de las infraestructura de carreteras o de percepción electrónica de cánones de uso de la red de carreteras (sistemas agrupados en lo sucesivo bajo el nombre de "telepeaje") utilizan mayoritariamente la tecnología de microondas de corto alcance, centrada en torno a la frecuencia de 5,8 GHz, pero estos sistemas son actualmente incompatibles entre sí. Los esfuerzos emprendidos por el Comité Europeo de Normalización (CEN) acerca de la tecnología de microondas condujeron en enero de 2003 a la elaboración de normas técnicas que facilitan la compatibilidad de los sistemas de telepeaje por microondas de 5,8 GHz, tras la aprobación de prenormas en

³⁵ DO n° C [...] de [...], p. [...]

³⁶ DO n° C [...] de [...], p. [...]

³⁷ DO n° C [...] de [...], p. [...]

³⁸ DO C 194 de 25.6.2997, p. 5

³⁹ COM (1998) 795 final

1997⁴⁰, pero estas normas técnicas comprenden dos variantes que no son totalmente compatibles. Dichas normas se basan en el modelo "Interconexión de Sistemas Abiertos" (ISA)⁴¹, definido por la Organización Internacional de Normalización para la comunicación entre sistemas informáticos.

- (3) No obstante, los empresarios y los gestores de infraestructuras de los Estados miembros de la Unión Europea han colaborado para desarrollar productos interoperativos basados en las prenormas aprobadas en 1997, optando por una transmisión de alta capacidad entre las unidades de tierra y las instaladas a bordo del vehículo. Esta elección debería permitir implantar nuevos sistemas de telepeaje técnicamente compatibles con los últimos sistemas instalados en la Comunidad (Francia, España y Austria).
- (4) Resulta esencial que esta labor de normalización se lleve a cabo lo antes posible, a fin de establecer normas técnicas que garanticen la compatibilidad de los sistemas de telepeaje basados en la tecnología por microondas. Asimismo, debe llevarse a cabo en el plazo más breve posible otra labor de normalización en cuanto a la combinación de tecnologías por satélite y de comunicaciones móviles destinados al telepeaje, a fin de evitar una nueva fragmentación del mercado.
- (5) Es necesario adoptar medidas en previsión de la generalización del despliegue de los sistemas de telepeaje en los Estados miembros y en los países vecinos, y será necesario disponer de sistemas interoperables adaptados al futuro desarrollo de la política de tarificación a escala comunitaria.
- (6) Las nuevas tecnologías de localización por satélite (GNSS) y de comunicaciones móviles (GSM/GPRS) aplicadas al telepeaje permiten responder a las exigencias de las nuevas políticas de tarificación previstas a escala comunitaria así como en los Estados miembros. Asimismo, permiten contabilizar los kilómetros recorridos por categoría de carretera sin requerir costosas inversiones de equipamiento de las infraestructuras ni la construcción de nuevas áreas de peaje. Además, estas tecnologías abren la puerta a nuevos servicios de seguridad e información para los viajeros, como la alerta automática en caso de accidente indicando la situación precisa de éste, información instantánea sobre las condiciones de circulación, la densidad del tráfico o el tiempo de viaje. En el ámbito de la localización por satélite, el proyecto GALILEO, puesto en marcha por la Unión Europea en 2002, aportará a partir de 2008 información de calidad superior a la que permite el actual sistema GPS, y óptima para los servicios telemáticos de carreteras. El sistema precursor EGNOS estará en funcionamiento en 2004 con resultados similares. No obstante, estos nuevos sistemas podrían presentar problemas en aspectos como la fiabilidad de los controles y la prevención del fraude.
- (7) La multiplicación de las tecnologías utilizadas o previstas para el telepeaje en los próximos años (sistema de microondas de 5,8 GHz, localización por satélite y comunicaciones móviles, fundamentalmente), y de las especificaciones impuestas por los Estados miembros y los países vecinos para sus sistemas de telepeaje, pueden perjudicar el buen funcionamiento del mercado interior y los objetivos de la política de transportes. Esta situación supone el riesgo de que en el futuro las cabinas de los

⁴⁰ Las prenormas CEN sobre transmisión microondas de corto alcance 5,8 GHz se conocen por la denominación técnica de Dedicated Short Range Communications (DSRC).

⁴¹ Referencia por completar

camiones acumulen cajas electrónicas incompatibles y costosas, con el consiguiente peligro de que los conductores cometan errores de manipulación o incurran en fraude involuntario.

- (8) Es necesario suprimir las barreras artificiales que dificultan la libre circulación de personas y mercancías entre los Estados miembros, respetando al mismo tiempo la posibilidad de que los Estados miembros o la Unión apliquen diferentes políticas de tarificación a los diversos tipos de vehículos a nivel local, nacional o internacional. Los equipos instalados a bordo de los vehículos deben permitir la aplicación de estas políticas de tarificación, respetando los principios de la no discriminación entre los ciudadanos de todos los países de la Unión Europea. Así pues, es necesario garantizar cuanto antes la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje a escala comunitaria.
- (9) Los conductores tienen derecho a disfrutar de una mayor calidad de servicio en la infraestructura de carreteras, especialmente en cuanto a seguridad, y a que se reduzca notablemente la longitud de las filas de espera en las áreas de peaje, especialmente los días de gran afluencia y en determinados puntos especialmente congestionados de la red. La definición del servicio europeo de telepeaje debe responder a este interés.
- (10) Los sistemas de telepeaje contribuirían significativamente a reducir el riesgo de accidentes y, consecuentemente, aumentar la seguridad de los viajeros en las áreas de peaje, a limitar los movimientos de moneda y a disminuir la congestión de estas áreas, especialmente en caso de gran afluencia. Asimismo, permitirían prevenir el impacto negativo que tendría sobre el medio ambiente la implantación de nuevas áreas de peaje o la ampliación de las existentes.
- (11) La introducción de sistemas de telepeaje requiere el tratamiento de datos personales, proceso que debe ajustarse a normas comunitarias establecidas concretamente en las Directivas 95/46/CE y 2002/58/CE. El derecho a la protección de los datos personales está reconocido explícitamente por el artículo 8 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.
- (12) Dado que los objetivos de la medida aquí considerada, **concretamente la interoperabilidad de los sistemas de peaje en el mercado interior** y la instauración de un **servicio europeo de telepeaje** en el conjunto de la red comunitaria de carreteras sujetas a peaje, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a su dimensión **europea**, pueden lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado CE. La presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar tales objetivos y se ajusta, por ello, al principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo.
- (13) Deben adoptarse las medidas necesarias para la aplicación de la presente Directiva de conformidad con la Decisión 1999/468 del Consejo, de 28 junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión⁴².

⁴² DO n° L 184 de 17.7.1999, p. 23.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Objetivo y ámbito de aplicación

En la presente Directiva se fijan las condiciones necesarias para garantizar la generalización y la interoperabilidad de los sistemas de peaje electrónico de las carreteras de la Comunidad. La Directiva es aplicable a la percepción electrónica de todos los tipos de cánones de carretera de toda la red de carreteras comunitarias, urbanas e interurbanas, autopistas, carreteras de primer orden o categoría inferior, y diversos elementos de la infraestructura como túneles, puentes o transbordadores.

Para alcanzar el objetivo fijado en el primer párrafo, se crea a un "servicio europeo de telepeaje". Este servicio deberá garantizar la interoperabilidad para el usuario de los sistemas de telepeaje ya instalados por los Estados miembros a escala nacional o regional por los Estados miembros, así como los que se instalen en el futuro en todo el territorio de la Unión.

Artículo 2

Soluciones tecnológicas

1. Todos los sistemas de telepeaje puestos en servicio a partir del 1 de enero de 2005 y destinados a los camiones de todas las categorías y/o los autocares, a efectos de efectuar las transacciones correspondientes en este sentido, se basan en la utilización de al menos una de las tres tecnologías siguientes:
 - (a) Localización por satélite
 - (b) Comunicaciones móviles según la norma GSM - GPRS (referencia GSM TS 03.60/23.060)
 - (c) Microondas 5.8 GHz.
2. De conformidad con el artículo 3 y desde el 1 de enero de 2005 se crea un "servicio europeo de telepeaje". A partir de dicha fecha los gestores deberán poner a disposición de los usuarios interesados unos equipos de a bordo, destinados a funcionar con todos los sistemas de telepeaje en servicio en la Unión y en vehículos de todos los tipos según el calendario establecido en el apartado 3 del artículo 3, y que sean interoperables y capaces de comunicar con todos los sistemas que funcionan en el territorio de la Unión.
3. Estos equipos de a bordo también pueden ir conectados al tacógrafo electrónico del vehículo para el cálculo de los cánones debidos.
4. A partir del 1 de enero de 2008, todo nuevo sistema que se ponga en servicio en el marco del "servicio europeo de telepeaje", mencionado en el artículo 3, se basará únicamente en las tecnologías de localización por satélite y comunicaciones móviles citadas en el apartado 1 del artículo 2.
5. Los sistemas que se pongan en servicio en el marco del "servicio europeo de telepeaje" antes del 1 de enero de 2008 deberán abandonar la tecnología microondas 5,8 GHz el 1 de enero de 2012. Entre el 1 de enero de 2008 y el 1 de enero de 2012 deberá concebirse y ponerse en práctica una estrategia de transferencia de dichos sistemas.

6. A fin de garantizar que las tecnologías por satélite o de comunicaciones móviles responden a las necesidades de los gestores de los sistemas de telepeaje, la Comisión presentará antes del 31 diciembre de 2005 un informe elaborado con la asistencia del Comité de telepeaje y, si procediera, una propuesta de prórroga de la utilización de los sistemas de microondas.
7. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para aumentar la utilización de los sistemas de telepeaje. Velarán, en particular, por que, a más tardar en 2005, al menos el 50% de los carriles de pago de cada área de peaje esté equipado de peaje electrónico.
8. Los Estados miembros velarán por que el tratamiento de los datos personales necesarios para el funcionamiento del "servicio europeo de telepeaje" se realice con arreglo a las normas europeas en materia de protección de las libertades y derechos fundamentales de las personas físicas, más concretamente con las Directivas comunitarias 95/46/CE y 2002/58/CE.

Artículo 3

Creación de un servicio europeo de telepeaje

1. Se crea un "servicio europeo de telepeaje" en toda la infraestructura de carreteras de la Comunidad en la que se perciba un peaje o canon de uso. El servicio se extenderá en todo el conjunto de la red con un único contrato de suscripción, que podrá formalizarse con cualquier gestor de una parte de la red.
2. El servicio europeo de telepeaje será independiente del nivel de tarificación aplicado o de la finalidad de la misma. El servicio afectará únicamente al método de percepción de los peajes o cánones. Será el mismo independientemente del lugar de matriculación del vehículo, de la nacionalidad del titular de la suscripción o del operador con que se hubiera contratado el servicio, y de la zona o el punto de la red de carreteras donde se recaude el peaje.
3. Los gestores de la red interesados deben ofrecer el servicio europeo a sus clientes de acuerdo con el siguiente calendario:
 - (a) vehículos de más de 3,5 toneladas, y vehículos que transporten más de 9 pasajeros (conductor +8), a partir del 1 de enero de 2005,
 - (b) otros tipos de vehículos, el 1 de enero de 2010 como máximo.

Artículo 4

Definición del servicio europeo de telepeaje

1. El servicio europeo de telepeaje se define sobre la base de los elementos siguientes:
 - (a) Especificaciones funcionales y técnicas del servicio, de la calidad de éste y de su nivel de despliegue en las áreas de peaje, para limitar las aglomeraciones, las retenciones y los incidentes de todo tipo causados por la percepción del peaje.
 - (b) Lanzamiento y seguimiento de las medidas de normalización técnica con los organismos de normalización europeos.
 - (c) Eventuales complementos técnicos a las normas o prenormas utilizadas, para garantizar la interoperabilidad; métodos de incorporación de los avances

tecnológicos, en particular de los avances en las comunicaciones móviles, para actualizar la lista de tecnologías en que se fundamenta el servicio europeo de telepeaje.

- (d) Especificaciones de integración de los equipos en los vehículos.
 - (e) Procedimientos de homologación a nivel europeo de los equipos instalados a bordo de los vehículos y al borde de las carreteras, así como del conjunto vehículo-equipo, especialmente en cuanto a la seguridad vial se refiere.
 - (f) Clasificación de los vehículos.
 - (g) Modelos transaccionales.
 - (h) Protocolo de acuerdo entre los gestores de la red vial en cuestión, que permita la puesta en funcionamiento del servicio en la red de autopistas europea, y un contrato único con el cliente.
 - (i) Tratamiento de casos particulares como: usuarios ocasionales y problemas de funcionamiento del tipo que sean.
 - (j) Validación de las soluciones técnicas adoptadas respecto a las normas europeas en materia de protección de las libertades y derechos fundamentales de las personas físicas, en particular, de su vida privada. En particular, deberá garantizarse la conformidad con las Directivas 95/46/CE y 2002/58/CE .
2. El servicio europeo de telepeaje se basará en las soluciones técnicas contempladas en el artículo 2.
 3. Las decisiones técnicas relativas a la definición del "servicio europeo de telepeaje" serán adoptadas por la Comisión con arreglo al procedimiento contemplado en el apartado 2 del artículo 5.
 4. La Comisión invita, conforme al procedimiento establecido en la Directiva 98/34/CE, a los organismos de normalización europeos y, en particular, al Comité Europeo de Normalización a hacer todo lo posible para adoptar rápidamente unas normas aplicables a los sistemas de telepeaje, especialmente en lo que se refiere a los sistemas que utilizan la tecnología por satélite o las comunicaciones móviles.
 5. Los equipos en que se apoye el servicio europeo de telepeaje deberán ajustarse a los requisitos de las Directivas 1999/5/CE (R&TTE) y 89/336/CE (EMC).

Artículo 5
Comité

La Comisión estará asistida por el "comité de telepeaje", compuesto por representantes de los Estados miembros y presidido por un representante de la Comisión.

En caso de que se haga referencia al presente apartado, se aplicarán los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE⁴³ en cumplimiento de las disposiciones de su artículo 8.

El plazo previsto en el apartado 6 del artículo 5 de la Decisión 1999/468/CE se fija en 3 meses.

El Comité adoptará su reglamento interno.

Artículo 6

Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a la presente Directiva, a más tardar, el 30 de junio de 2004. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de dicha referencia.

Artículo 7

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

Artículo 8

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el [...]

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

⁴³ DO nº L 184 de 17.7.1999, p. 23.

FICHA DE FINANCIACIÓN LEGISLATIVA

Ámbito(s) político(s): Energía y Transporte

Actividad(es): Política de movilidad sostenible

DENOMINACIÓN DE LA MEDIDA: DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO RELATIVA A LA INTEROPERABILIDAD DE LOS SISTEMAS DE TELEPEAJE DE LAS CARRETERAS DE LA COMUNIDAD

1. LÍNEA(S) PRESUPUESTARIA(S) + DENOMINACIÓN

B2-704 A Transport Mobility – Expenditure on Administrative Management (para 2003).

06 01 04 03 Sustainable mobility policy - Expenditure on Administrative Management (a partir de 2004).

2. DATOS GLOBALES EN CIFRAS

2.1 Dotación total de la medida (Parte B): Millones de € en CC: no procede

2.2 Período de aplicación: anual

comienzo en 2003 y expiración hacia 2009

2.3 Estimación global plurianual de los gastos:

(a) Calendario de créditos de compromiso/créditos de pago (intervención financiera) (véase punto 6.1.1)

En millones de € (cifra aproximada al 3er decimal)

	Año 2003	2004	2005	2006	2007	2008 y ejerc. sigu.	Total
Créditos de compromiso (CC)							
Créditos de pago (CP)							

(b) Asistencia técnica y administrativa (ATA) y gastos de apoyo (GA) (véase el punto 6.1.2)

CC	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
CP	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900

Subtotal a+b

CC	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900
CP	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	0,900

c) Incidencia financiera global de los recursos humanos y otros gastos de funcionamiento (véanse los puntos 7.2 y 7.3)

CC/CP	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,158	0,948
-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

TOTAL a+b+c							
CC	0,308	0,308	0,308	0,308	0,258	0,358	1,848
CP	0,308	0,308	0,308	0,308	0,258	0,358	1,848

2.4 Compatibilidad con la programación financiera y las perspectivas financieras

XX Propuesta compatible con la programación financiera existente.

Esta propuesta requiere una reprogramación de la rúbrica correspondiente de las perspectivas financieras,

incluido, en su caso, un recurso a las disposiciones del acuerdo interinstitucional.

2.5 Incidencia financiera en los ingresos⁴⁴

XX Ninguna implicación financiera (se refiere a aspectos técnicos relacionados con la aplicación de una medida)

O bien,

Incidencia financiera. El efecto en los ingresos es el siguiente:

Nota: todas las precisiones y observaciones relativas al método de cálculo del efecto en los ingresos deben consignarse en una hoja separada adjunta a la presente ficha de financiación.

Millones de € (cifra aproximada al primer decimal)

Línea presupuestaria	Ingresos	Antes de la acción [año n-1]	Situación después de la acción							
			[Año n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]		
	a) <u>Ingresos en términos absolutos</u>									
	b) <u>Modificación de los ingresos</u> Δ									

⁴⁴ Para más detalles, véase la nota explicativa adjunta.

(Describir cada línea presupuestaria afectada, añadiendo el número pertinente de líneas al cuadro si el efecto incide en varias líneas presupuestarias)

3. CARACTERÍSTICAS PRESUPUESTARIAS

- Naturaleza del gasto		Nuevo	Participación AELC	Participación de los países candidatos	Rúbrica PF
GNO	CND	NO	NO	NO	Nº [3]

4. FUNDAMENTO JURÍDICO

Apartado 1 del artículo 71 del Tratado

5. DESCRIPCIÓN Y JUSTIFICACIÓN

5.1 Necesidad de una intervención comunitaria⁴⁵

5.1.1 *Objetivos perseguidos*

Durante varios años, la Comisión ha instado a los Estados miembros a armonizar sus proyectos en este ámbito, a fin de evitar la instauración de tantos sistemas nacionales incompatibles entre sí como Estados miembros tiene la Comunidad, cada sistema con su propio equipo electrónico específico a bordo de los vehículos. A pesar de los muchos millones de euros que se han invertido en los Programas Marco de Investigación y Desarrollo y en los proyectos eurorregionales, esta estrategia fracasó. Prueba de ello son las concomitantes decisiones de mayo de 2002 de Alemania y Austria para instaurar dos sistemas nacionales incompatibles.

La Directiva crea las condiciones necesarias para la aplicación de un "servicio europeo de telepeaje" basado en el principio de un contrato único y un único equipo a bordo de los vehículos para toda la red comunitaria de peaje.

El servicio se basa en dos tecnologías:

- El sistema de microondas de 5,8 GHz, ampliamente utilizado en la actualidad en las autopistas europeas de peaje.
- La radiolocalización por satélite asociada a la telefonía móvil, solución innovadora que a largo plazo estará basada en GALILEO, y que permitirá aplicar por sí sola las políticas de tarificación que la Comisión y los Estados miembros desean introducir para administrar mejor la demanda y mejorar la seguridad y la fluidez del tráfico en toda la red primaria urbana e interurbana. La Directiva preconiza para el futuro la utilización de esta segunda solución en vez de la primera.

La Directiva crea un Comité de Telepeaje, encargado de regular en concertación con los Estados miembros todas las cuestiones técnicas y contractuales necesarias para la instauración del servicio europeo.

5.1.2 *Disposiciones adoptadas a raíz de la evaluación ex ante*

No procede

⁴⁵ Para más información, véase la nota explicativa adjunta.

5.1.3 Disposiciones adoptadas a raíz de la evaluación ex post

No procede

5.2 Acciones previstas y modalidades de intervención presupuestaria

Es necesario definir con precisión las modalidades del "servicio europeo" y las numerosas medidas técnicas complementarias. A modo de ejemplo, debe establecerse un protocolo de acuerdo entre los gestores europeos de infraestructuras, que facilite el despliegue de este servicio y el establecimiento de un sistema de compensación.

A tal efecto, la Directiva instaura, en el artículo 5 de la propuesta, un Comité compuesto por representantes de los Estados miembros con una experiencia concreta en los ámbitos del peaje electrónico y la explotación de carreteras, Comité que, gracias a sus competencias técnicas, podrá asesorar a la Comisión en sus decisiones. Dado que este Comité no existe actualmente, deberá ser creado. El Comité se basará en los resultados de los proyectos de investigación realizados dentro del Programa Marco de Investigación y Desarrollo, y de las Redes Transeuropeas. Ya se han realizado algunos trabajos preparatorios bajo los auspicios de la Comisión, en los que han participado las Administraciones nacionales, los gestores de infraestructuras y las empresas del sector.

El Comité será consultado por la Comisión en los siguientes aspectos (la lista no es exhaustiva):

- Definición precisa del servicio ofrecido: en particular, especificaciones funcionales y técnicas del servicio, de la calidad de éste y de su nivel de despliegue en las áreas de peaje, para limitar las aglomeraciones, las retenciones y los incidentes de todo tipo causados por la percepción del peaje. Asimismo, se tratarán también las formas de pago asociadas al contrato de suscripción, servicio posventa, etc.
- Definición de las "aplicaciones de telepeaje": es decir, de un único método de utilización del equipo de telepeaje. Como ejemplo, una tarjeta bancaria inteligente, una tarjeta sanitaria inteligente y un seguro de enfermedad son técnicamente compatibles, pero sólo la primera permite extraer billetes de banco en un distribuidor. El problema aquí tratado es del mismo tipo.
- Lanzamiento y seguimiento de las medidas de normalización técnica con los organismos europeos de normalización.
- Eventuales complementos técnicos a las normas o prenormas utilizadas que permiten garantizar la interoperabilidad. Métodos de incorporación de avances tecnológicos, en particular, en el ámbito de las comunicaciones móviles.
- Armonización de los procedimientos de telepeaje entre gestores: clasificación de vehículos, señalización en las áreas de peaje, usuarios ocasionales no equipados.
- Especificaciones de integración de los equipos en los vehículos.
- Procedimientos de homologación a nivel europeo de los equipos instalados a bordo de los vehículos y al borde de las carreteras, así como del conjunto vehículo-equipo, especialmente en cuanto a la seguridad vial se refiere.
- Validación de las soluciones técnicas adoptadas respecto a las normas europeas en materia de protección de las libertades y derechos fundamentales de las personas

físicas, en particular, de su vida privada. En particular, deberá garantizarse la conformidad con las Directivas 95/46/CE⁴⁶ y 2002/58/CE⁴⁷.

- Procedimientos de tratamiento de anomalías de funcionamiento (averías del equipo, mala utilización intencional o no, incidentes, etc.), sobre todo en el contexto internacional donde el cliente procede de un país distinto del lugar del pago (el trabajo ha sido ya someramente esbozado)
- Definición de un protocolo de acuerdo entre gestores que permita la aplicación del servicio en la red de carreteras europea, y un único contrato con el cliente. Este protocolo de acuerdo deberá extenderse posteriormente a las instituciones bancarias, cuyas tarjetas de pago serán conectadas con los sistemas de telepeaje.

El presupuesto solicitado servirá para sufragar el conjunto de los gastos de estudios necesarios para alimentar los trabajos del Comité.

5.3 Modalidades de ejecución

Los trabajos serán llevados a cabo por grupos de expertos exteriores, elegidos con el Comité y designados por la Comisión, que se encargará de su control. Los expertos serán elegidos mediante licitación.

6. INCIDENCIA FINANCIERA

6.1 Incidencia financiera total en la Parte B (para todo el período de programación): no procede

(El método de cálculo de los importes totales presentados en el siguiente cuadro debe aparecer explicitado en el desglose que figura en el cuadro 6.2.)

6.1.1 Intervención financiera

CC en millones de € (cifra aproximada al 3^{er} decimal)

Desglose	[Año n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[N+5 y ejercicios siguientes]	Total
Acción 1:							
Acción 2:							
etcétera.							

⁴⁶ Directiva 95/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de octubre de 1995, relativa a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos.

⁴⁷ Directiva 2002/58/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de julio de 2002, relativa al tratamiento de los datos personales y a la protección de la intimidad en el sector de las comunicaciones electrónicas (Directiva sobre la privacidad y las comunicaciones electrónicas).

TOTAL							
--------------	--	--	--	--	--	--	--

6.1.2 *Asistencia técnica y administrativa (ATA), gastos de apoyo (GA) y gastos de TI (créditos de compromiso)*

	[Año n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[N+5 y ejercicios siguientes]	Total
1) Asistencia técnica y administrativa (ATA):							
Oficinas de asistencia							
b) Otros tipos de asistencia técnica y administrativa: - intramuros: - extramuros: incluida la asistencia para la construcción y el mantenimiento de sistemas de gestión informatizados:							
Subtotal 1							
2) Gastos de apoyo (GA):							
a) Estudios	0,150	0,150	0,150	0,150	0,100	0,200	
b) Reuniones de expertos							
c) Información y publicaciones							
Subtotal 2							

TOTAL	0,150	0,150	0,150	0 ,100	0,200		
--------------	-------	-------	-------	--------	-------	--	--

6.2 Cálculo de los costes por medida prevista en la Parte B (para todo el período de programación)⁴⁸: no procede

(En el caso de que haya varias acciones, hay que aportar, sobre las medidas concretas que deben tomarse en cada acción, las precisiones necesarias para la estimación del volumen y del coste de las realizaciones)

CC en millones de € (cifra aproximada al 3^{er} decimal)

Desglose	Tipo de realizaciones/res ultados (proyectos, expedientes, etc.)	Número de realizaciones/ resultados (total para los años 1...n)	Coste unitario medio	Coste total (total para los años 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Acción 1:</u> - Medida 1 - Medida 2 <u>Acción 2:</u> - Medida 1 - Medida 2 - Medida 3 <i>etcétera.</i>				
COSTE TOTAL				

(En caso necesario, explíquese el método de cálculo)

7. INCIDENCIA EN LOS EFECTIVOS Y EN LOS GASTOS ADMINISTRATIVOS

7.1 Incidencia en los recursos humanos

Tipo de empleo	Efectivos a asignar a la gestión de la acción mediante la utilización de recursos existentes y/o suplementarios	Total	Descripción de las tareas que se derivan de la acción

⁴⁸ Para más información, véase la nota explicativa adjunta.

		Número de empleos permanentes	Número de empleos temporales		
Funcionarios o agentes temporales	A	1		1	<i>Gestión y Secretariado del Comité Telepeaje, supervisión de los trabajos de los grupos de expertos consultados por el Comité, seguimiento de las decisiones del mismo y realización de las eventuales acciones legislativas correspondientes</i>
	B				
	C				
Otros recursos humanos			Subgrupos de expertos		
Total					

7.2 Incidencia financiera global de los recursos humanos

Tipo de recursos humanos	Importes en €	Método de cálculo
Funcionarios		
Agentes temporales	108.000	
Otros recursos humanos (indicar la línea presupuestaria)		
Total	108.000	

Los importes corresponden a los gastos totales durante 12 meses.

7.3 Otros gastos de funcionamiento que se derivan de la acción

Línea presupuestaria (nº y denominación)	Importes en €	Método de cálculo

Dotación global (Título A7)	A07031 : 50.000	4 reuniones anuales – reembolso gastos de viaje
A0701 – Misiones		Comité de Reglamentación
A07030 – Reuniones		
A07031 – Comités obligatorios (1)		
A07032 – Comités no obligatorios (1)		
A07040 – Conferencias		
A0705 – Estudios y consultas		
Otros gastos (indicar cuáles)		
Sistemas de información (A-5001/A-4300)		
Otros gastos - Parte A (indicar cuáles)		
Total	50.000	

Los importes corresponden a los gastos totales de la acción durante 12 meses.

⁽¹⁾ Precisar el tipo de comité, así como el grupo al que pertenece.

I.	Total anual (7.2 + 7.3)	158 K€
II.	Duración de la acción	6 años
III.	Coste total de la acción (I x II)	948 K€

LAS NECESIDADES DE RECURSOS HUMANOS Y ADMINISTRATIVOS SE CUBRIRAN CON LA ASIGNACIÓN CONCEDIDA A LA DG RESPONSABLE DE LA GESTIÓN EN EL MARCO DEL PROCEDIMIENTO ANUAL DE ASIGNACIONES.

8. SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN

8.1 Sistema de seguimiento

El seguimiento de los trabajos del Comité de Telepeaje se llevará a cabo sobre la base de una determinación precisa, en sus primeras reuniones, del programa de trabajo y del calendario correspondiente, con el fin de perseguir los objetivos de la Directiva. El primero de estos últimos es instituir, para el 1 de enero 2005, el servicio europeo en toda la red comunitaria de carreteras de peaje para el transporte de mercancías. Un seguimiento de actividades programadas permitirá comprobar si el avance de los trabajos se ajusta a las necesidades.

A continuación se determinarán los siguientes indicadores para observar el despliegue del servicio: número de carriles equipados con dicho servicio por barrera de peaje, número de puntos de suscripción al servicio... (se precisará con el Comité). La instauración del servicio se realizará en 2004, y los indicadores se medirán en dicho momento mediante solicitud directa a los Estados miembros.

8.2 Modalidades y periodicidad de la evaluación prevista

Para los trabajos del Comité tendrá lugar una revisión de actividades programadas cada tres meses.

Para el despliegue del servicio, el ritmo de actualización de las medidas, sobre la base de los indicadores estuvieran determinado con el Comité, será en primer lugar trimestral y después mensual, a partir del segundo semestre de 2004.

En marzo de 2005 se llevará a cabo una evaluación *ex post* con el fin de comprobar el funcionamiento del conjunto del servicio. Esta evaluación será encargada a una oficina exterior seleccionada mediante licitación. Su objetivo será comprobar el despliegue del servicio y su conformidad con el objetivo, así como, sobre todo, recoger la opinión y las observaciones de los usuarios con el fin de comprobar su satisfacción y adaptar el servicio europeo antes de su generalización a los automóviles. Este estudio podrá llevarse a cabo en dos etapas, una al cabo de tres meses (marzo de 2005) y la otra al cabo de un año de explotación del servicio (enero de 2006).

9. MEDIDAS ANTIFRAUDE

No procede

FICHA DE IMPACTO

IMPACTO DE LA PROPUESTA SOBRE LAS EMPRESAS, ESPECIALMENTE SOBRE LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS (PYME)

TÍTULO DE LA PROPUESTA

Directiva del Parlamento Europeo y el Consejo relativa a la generalización y la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje DE LAS CARRETERAS DE LA COMUNIDAD.

NÚMERO DE REFERENCIA DEL DOCUMENTO

PROPUESTA

1. Teniendo en cuenta el principio de subsidiariedad, expóngase la necesidad de una normativa comunitaria en este campo, y cuáles son sus principales objetivos.

Durante varios años, la Comisión ha instado a los Estados miembros a armonizar sus proyectos en este ámbito, a fin de evitar la instauración de tantos sistemas nacionales incompatibles entre sí como Estados miembros tiene la Comunidad, cada sistema con su propio equipo electrónico específico a bordo de los vehículos. A pesar de los muchos millones de euros que se han invertido en los Programas Marco de Investigación y Desarrollo y en los proyectos eurorregionales, esta estrategia fracasó. Prueba de ello son las concomitantes decisiones de mayo de 2002 de Alemania y Austria para instaurar dos sistemas nacionales incompatibles.

La Directiva crea las condiciones necesarias para la aplicación de un "servicio europeo de telepeaje" basado en el principio de un contrato único y un único equipo a bordo de los vehículos para toda la red comunitaria de peaje.

El servicio se basa en dos tecnologías:

- Los sistemas de microondas de 5.8 GHz utilizado hoy en día en las autopistas europeas de pago,
- La radiolocalización por satélite asociada a la telefonía móvil, solución innovadora que a largo plazo estará basada en GALILEO, y que permitirá aplicar por sí sola las políticas de tarificación que la Comisión y los Estados miembros desean introducir para administrar mejor la demanda y mejorar la seguridad y la fluidez del tráfico en toda la red primaria urbana e interurbana. La Directiva preconiza para el futuro la utilización de esta segunda solución en vez de la primera.

La Directiva crea un Comité de Telepeaje, encargado de regular en concertación con los Estados miembros todas las cuestiones técnicas y contractuales necesarias para la instauración del servicio europeo.

IMPACTO SOBRE LAS EMPRESAS

2. PRECÍSESE QUÉ EMPRESAS RESULTARÁN AFECTADAS POR LA PROPUESTA

- De qué sectores - Los fabricantes de equipos electrónicos para el automóvil y los gestores de infraestructuras y las empresas de transporte.
- De qué tamaño (cuál es la concentración de pequeñas y medianas empresas): de 1 a 5.000 personas. Todos los fabricantes son PYME. Los gestores varían entre 200 trabajadores las más pequeñas y 5.000 las más grandes. El tamaño de las empresas de transporte varía considerablemente entre una y varios centenares de personas.
- Indíquese si existen zonas geográficas concretas de la Comunidad donde se encuentre este tipo de empresas - No, la implantación está repartida de manera más o menos uniforme, y en el futuro lo estará más.

3. ESPECIFIQUESE QUÉ EMPRESAS DEBERÁN CONFORMARSE A LA PROPUESTA

Los gestores de infraestructuras deberán orientar sus futuras inversiones hacia las soluciones técnicas indicadas. Deberán equipar sus redes de peaje con los equipos indicados incluso aunque hoy no ofrezcan telepeaje. No obstante, las inversiones antiguas se mantendrán hasta caer en desuso.

Los fabricantes de equipos electrónicos para el automóvil recibirán instrucciones de carácter técnico para garantizar la interoperabilidad de todos los sistemas utilizados en Europa, lo que facilitará su trabajo en los próximos años, puesto que las soluciones apuntadas ya son en gran parte conocidas y realizadas.

4. EFECTOS ECONÓMICOS PROBABLES DE LA PROPUESTA

- Sobre el empleo: se crearán nuevos empleos cualificados en los sectores de la industria y los servicios. Sólo en Alemania, los puestos de trabajo se pueden calcular en 40.000. Una extrapolación para los 15 Estados miembros arrojaría una cifra de más de 200.000 empleos por crearse. La industria recibirá un importante impulso para promover sus productos en el mercado mundial, más si se tiene en cuenta que la Directiva fomenta soluciones innovadoras y adaptadas a todas las políticas concebibles en materia de tarificación de carreteras.
- Desde el punto de vista de los gestores de infraestructuras, puede producirse una pérdida de empleo a largo plazo, pero afectará exclusivamente a los empleos temporales. Por lo que se refiere a los empleos estables, el personal eventualmente afectado en 2010 podrá reciclarse fácilmente en labores como la recepción de abonados, servicio posventa del telepeaje o el mantenimiento de las autopistas.
- Sobre la inversión y la creación de empresas: se crearán nuevas empresas en el ámbito de los servicios para la recaudación de cánones, la gestión de usuarios y el control del fraude transfronterizo. También podrán crearse otras empresas encargadas del mantenimiento de los sistemas. Este será el caso de Alemania ya en 2003.
- Sobre la competitividad de las empresas: la competitividad de las empresas se verá favorecida gracias a la aplicación de sistemas abiertos, no sujetos a exclusividad como suele ser el caso actualmente. La Directiva tiene por objeto conseguir la normalización y, mediante su Comité, garantizar un mercado

abierto del que no se excluya a ningún proveedor. Se ha comprobado que la Directiva no excluye a ningún proveedor actualmente conocido.

5. SEÑÁLESE SI LA PROPUESTA CONTIENE MEDIDAS ESPECIALMENTE DISEÑADAS PARA LAS PEQUEÑAS Y MEDIANAS EMPRESAS (OBLIGACIONES MENORES O DIFERENTES, ETC.).

El conjunto del sector técnico de este mercado está constituido por PYME. Las cláusulas de la Directiva están perfectamente adaptadas a esta situación. El conjunto de estas empresas exige desde hace varios años que la Comisión adopte medidas legislativas para remediar el bloqueo del Comité Europeo de Normalización, y permitirles basar el desarrollo de sus productos en un documento normativo de referencia. Dada la falta de compatibilidad con las normas CEN, la "compatibilidad con la Directiva CE" será una etiqueta de referencia que espera todo el sector.

CONSULTAS

6. CÍTENSE LOS ORGANISMOS QUE HAN SIDO CONSULTADOS SOBRE LA PROPUESTA Y EXPÓNGASE LA OPINIÓN QUE HAN DADO SOBRE ELLA

Proveedores de materiales electrónicos de telepeaje: THALES e- transactions, CS ROUTE, KAPSCH, COMBITECH y Q-FREE han indicado que la viabilidad de un equipamiento interoperativo y que pueda comunicarse con todos los sistemas de telepeaje existentes en Europa:

- Debe validarse desde el punto de vista de la mercadotecnia
- Sólo podrá llevarse a cabo si un gestor de infraestructuras lanza una licitación por un millón de equipos
- Exigirá un mínimo de tres años de desarrollo, puesta a punto y cualificación.

Estos proveedores no se comprometen en cuanto al precio del equipamiento.

Gestores de infraestructuras: Asociación de Sociedades Europeas Concesionarias de Autopistas de Peaje (ASECAP), ASFA (asociación de empresas francesas de autopistas), ASETA (Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas), AISCAT (asociación de sociedades italianas concesionarias de autopistas), ASFINAG (sociedad concesionaria austríaco del peaje de carreteras), TOLL COLLECT (sociedad concesionaria para el telepeaje alemán), BRISA (sociedad concesionaria de autopistas portuguesas), RAPP AG (gabinete asesor para el telepeaje suizo): han emitido un dictamen moderado respecto a determinadas directrices establecidas por la Directiva, especialmente en cuanto a la elección de tecnología.

Se celebraron también reuniones bilaterales de concertación con las administraciones de numerosos Estados miembros que participan en el telepeaje (UK, FR, BE, NL, ES, PT, IT, AT, DE), así como con Suiza y los países de la AELC. El 27 de junio se realizó una presentación general ante representantes de los 15 Estados miembros. Se tuvieron en cuenta las observaciones formuladas por unos y otros.