

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 8.7.2008  
COM(2008) 436 final

2008/0147 (COD)

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**que modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras**

{SEC(2008) 2208}  
{SEC(2008) 2209}

(presentada por la Comisión)

## **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

### **1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA**

#### **1.1. Motivos y objetivos de la propuesta**

En 2006, el Parlamento Europeo y el Consejo solicitaron a la Comisión que elaborase un informe sobre un modelo generalmente aplicable, transparente y comprensible para la evaluación de los costes externos del transporte (como la contaminación y la congestión del tráfico) que constituyera la base para el cálculo de las tasas por el uso de la infraestructura. Asimismo, se requirió a la Comisión que propusiese una estrategia de aplicación progresiva del modelo a todos los modos de transporte, acompañada en caso necesario de una propuesta de revisión de la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras<sup>1</sup>.

De forma más reciente, en su Resolución de 11 de marzo de 2008 sobre una política de transporte sostenible europea, el Parlamento instó a la Comisión a que presentase el citado modelo, su estrategia de aplicación a todos los modos y las propuestas legislativas oportunas, empezando con la revisión de la Directiva que nos ocupa.

Adjunta a la presente propuesta se remite al Consejo y al Parlamento una Comunicación que incluye un modelo y una estrategia (véase el documento COM(2008) 435). El objetivo es fijar los precios del transporte acertadamente, de forma que reflejen con mayor exactitud los costes de contaminación, congestión y cambio climático que se derivan del uso real de los vehículos, los trenes, los aviones o los barcos.

Es preciso aplicar un enfoque progresivo a todos los modos de transporte, pero sobre todo al sector vial debido a su influencia en el sistema de transporte y a su contribución a la congestión del tráfico y las emisiones. Ello exige recurrir en mayor medida, en dicho sector, al cobro de peajes modulados en función de la distancia recorrida y el lugar y la hora de utilización, de forma proporcional a los costes externos ocasionados por los vehículos.

La propuesta adjunta representa una contribución a esa estrategia general. Sus objetivos son incitar a los Estados miembros a que apliquen tasas diferenciadas con el fin de aumentar la eficacia y mejorar las prestaciones medioambientales del transporte de mercancías por carretera. Modifica la Directiva 1999/62/CE, introduciendo en ella un marco que permitirá a los Estados miembros calcular y variar las tarifas de los peajes en función de los costes de la contaminación y la congestión provocadas por el tráfico, de una forma compatible con el mercado interior.

Esas tasas inclinarán a los operadores del sector del transporte a utilizar vehículos más limpios, escoger rutas menos congestionadas y optimizar la carga de sus vehículos: a hacer, en una palabra, un uso más eficaz de la infraestructura.

---

<sup>1</sup> Artículo 11 de la Directiva 1999/62/CE modificada.

## 1.2. Contexto general

El transporte desempeña un papel crucial en la economía y en la sociedad, pero depende fuertemente del petróleo y genera a la sociedad costes en forma de gastos sanitarios y pérdidas de producción derivadas de la contaminación atmosférica y acústica, de los accidentes y del despilfarro de tiempo y carburante ocasionado por la congestión del tráfico, además de causar daños medioambientales de mayor alcance como el cambio climático.

Actualmente, estos costes externos son soportados por el resto de la sociedad, bien mediante los impuestos generales con los que se sufragan los gastos de los dispositivos policiales, los servicios de gestión de las carreteras y los tratamientos hospitalarios, bien a través de las repercusiones del ruido, las emisiones y los accidentes en la salud y la calidad de vida de los ciudadanos.

Por lo general, cerca de un 90 % de estas repercusiones negativas son atribuibles al transporte por carretera, porcentaje del que una cuarta parte corresponde al transporte de mercancías por carretera. Habida cuenta del crecimiento constante de esa actividad y, especialmente, de su dimensión internacional (las previsiones hablan de una posible duplicación entre 2000 y 2020), es más que probable que esos costes sociales se incrementen.

Como ya se indicó en la revisión de la política europea de transporte efectuada en 2006, se necesita una amplia batería de instrumentos políticos, tanto comunitarios como nacionales, para optimizar las cadenas logísticas europeas, conseguir que todos los modos de transporte sean más ecológicos y eficientes y, en última instancia, garantizar un transporte más sostenible. La combinación adecuada de medidas no debe incidir solamente en la oferta de transporte sino también en la fijación de precios, intervención que en una economía de mercado constituye un medio eficaz para gestionar mejor la demanda de transporte y conseguir un uso más eficiente de la infraestructura.

Los gravámenes actualmente impuestos al transporte de mercancías por carretera reflejan la gran variedad de enfoques existentes en los distintos Estados miembros. Algunos países han optado por una combinación de diferentes instrumentos fiscales (impuestos sobre el carburante y sobre los vehículos); otros se han inclinado por una mezcla fiscal más variada que incluye el cobro a los transportistas de tasas por la utilización de las carreteras con el fin de recuperar los costes de las infraestructuras. Las tasas cobradas a los usuarios pueden adoptar la forma de tasas temporales (como, por ejemplo, el «eurodistintivo»<sup>2</sup>), a menudo establecidas como sistema transitorio, o de tasas dependientes de la distancia (peajes), percibidas en tramos concretos de la red primaria.

En la mayor parte de los casos, los gravámenes actualmente percibidos por los Estados miembros no emiten las señales de precios adecuadas. Todos los usuarios de las carreteras son objeto de un trato idéntico, con independencia de la congestión o de la contaminación que provoquen, por lo que carecen de verdaderos incentivos

---

<sup>2</sup> Un distintivo o adhesivo basado en un acuerdo entre varios Estados miembros que otorga acceso a la red de los territorios de todos ellos, de ahí el término eurodistintivo.

para utilizar vehículos más limpios y adaptar sus itinerarios y sus hábitos de movilidad. Paradójicamente, puede cobrarse a un camión un peaje por el uso de una autopista que atraviesa una zona rural, pero se le permite que pase de forma gratuita por una zona densamente poblada, aunque es muy probable que el coste en términos de contaminación y congestión de la segunda situación sea cinco veces superior al de la primera.

A excepción del cambio climático, la mayor parte de los costes externos son soportados por la población y los gobiernos locales o nacionales del territorio en el que se lleva a cabo el transporte, y no por las autoridades del lugar donde se halla matriculado el vehículo ni las de los lugares donde repostar. Esos costes varían en función de la distancia recorrida, las prestaciones medioambientales del vehículo (las normas de emisión EURO), los distintos momentos en el tiempo (horas punta o no) y el espacio (zonas densamente pobladas o no). Esto es especialmente cierto en el caso de los costes de la contaminación atmosférica, el ruido y la congestión.

Los mejores instrumentos de tarificación para asignar esos costes a los usuarios de una forma justa y eficiente son los peajes, principalmente porque pueden modularse en función de los principales factores de coste de la contaminación y la congestión. Al contrario que los impuestos sobre el carburante, pueden variarse en relación con las normas sobre emisiones de los vehículos; al contrario que los impuestos sobre los vehículos o las tasas impuestas a los usuarios con carácter temporal (distintivos), pueden variarse en función de la intensidad, el lugar y el momento de la utilización. Los peajes pueden fijarse en un nivel que refleje con más exactitud el uso real de los vehículos y, por lo tanto, los costes externos que sus usuarios ocasionan.

El análisis de impacto realizado por la Comisión sugiere que, incluso con un leve grado de diferenciación, los peajes calculados con arreglo al coste de la contaminación atmosférica y acústica provocadas por el tráfico y al coste de la congestión impuesta a otros vehículos producirían un aumento considerable del bienestar en términos de ahorro de tiempo, disminución de la contaminación, mejora de la seguridad vial y optimización del uso de la infraestructura y el sistema de transporte en general. La reducción del carburante despilfarrado durante los atascos reduciría asimismo las emisiones de CO<sub>2</sub> del transporte por carretera. Por todos esos motivos, dichos sistemas de peaje contribuirían de forma muy positiva a la estrategia de lucha contra el cambio climático. Es preciso subrayar que el peaje fijado en un Estado miembro sobre la base de los costes de la congestión y la contaminación guarda una relación directa con el uso de la infraestructura. El objetivo primordial es optimizar el sistema de transporte y conseguir una movilidad más sostenible. El peaje es un pago para sufragar los costes del Estado miembro, el proveedor de infraestructura y la población local. Como contrapartida, el pago otorga derecho a usar la infraestructura y a consumir una capacidad y unos recursos escasos. Como expone la propuesta adjunta, los ingresos generados por los peajes se utilizarán para desarrollar formas de transporte alternativas (vehículos más limpios e infraestructuras nuevas). Dado que los peajes deben ser pagados por todos los usuarios, con independencia de su Estado miembro de matriculación (en el que deben pagarse los impuestos nacionales sobre los vehículos) o del lugar en el que el vehículo reposte (en el que se pagan los impuestos nacionales sobre el carburante), no existe riesgo alguno de que falseen la competencia entre los transportistas de distintos Estados miembros.

Por lo que respecta al cambio climático, las repercusiones de los vehículos de motor son mundiales. Su coste no depende del momento o del lugar de utilización del vehículo, sino del consumo de carburante. Por ese motivo, los impuestos sobre el carburante suelen considerarse un medio simple y eficiente de internalizar ese coste sin perjuicio de las demás medidas que puedan adoptarse para alcanzar el objetivo de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> acordado en la Unión Europea. Con ese fin, la Comisión ha propuesto ya acogerse al artículo 93 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea para mejorar la coordinación de los impuestos sobre los carburantes de motor, objetivo que se conseguirá en parte mediante el aumento del tipo impositivo comunitario mínimo aplicable al gasóleo profesional<sup>3</sup>. Además, la Comisión revisará la Directiva general sobre imposición fiscal de la energía para asegurarse de que refleja mejor los objetivos de la UE en materia de cambio climático y energía. No obstante, si a finales de 2013 los resultados obtenidos no son satisfactorios, la Comisión decidirá si procede volver a revisar la Directiva sobre aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías para que no impida a los Estados miembros incluir en sus peajes un elemento que grave las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Por último, los accidentes de tráfico suponen una importante proporción de los costes sociales. En 2003, la Comisión propuso que esos costes pudieran tenerse en cuenta en el cálculo de las tarifas de los peajes, disposición que fue finalmente rechazada por el Parlamento y el Consejo<sup>4</sup>. Los riesgos de accidente no sólo aumentan en función de la distancia recorrida, sino también de factores complejos como la velocidad, la conducción bajo la influencia del alcohol y la no utilización de los cinturones de seguridad, por lo que otros instrumentos como las primas de seguros pueden resultar más eficaces. Se volverá a reflexionar sobre esta cuestión con motivo de la revisión del programa de acción europeo para la seguridad vial que la Comisión se propone llevar a cabo antes de 2010.

### **1.3. Directiva vigente**

La Directiva 1999/62/CE reconoce el principio «quien contamina, paga» al permitir a los Estados miembros percibir tasas basadas en la distancia recorrida (peajes) para recuperar los costes de construcción, mantenimiento y funcionamiento de la infraestructura. La Directiva autoriza también el cobro de tasas basadas en la duración, para las que no obstante fija un nivel máximo.

Las tarifas de los peajes pueden variarse en función de las normas de emisión de los vehículos o de los niveles de congestión, siempre que esa variación no tenga efecto alguno en los ingresos a lo largo de un periodo bienal. No obstante, salvo en Alemania y en la República Checa, esta opción apenas se ha utilizado, dado que resulta sumamente complejo para los operadores de infraestructura ajustar su estructura tarifaria a la reacción de la demanda manteniendo al mismo tiempos unos ingresos constantes.

---

<sup>3</sup> Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 2003/96/CE en lo relativo al gasóleo utilizado como carburante de automoción para fines profesionales, COM(2007) 52 final.

<sup>4</sup> Propuesta de Directiva por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, COM(2003) 448 final.

En 2006, la Directiva fue modificada por la Directiva 2006/38/CE, en la que se establecieron las reglas para el cálculo de los costes imputables por el uso de la infraestructura. Gracias a esa modificación, los peajes de las zonas de montaña pueden experimentar un recargo de hasta el 25 % para cofinanciar las infraestructuras alternativas clasificadas en la categoría de proyectos prioritarios de la red transeuropea por el Parlamento y el Consejo. Ese recargo se aplica actualmente en la autopista de Brenner (Austria) para cofinanciar el túnel de base ferroviario de Brenner, que forma parte del eje prioritario Berlín-Palermo. La modificación insertó asimismo una disposición sobre las tasas reguladoras específicamente concebidas para luchar contra la contaminación y la congestión del tráfico, pero adolece de ciertas imprecisiones legales sobre dónde y cómo cobrarlas, deficiencia que disuade a los Estados miembros de su aplicación.

Las disposiciones que acaban de describirse constituyen un paso en la dirección adecuada para amplificar las señales emitidas por los precios, pero todavía no permiten a los Estados miembros aplicar una tarificación óptima. En efecto, la Directiva limita los ingresos derivados de los peajes a la cantidad estrictamente necesaria para recuperar los costes de las infraestructuras, incluso en las zonas donde los costes derivados de la contaminación y la congestión provocadas por el tráfico se sitúan por encima de los costes de construcción recuperables. No ofrece verdaderos incentivos para diferenciar las tasas con arreglo a los principales factores de coste, a saber, el momento, el lugar y el tipo de vehículo. Además, cubre exclusivamente el uso de la red transeuropea, por lo que puede dar lugar a incoherencias entre las estructuras de precios de los principales corredores y otras carreteras interurbanas utilizadas para las operaciones de transporte internacional.

#### **1.4. Tarificación más eficiente y ecológica**

Los gravámenes aplicados hasta ahora por el uso de las carreteras no han resultado lo suficientemente eficaces para internalizar los costes externos del transporte de mercancías por carretera. Los peajes podrían ser más efectivos, pero la Directiva vigente bloquea todo cambio.

La Comisión defiende desde hace mucho tiempo un mayor recurso a una diferenciación de las tasas por el uso de la infraestructura que refleje los costes externos. Ya en 1996<sup>5</sup> propuso medidas legislativas que autorizasen a los Estados miembros para integrar en los peajes cobrados a los vehículos pesados de transporte de mercancías un elemento de costes externos. En ese momento, los Estados miembros consideraron que esa medida era prematura debido a las incertidumbres que rodeaban tanto al cálculo de los costes externos como a la madurez de las tecnologías de peaje.

Estos motivos han dejado de ser válidos.

Se dispone actualmente de métodos para monetizar los costes externos de la contaminación, el ruido y la congestión provocados por los vehículos. De hecho, casi todos los Estados miembros recurren ya en distinto grado a esos métodos para sus

---

<sup>5</sup> Propuesta de Directiva del Consejo sobre la tarificación del uso de determinadas infraestructuras por parte de los vehículos pesados de transporte de mercancías COM(1996) 331 final.

análisis de costes y beneficios de los proyectos de infraestructuras. Además, el modelo elaborado por la Comisión a iniciativa del Parlamento Europeo (véase el documento COM(2008)...) ofrece métodos fiables y una escala de valores unitarios que pueden servir de base para el cálculo de las tasas aplicables a los usuarios de las carreteras.

Por lo que respecta a las tecnologías de peaje, funcionan ya en varios Estados miembros sistemas electrónicos que combinan las transacciones automáticas de pago con la localización de los vehículos y que han demostrado su fiabilidad y su rentabilidad. Otros Estados miembros han anunciado su intención de instalar esos sistemas en su red principal de carreteras de aquí a 2011. La Directiva 2004/52/CE contempla ya la plena interoperabilidad técnica y contractual para los usuarios. Esos sistemas tienen, además, otras ventajas: permiten evitar las colas y las perturbaciones que provocan las cabinas de peaje ante las que a menudo deben parar los camiones.

Para desbloquear la aplicación de unas tarifas más eficientes y ecológicas, la Comisión se plantea un sistema progresivo; la etapa que se propone actualmente consiste en permitir a los Estados miembros calcular las tarifas de los peajes en función de los costes de la contaminación local y, en las carreteras congestionadas durante los periodos punta, de la congestión. Además, ofrece incentivos para la consiguiente diferenciación de las tarifas de los peajes y para la instalación de sistemas de cobro de los peajes sin cabinas.

El marco propuesto deja a los Estados miembros la libertad de decidir si perciben o no peajes basados en los costes externos. Persisten aún algunas incertidumbres sobre la rentabilidad de los sistemas de peaje en algunas de las redes menos transitadas de los Estados miembros. Dadas esas circunstancias, se considera que un enfoque progresivo que permita la ejecución de proyectos piloto y que fomente una acumulación y un intercambio progresivo de experiencias es preferible a la imposición de un régimen universal basado en el cobro obligatorio de determinadas tasas a los usuarios. No obstante, la Comisión revisará su estrategia en 2013 para determinar la viabilidad de un sistema más vinculante de internalización de los costes externos ante las probables reducciones de los costes de las tecnologías de cobro de peaje. En función de los progresos realizados en la definición de un impuesto común sobre el carburante en relación con el cambio climático como parte de la Directiva sobre imposición de la energía, la revisión determinará también si procede integrar en las tarifas de los peajes el coste de las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Para asegurar la percepción homogénea en el mercado interior de los peajes basados en los costes externos en el mercado interior, la propuesta adjunta fija una serie de reglas afines a las recogidas en la Directiva vigente en lo que respecta a los peajes cobrados para recuperar los costes de las infraestructuras. Esas normas impiden toda discriminación entre los transportistas nacionales y los extranjeros, aseguran que los peajes no creen obstáculos desproporcionados a la libertad de movimiento ni entrañen controles o comprobaciones en las fronteras interiores. De forma más concreta, establecen principios de tarificación comunes y mecanismos para evitar cobros excesivos por parte de los monopolios de infraestructura e imponen la utilización de un método común y transparente para el cálculo de los costes imputables. Además, fomentan el recurso a los sistemas de peaje electrónicos que no perturban la fluidez del tráfico y, por último, garantizan la expedición a los



transportistas de un recibo que indique el importe cobrado a fin de que aquéllos puedan repercutírselo con facilidad a los expedidores.

El transporte sostenible exige recurrir a mejores instrumentos de tarificación, pero se necesitan también cuantiosas inversiones en investigación y desarrollo e infraestructura. Especialmente, se necesitan fondos para reducir la contaminación vial en su origen, mejorar las prestaciones de los vehículos en lo que respecta a las emisiones de CO<sub>2</sub> y al rendimiento energético y ofrecer a los usuarios una mayor gama de alternativas realistas. La política de tarificación resultará más eficaz cuando se atiendan debidamente esas necesidades. La Directiva actual recomienda que los ingresos derivados de las tasas por el uso de la infraestructura se destinen al sector del transporte a fin de optimizar todo el sistema. En el caso del recargo percibido en las zonas de montaña, el legislador especificó en su momento que dicho suplemento del peaje abonado por los usuarios de toda la UE sólo podía cobrarse si los ingresos correspondientes se reservaban claramente a proyectos específicos de la red transeuropea, es decir, a proyectos de transporte de interés comunitario general. Inspirándose en ese mismo principio, la Comisión propone que todo ingreso adicional procedente de la parte de los peajes vinculada a la contaminación y la congestión se destine a aumentar la sostenibilidad del transporte, es decir, a fines de interés comunitario, en beneficio a largo plazo de los usuarios de los transportes en general.

Por último, conviene subrayar que la opción de no establecer métodos de tarificación vial más eficientes y ecológicos no es viable ni para la movilidad sostenible ni para el mercado interior. Habida cuenta del creciente impacto medioambiental del transporte, no queda tiempo que perder: la implantación de una política eficaz de fijación de precios constituye un buen método para mitigar el impacto negativo del transporte con los costes mínimos para la economía. Las autoridades locales de las zonas expuestas a elevados niveles de congestión y de contaminación causados por el transporte internacional podrían verse abocadas a adoptar, de forma unilateral y descoordinada, otro tipo de medidas como prohibiciones del tráfico en determinados tramos, lo que provocaría perturbaciones de las cadenas de abastecimiento y crearía obstáculos desproporcionados a la libertad de movimiento.

### **1.5. Coherencia con las demás políticas y los demás objetivos de la Unión**

La Directiva propuesta forma parte del programa de trabajo de la Comisión (TREN/2008/073) y del paquete titulado «Hacia un transporte más ecológico». Desde un punto de vista más general, contribuye a la consecución de los objetivos tanto de del Programa de Lisboa como de la Estrategia de Desarrollo Sostenible, ya que facilita la adopción de medidas para gestionar mejor la congestión del tráfico, reducir las emisiones a la atmósfera procedentes de los medios de transporte y fomentar el desarrollo de tecnologías de transporte más limpias.

## **2. CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO**

La consulta de las partes interesadas y la evaluación de impacto abarcaron tanto la estrategia de carácter más general relativa a todos los modos de transporte como la propuesta adjunta.

Entre el 29 de octubre y el 31 de diciembre de 2007 se llevó a cabo una consulta por Internet a la que siguió una reunión con los interesados el 31 de enero de 2008.

Los encuestados se mostraron favorables al principio de internalización de los costes externos del transporte, afirmaron que la contaminación atmosférica y la congestión del tráfico eran las dos grandes consecuencias perjudiciales del transporte por carretera y afirmaron que el mejor instrumento económico para amortizar esos costes era el cobro de tasas diferenciadas a los usuarios. Por lo que respecta al cambio climático, consideraron más apropiado recurrir a instrumentos como los impuestos sobre la energía o la integración del transporte en el régimen de comercio de los derechos de emisión. La mayoría de los encuestados sugirieron que los ingresos derivados de la internalización se invirtieran en infraestructuras de transporte alternativas o tecnologías más limpias o se utilizasen, de forma más general, para reducir las externalidades negativas del transporte<sup>6</sup>.

La evaluación de impacto presenta una visión de conjunto de los estudios externos que han supuesto alguna contribución -en cuanto a la metodología o las técnicas de modelización- a la propuesta. Concretamente, la Comisión llevó a cabo un estudio de las teorías y prácticas más vanguardistas de estimación e internalización de los costes externos<sup>7</sup>.

La evaluación confirmó que la hipótesis de «evolución sin cambios», es decir, la falta de nuevas medidas para fomentar una tarificación eficiente, impediría conseguir una movilidad sostenible. Se demostró que las tasas diferenciadas resultarían más eficientes que los impuestos habituales sobre el transporte a la hora de abordar los problemas generados por la contaminación atmosférica y los costes derivados del ruido y la congestión del transporte por carretera.

Se compararon las ventajas y desventajas de aplicar al transporte de mercancías por carretera regímenes obligatorios o facultativos y se concluyó que, si bien los beneficios serían evidentes e inmediatos en los Estados miembros con un intenso tráfico, la viabilidad financiera de los sistemas de tarificación de los costes externos en los Estados miembros con poco tráfico requeriría un estudio más detenido.

Se examinó también la posibilidad de imponer un gravamen o impuesto específico por la emisión de CO<sub>2</sub>, que vendría a añadirse a las tasas por la contaminación atmosférica y acústica. Se concluyó que, si bien esa medida podría generar ventajas suplementarias, convendría inscribirla en un enfoque más coordinado al nivel de la UE dirigido a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, recurriendo bien al sistema de comercio de los derechos de emisión, bien al impuesto común sobre el carburante contemplado en la Directiva sobre energía.

También se estudiaron las posibles repercusiones de percibir una tasa de circulación en los tramos más saturados: esa opción no sólo reduciría la congestión sino también y de forma significativa la contaminación y las emisiones de CO<sub>2</sub>, especialmente en caso de que se aplique un impuesto similar a los turismos.

---

<sup>6</sup> Puede consultarse un resumen de las contribuciones recibidas y un informe sobre la reunión en la dirección siguiente: [http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road\\_market\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/road/consultations/road_market_en.htm).

<sup>7</sup> «Handbook on the estimation of external cost in the transport sector» (Guía para el cálculo de los costes externos en el sector del transporte): [http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm).

Se observó además que la extensión de los sistemas de tarificación de la red transeuropea a otras carreteras interurbanas podría evitar el posible problema de la desviación del tráfico de las autopistas de peaje a las carreteras interurbanas de uso gratuito.

También se examinaron las ventajas y desventajas de reservar los ingresos derivados de las tasas por los costes externos, tanto desde el punto de vista económico como desde la necesidad de facilitar la comprensión de los usuarios del transporte y de conseguir su apoyo.

La evaluación pone de manifiesto que, si todos los Estados miembros optan por la tarificación del uso de las carreteras de conformidad con la propuesta, se producirá una reducción significativa de las emisiones de contaminantes locales y de dióxido de carbono procedentes del transporte de mercancías por carretera, además de una disminución de la congestión y de los accidentes mortales. La variación de las tasas en función de la norma Euro sobre emisiones de los vehículos acelerará la renovación de la flota y permitirá mejorar las prestaciones medioambientales. Los efectos positivos de fluidificación del tráfico generarán una reducción del 8 % del consumo de gasóleo para camiones y, por consiguiente, una reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, contribuyendo así claramente a la disminución de la contaminación y a la lucha contra el cambio climático, sin repercusión alguna para la movilidad general (para información más detallada consúltese el documento SEC(2008)...).

### **3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA**

#### **3.1. Resumen de la intervención propuesta**

La Directiva propuesta permite a los Estados miembros integrar en los peajes cobrados a los vehículos pesados de transporte de mercancías un importe que refleje el coste de la contaminación atmosférica y acústica generado por el tráfico. Durante los periodos punta, permite también calcular las tarifas de los peajes con arreglo a la congestión impuesta a otros vehículos. A fin de reflejar con mayor exactitud esos costes externos, dichos importes variarán en función de la distancia recorrida, el lugar y el momento de la utilización de las carreteras. Los Estados miembros deberán dedicar los ingresos correspondientes al aumento de la sostenibilidad del transporte a través de proyectos de investigación y desarrollo sobre vehículos más limpios y de mayor rendimiento energético, proyectos dirigidos a mitigar los efectos de la contaminación del transporte por carretera o proyectos de construcción de nuevas capacidades de infraestructura para los usuarios.

Los Estados miembros que se acojan a este sistema deberán respetar unos principios comunes de tarificación, así como mecanismos de notificación e información sobre los sistemas de peaje a la Comisión. Deberán designar autoridades independientes encargadas de fijar los costes imputables mediante un método común de fácil supervisión y adaptación a los progresos técnicos. Ello asegurará que los sistemas de tarificación son transparentes, proporcionales al objetivo perseguido y no discriminatorios de los transportistas por razón de su nacionalidad.

Las tasas deben cobrarse mediante sistemas electrónicos que no interrumpan la fluidez del tráfico, no generen perturbaciones locales en las cabinas de peaje y puedan extenderse sin grandes inversiones suplementarias a otras partes de la red en fases posteriores. Está previsto un periodo transitorio para los actuales sistemas de peaje con barreras. Para evitar la imposición de cobros indebidos a los usuarios, deberán cumplirse otras condiciones cuando las tasas basadas en los costes de la congestión y la contaminación se combinen con las destinadas a recuperar los costes de la infraestructura.

La propuesta amplía el ámbito de aplicación de la Directiva vigente, rebasando las redes transeuropeas, a fin de evitar la coexistencia de regímenes de tarificación dispares en los principales corredores y carreteras interurbanas. Facilita la aplicación de las disposiciones de la actual Directiva que permiten percibir un recargo en las zonas de montaña a fin de cofinanciar los proyectos considerados prioritarios por la UE.

No impide a los Estados miembros aplicar en las vías urbanas tasas reguladoras específicamente concebidas para reducir la congestión del tráfico o luchar contra la degradación del medio ambiente en las zonas urbanizadas.

### **3.2. Base jurídica y principios de subsidiariedad y proporcionalidad**

La propuesta se basa en el artículo 71 del Tratado, habida cuenta de que la mejora de la eficiencia y las prestaciones medioambientales del transporte de mercancías por carretera es un objetivo esencial de la política común de transportes.

La propuesta se ajusta, además, a los principios de subsidiariedad y proporcionalidad. La importancia del transporte para el mercado interior, su creciente dimensión transfronteriza y el aumento de sus costes externos requieren la fijación de principios de tarificación comunes en todas las carreteras interurbanas, incluidas las integradas en la red transeuropea, a fin de que los Estados miembros puedan recuperar dichos costes externos mediante el cobro de peajes. Es un objetivo cuya consecución exige modificar una Directiva existente y que, por lo tanto, los Estados miembros no pueden alcanzar por sí solos.

La propuesta deja a los Estados miembros la libertad de decidir si cobran peajes o no, en qué carreteras los perciben, y si les incorporan o no los costes medioambientales y de congestión locales. Queda también a discreción de los Estados miembros la selección de los proyectos financiados con los ingresos derivados de esas tarifas, siempre que dichos proyectos contribuyan a la movilidad sostenible. La propuesta no rebasa por lo tanto el marco necesario para la consecución de dicho objetivo.

El instrumento propuesto es la directiva, dado que un reglamento podría restringir innecesariamente el margen de discrecionalidad de los Estados miembros.

Se trata de un asunto de interés para el Espacio Económico Europeo, por lo que deberá extenderse al mismo.

Carecerá de repercusiones para el presupuesto comunitario.

#### 4. EXPLICACIÓN DETALLADA DE LA PROPUESTA

El artículo 2 añade nuevas definiciones correspondientes a los peajes, las tasas por el uso de la infraestructura, las tasas por los costes externos, los costes de la contaminación atmosférica y acústica provocadas por el tráfico y los costes de la congestión. El antiguo concepto de «peaje medio ponderado» se sustituye por el de «tasa media ponderada por el uso de la infraestructura».

El artículo 7 especifica que los Estados miembros no pueden imponer a la vez el pago de peajes nacionales y de tasas de usuario, debiendo por lo tanto optar por uno de los dos sistemas.

El artículo 7 *bis* especifica las proporciones aplicables a las tarifas diaria, semanal, mensual y anual de las tasas establecidas en función de la duración (distintivos) con el fin de asegurar que las tasas abonadas no resultan discriminatorias para los usuarios ocasionales, por lo general transportistas extranjeros.

El artículo 7 *ter* permite a los Estados miembros percibir, a través de los peajes, bien tasas basadas en los costes de la contaminación atmosférica y acústica y la congestión producidas por el tráfico, bien tasas destinadas a recuperar los costes de construcción, mantenimiento y funcionamiento de la infraestructura, bien una combinación de ambos tipos de tasas.

El artículo 7 *quater* impone la obligación de variar las tasas por los costes externos en función de los tipos de vehículos, las carreteras y los periodos. El importe de la tasa percible deberá ser fijada por una autoridad independiente de conformidad con el método establecido en el anexo III *bis*.

El artículo 7 *sexties* permite el cobro de un recargo en las rutas alternativas a la ruta principal donde se perciba ya un recargo por zona de montaña, e introduce una norma para evitar la doble imposición cuando en combinación con el mencionado recargo se perciba una tasa por los costes externos.

El artículo 7 *septies*, apartado 5, evita la doble imposición que se derivaría de la doble variación tanto de la tasa por el uso de la infraestructura como de la tasa por los costes externos.

El artículo 7 *octies* actualiza los requisitos de notificación.

El artículo 7 *nonies* prohíbe todo descuento o reducción de las tasas por los costes externos.

El artículo 7 *decies* exige que se perciba una tasa por los costes externos mediante un sistema de peaje electrónico que impida toda perturbación de la fluidez del tráfico y pueda extenderse posteriormente sin necesidad de barreras, las cuales requieren considerables inversiones adicionales en equipamientos laterales de la carretera; está previsto un periodo transitorio para los peajes existentes. Además, deberá expedirse a los transportistas un recibo que indique el importe de la tasa.

El artículo 8 *quater* garantiza la participación de la Comisión cuando varios Estados miembros cooperen para la introducción de un sistema de peaje.

El artículo 9, apartado 1 *bis* especifica que está permitido el cobro de tasas reguladoras en las carreteras urbanas de las zonas edificadas.

El artículo 9 reserva la parte del peaje correspondiente a los costes externos a la aplicación de diversas medidas que contribuyan al transporte sostenible.

Los artículos 9 *ter* y *quater* facultan a la Comisión para adaptar el método de cálculo de las tasas al progreso científico.

El artículo 11 exige a los Estados miembros y a la Comisión la presentación de determinados informes. Antes del 31 de diciembre de 2013 debe presentarse un informe sobre la nueva ampliación de la Directiva.

Por motivos de claridad jurídica, se insertan otros artículos que repiten disposiciones ya vigentes.

(Los artículos mencionados son de la Directiva modificada y no de la Directiva modificadora).

2008/0147 (COD)

Propuesta de

## **DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**que modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras**

**(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, su artículo 71, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión<sup>8</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social<sup>9</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>10</sup>,

---

8 ...  
9 ...  
10 ...

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El fomento del transporte sostenible es un aspecto clave de la política de transporte común. Con ese fin, es preciso reducir las repercusiones negativas del transporte, concretamente la congestión, que obstaculiza la movilidad, y la contaminación, que perjudica a la salud y al medio ambiente, y la contribución de esas repercusiones al cambio climático. Además, es necesario incorporar los requisitos de protección del medio ambiente en la definición y la aplicación de las demás políticas comunitarias, incluida la política común de transporte.
- (2) Ese objetivo de reducción de las repercusiones negativas del transporte debe alcanzarse sin alzar obstáculos desproporcionados a la libertad de movimiento, en pro de un sólido crecimiento económico y del adecuado funcionamiento del mercado interior.
- (3) Para optimizar consiguientemente el sistema de transporte, la política de transporte común debe dotarse de una combinación de instrumentos que permitan mejorar la infraestructura y las tecnologías de transporte y gestionar con mayor eficiencia la demanda de transporte. Ello exige recurrir en mayor medida al principio «el usuario paga» y desarrollar el principio «quien contamina, paga» en este sector.
- (4) El artículo 11 de la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>11</sup> requería a la Comisión que presentase un modelo para la evaluación de todos los costes externos derivados del uso de la infraestructura de transporte como base para el futuro cálculo de las tasas por el uso de la infraestructura. Ese modelo debía ir acompañado de un análisis del impacto de la internalización de los costes externos de todos los modos de transporte, de una estrategia para la aplicación progresiva del modelo y, cuando así se considerase pertinente, de nuevas propuestas de revisión de la Directiva.
- (5) A fin de progresar hacia una política de transporte sostenible, los precios de ese sector deben reflejar con mayor fidelidad los costes de la contaminación atmosférica y acústica provocada por el tráfico, del cambio climático y de la congestión provocada por el uso efectivo de los vehículos, trenes, aviones o barcos, como medio de optimizar el uso de la infraestructura, reducir la contaminación local, gestionar el tráfico y luchar contra el cambio climático con los menores costes posibles para la economía. Ello requiere la aplicación de un enfoque progresivo en todos los modos de transporte, teniendo en cuenta las características particulares de cada uno de ellos.
- (6) En el sector del transporte por carretera, el pago de peajes (tasas basadas en la distancia recorrida) por el uso de la infraestructura constituye un instrumento económico justo y eficaz para alcanzar ese objetivo, habida cuenta de su relación directa con el uso de la infraestructura y de sus posibilidades de modulación en función de la distancia recorrida, las prestaciones medioambientales de los vehículos y el momento y la hora de su utilización, que permite fijarlos en un nivel que refleja los costes de la contaminación y la congestión provocados por el uso efectivo de los

---

<sup>11</sup> DO L 187 de 20.7.1999, p. 42. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2006/103/CE del Consejo (DO L 363 de 20.12.2006, p. 344).

vehículos. Además, los peajes no provocan falseamiento alguno de la competencia dentro del mercado interior, ya que son pagaderos por todos los agentes económicos con independencia de su Estado miembro de origen o establecimiento, de forma proporcional a la intensidad de utilización de la red de carreteras.

- (7) La evaluación de impacto muestra que la percepción de peajes calculados a partir de los costes de la contaminación y, en las carreteras congestionadas, de los costes de la congestión surtiría un efecto positivo para el sistema de transporte y contribuiría a la estrategia comunitaria de lucha contra el cambio climático. Reduciría la congestión y la contaminación local al fomentar el uso de tecnologías del automóvil más limpias, optimizaría los comportamientos logísticos y haría disminuir los retornos de vacío. Además, desempeñaría un importante papel indirecto en la reducción del consumo de carburante y contribuiría a la lucha contra el cambio climático. Los peajes que integren en su método de cálculo para el uso de carreteras congestionadas un factor de coste correspondiente a la congestión serán más eficaces a la hora de resolver ese problema si los Estados miembros incluyen en un régimen de similar naturaleza a los usuarios de la carretera a los que no se aplique la presente Directiva.
- (8) Los costes de la contaminación atmosférica y acústica y la congestión provocadas por el tráfico, como los costes sanitarios -incluida la asistencia médica-, los derivados de la pérdida de cosechas y otras pérdidas de producción y los costes en términos de bienestar deben ser soportados en el territorio del Estado miembro donde se utilice el transporte.
- (9) El modelo elaborado por la Comisión para el cálculo de esos costes externos incluye métodos fiables y una escala de valores unitarios que ya pueden servir de base para el cálculo de las tasas aplicables a los usuarios de las carreteras.
- (10) Persisten aún incertidumbres sobre los costes y los beneficios de los sistemas que se necesitan para aplicar tasas diferenciadas por el uso de las carreteras menos transitadas. En tanto no se despejen esas incertidumbres, se considera que lo más apropiado es aplicar un enfoque comunitario flexible que deje a los Estados miembros la libertad de decidir si repercuten o no, y en qué carreteras, las tasas por los costes externos en función de las características locales y nacionales de la red.
- (11) Con el fin de evitar una fragmentación de los regímenes de tarificación perjudicial para el sector del transporte, no deben aplicarse simultáneamente en el territorio de un Estado miembro tasas basadas en la duración y peajes, salvo en determinados casos concretos en los que sea indispensable financiar la construcción de túneles, puentes o puertos de montaña.
- (12) Las tasas de usuario basadas en la duración y percibidas con una periodicidad diaria, semanal, mensual y anual no deben resultar discriminatorias para los usuarios ocasionales, una elevada proporción de los cuales se compone con toda probabilidad de transportistas extranjeros. Es preciso por lo tanto establecer una correlación más precisa entre las tasas diarias, semanales, mensuales y anuales.
- (13) Es preciso evitar la coexistencia de regímenes de tarificación divergentes en la red transeuropea y otras partes de la red de carreteras que puedan servir para el tráfico internacional, aplicando de ese modo los mismos principios tarificadores al conjunto de la red de carreteras interurbanas.



- (14) Es necesario permitir que los peajes basados en la distancia recorrida integren un elemento de coste externo correspondiente a los costes de la contaminación atmosférica y acústica provocada por el tráfico y, en las carreteras habitualmente congestionadas y durante los periodos punta, a los costes de la congestión que por lo general se soportan de forma local. El elemento de coste externo integrado en las tarifas de los peajes deberá poder añadirse al coste de la infraestructura, siempre que en el cálculo de dichos costes se respeten ciertas condiciones destinadas a evitar cobros indebidos.
- (15) A fin de reflejar mejor el coste de la contaminación atmosférica y acústica provocada por el tráfico y de la congestión, las tasas por los costes externos deberán variar en función del tipo de carretera, el tipo de vehículo y el tipo de periodo, como los periodos punta diarios, semanales o estacionales, y los demás periodos, y el periodo nocturno.
- (16) El buen funcionamiento del mercado interior precisa de un marco comunitario que garantice que las tasas por el uso de las carreteras fijadas en función de los costes locales de la contaminación atmosférica y acústica provocada por el tráfico y de la congestión sean transparentes, proporcionales y no discriminatorias. Para ello, es necesario contar con principios de tarificación comunes, métodos de cálculo y valores unitarios de los costes externos basados en métodos científicos reconocidos, además de mecanismos de notificación e información a la Comisión de los sistemas de peaje existentes.
- (17) La autoridad responsable de la fijación de las tasas por los costes externos no debe tener ningún interés directo en fijar el importe de las mismas en un nivel excesivo, y, por lo tanto, debe ser independiente del organismo responsable de percibir y administrar los ingresos de los peajes. La experiencia ha demostrado que la práctica de añadir un recargo a las tarifas de los peajes en las zonas de montaña para financiar los proyectos prioritarios de la red transeuropea no es una opción viable para los operadores de infraestructuras si la desviación del tráfico provocada por el aumento de las tarifas del peaje provoca pérdidas de beneficios. Para poner remedio a esa situación, procede autorizar la imposición de un recargo en las rutas alternativas a las que podría desviarse el tráfico de no cobrarse ese suplemento.
- (18) Para dar precedencia a la construcción de los proyectos prioritarios de interés europeo, los Estados miembros que tengan la posibilidad de imponer un recargo deberán preferir esa opción a la de percibir una tasa por los costes externos. Para evitar cobros indebidos a los usuarios, las tasas por los costes externos no deberán combinarse con los recargos excepto cuando los costes externos rebasan el importe del recargo ya percibido. En ese último caso, procede que el importe del recargo se deduzca de la tasa por los costes externos.
- (19) Cuando se impongan tasas diferenciadas por los costes externos, toda variación de las tasas por el uso de las infraestructuras que se destine a reducir la congestión, optimizar el uso de la infraestructura, reducir al máximo la degradación de la misma o aumentar la seguridad vial representaría una carga indebida para determinadas categorías de usuarios, motivo por el que debe prohibirse.

- (20) Tampoco deben autorizarse descuentos o reducciones de las tasas por los costes externos debido al importante riesgo de discriminación indebida de determinadas categorías de usuarios.
- (21) El cobro de los costes externos mediante peajes influirá con mayor eficacia en las decisiones sobre transporte si los usuarios son conscientes de esos costes. Por consiguiente, deberán indicarse por separado en un recibo, una factura o un documento equivalente expedido por el explotador del peaje. Además, ese documento podrá facilitar a los transportistas la repercusión de los gastos de las tasas por los costes externos al expedidor o a otros clientes.
- (22) La utilización de sistemas de peaje electrónicos es un factor esencial para evitar la perturbación de la fluidez del tráfico y para impedir las perjudiciales incidencias en el medio ambiente local de las colas que se forman ante las barreras de los peajes. Resulta por lo tanto apropiado asegurar que la tasa por los costes externos se percibe mediante un sistema del tipo indicado, que se ajuste a lo dispuesto en la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad, que contempla medidas apropiadas y proporcionadas dirigidas a asegurar que la explotación de los sistemas de telepeaje tiene debidamente en cuenta los aspectos técnicos, jurídicos, comerciales y de protección de los datos<sup>12</sup>. Además, el diseño de esos sistemas, sin barreras laterales, debe permitir la posterior extensión de los mismos, con costes mínimos, a las carreteras paralelas. No obstante, procede prever un periodo transitorio que permita introducir las adaptaciones necesarias.
- (23) Por motivos de claridad jurídica, debe especificarse en qué lugares se permite la imposición de tasas reguladoras específicamente concebidas para reducir la congestión del tráfico o luchar contra las repercusiones medioambientales, incluida la mala calidad del aire.
- (24) De conformidad con los objetivos de la política de transporte perseguidos por la presente Directiva, los ingresos adicionales que generen las tasas por los costes externos deben reservarse a proyectos de interés comunitario general concebidos para fomentar la movilidad sostenible en sentido amplio. Esos proyectos deben, por lo tanto, destinarse a facilitar una tarificación eficiente, reducir la contaminación vial en su origen, mejorar el rendimiento energético y las prestaciones en materia de CO<sub>2</sub> de los vehículos y construir infraestructuras alternativas para los usuarios de los transportes. Se trata concretamente de las actividades de investigación y desarrollo de vehículos más limpios y de la aplicación del apartado sobre transporte de los planes de acción de la Directiva 96/62/CE del Consejo, sobre gestión y evaluación de la calidad del aire ambiente<sup>13</sup> y de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental<sup>14</sup>, que pueden incluir medidas para mitigar el ruido y la contaminación atmosférica provocados por el tráfico en torno a las grandes infraestructuras y aglomeraciones. La reserva de esos ingresos para dichos proyectos no exime a los Estados miembros del cumplimiento de la obligación establecida en el artículo 88, apartado 3, del Tratado

---

<sup>12</sup> DO L 166 de 30.4.2004, p. 124.

<sup>13</sup> DO L 296 de 21.11.1996, p. 55. Directiva modificada por el Reglamento (CE) n° 1882/2003 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 284 de 31.10.2003, p. 1).

<sup>14</sup> DO L 189 de 18.7.2002, p. 12.

que requiere la notificación de determinadas medidas nacionales a la Comisión, ni prejuzga el resultado de los procedimientos incoados en virtud de los artículos 87 y 88 del Tratado.

- (25) Para fomentar la interoperabilidad de los sistemas de peaje, se autorizará la cooperación de dos o más Estados miembros para introducir un sistema de peaje común, siempre que se cumplan determinadas condiciones.
- (26) En el plazo fijado con tal fin, la Comisión deberá enviar al Consejo y al Parlamento una evaluación exhaustiva de la experiencia adquirida por los Estados miembros que apliquen una tasa por los costes externos conforme a lo dispuesto en la presente Directiva. Esa evaluación deberá incluir un análisis de los progresos alcanzados en la estrategia de lucha contra el cambio climático y, más concretamente, en el proceso de establecimiento de un impuesto común sobre el carburante relacionado con el cambio climático con arreglo a la Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y la electricidad<sup>15</sup>, aplicable también al combustible utilizado por los vehículos pesados de transporte de mercancías. En función de esos progresos, deberá tenerse en cuenta la cuestión de las emisiones de dióxido de carbono y efectuarse un análisis de cuantas medidas suplementarias se consideren oportunas.
- (27) El artículo 55, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 1083/2006 del Consejo, de 11 de julio de 2006, por el que se establecen las disposiciones generales relativas al Fondo Europeo de Desarrollo Regional, al Fondo Social Europeo y al Fondo de Cohesión<sup>16</sup> establece que los ingresos derivados de las tasas pagadas directamente por los usuarios deben tenerse en cuenta para determinar el déficit de financiación en el caso de los proyectos generadores de ingresos. No obstante, dado que los ingresos obtenidos mediante la tarificación de los costes externos se destinan a proyectos dirigidos a reducir en su origen la contaminación producida por el transporte por carretera y a atenuar sus efectos y a crear nuevas infraestructuras para los usuarios del transporte, no deben integrarse en el cálculo del déficit de financiación. Las medidas necesarias para la aplicación de la presente Directiva se adoptarán de conformidad con la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión<sup>17</sup>.
- (28) Concretamente, debe facultarse a la Comisión para adaptar los anexos 0, III, III *bis* y IV al progreso técnico y científico, y los anexos I y II a la inflación. Habida cuenta de que esas medidas son de alcance general y están concebidas para modificar elementos no esenciales de la Directiva, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control establecido en el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE.
- (29) Dado que los objetivos de esta intervención, a saber, el fomento de una tarificación diferenciada basada en los costes externos como medio de avanzar hacia un transporte

---

<sup>15</sup> DO L 283 de 31.10.2003. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/75/CE (DO L 157 de 30.4.2004, p. 100).

<sup>16</sup> DO L 210 de 31.7.2006, pp. 25–78.

<sup>17</sup> DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

sostenible no pueden alcanzarse de forma independiente por los Estados miembros y que, por lo tanto, habida cuenta de la dimensión transfronteriza del transporte, pueden realizarse mejor a escala comunitaria, la Comunidad podrá actuar con arreglo al principio de subsidiariedad enunciado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad consagrado también en ese artículo, la presente Directiva no rebasa el marco necesario para la consecución de esos objetivos.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

### *Artículo 1*

La Directiva 1999/62/CE se modifica como sigue:

1. En el artículo 2, el texto de las letras b) y b *bis*) se sustituye por el siguiente:

- «b) «peaje»: importe específico basado en la distancia recorrida, pagadero por la utilización de una infraestructura determinada por un vehículo y que incluye una tasa por el uso de la infraestructura y/o una tasa por los costes externos;
- b *bis*) «tasa por el uso de la infraestructura»: tasa percibida mediante el cobro de un peaje y destinada a recuperar los costes de infraestructura soportados por un Estado miembro;
- b *ter*) «tasa por los costes externos»: tasa percibida mediante el cobro de un peaje y destinada a recuperar los costes soportados por un Estado miembro como consecuencia de la contaminación atmosférica, la contaminación acústica y la congestión causadas por el tráfico;
- b *quater*) «coste de la contaminación atmosférica causada por el tráfico»: coste de los daños ocasionados por la liberación de determinadas emisiones perjudiciales a la atmósfera durante la utilización de un vehículo;
- b *quinqüies*) «coste de la contaminación acústica causada por el tráfico»: coste de los daños ocasionados por el ruido emitido por un vehículo o creado por la interacción del vehículo con la superficie de la carretera;
- b *sexties*) «coste de la congestión»: coste suplementario en términos de pérdida de tiempo, escasas garantías de puntualidad, consumo adicional de carburante y gastos de mantenimiento de los vehículos impuesto a los demás vehículos cuando el uso de la infraestructura se aproxime a los límites de capacidad;
- b *septies*) «tasa media ponderada por el uso de la infraestructura»: ingresos totales recaudados mediante la percepción de una tasa por el uso de la infraestructura durante un periodo determinado, dividida por el número de kilómetros-vehículo recorridos en los tramos de la carretera sujetos al pago de la tasa durante ese periodo;
- b *octies*) «tasa media ponderada por los costes externos»: ingresos totales recaudados mediante la percepción de una tasa por los costes externos durante un periodo

determinado, dividida por el número de kilómetros-vehículo recorridos en los tramos de la carretera sujetos al pago de la tasa durante ese periodo;»

2. El texto de los artículos 7, 7 *bis* y 7 *ter* se sustituye por el siguiente:

*«Artículo 7*

1. Los Estados miembros podrán mantener o introducir peajes y/o tasas de usuarios en su red de carreteras o en determinados tramos de las mismas en las condiciones fijadas en los apartados 2, 3 y 4 del presente artículo y en los artículos 7 *bis* a 7 *undecies*.

2. Los Estados miembros no impondrán simultáneamente en su territorio peajes y tasas de usuarios a una categoría determinada de vehículos. No obstante, los Estados miembros que impongan tasas de usuarios en su red podrán también cobrar peajes por el uso de puentes, túneles y puertos de montaña.

3. Los peajes y las tasas de usuario no supondrán discriminación alguna, directa o indirecta, por razón de la nacionalidad del transportista, del Estado miembro o el tercer país de establecimiento del transportista o de matriculación del vehículo o del origen o el destino de la operación de transporte.

4. Los Estados miembros podrán disponer que se apliquen tarifas de peajes reducidas, tasas de usuarios reducidas o exenciones de la obligación de pagar peajes o tasas de usuarios a los vehículos exentos de la obligación de instalar y utilizar los aparatos de control contemplados en el Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera<sup>18</sup>, y en los supuestos contemplados en el artículo 6, apartado 2, letras a) y b), de la presente Directiva, previo cumplimiento de las condiciones fijadas en ese mismo artículo.

5. Durante un periodo transitorio que concluirá el 31 de diciembre de 2011, los Estados miembros podrán optar por cobrar los peajes y/o las tasas de usuarios únicamente a los vehículos cuya carga máxima autorizada no sea inferior a 12 toneladas. A partir del 1 de enero de 2012, los peajes y/o las tasas de usuarios se aplicarán a todos los vehículos contemplados en el artículo 2, letra d), salvo cuando algún Estado miembro considere que la ampliación de la norma a los vehículos de menos de 12 toneladas pueda:

- a) tener importantes consecuencias negativas para la fluidez del tráfico, el medio ambiente, los niveles de ruido, la congestión o la salud, o
- b) entrañar costes administrativos superiores al 30 % de los ingresos adicionales que habría generado esa ampliación.

---

<sup>18</sup> DO L 370 de 31.12.1985, p. 8, modificado en último lugar por el Reglamento (CE) nº 432/2004 de la Comisión (DO L 71 de 10.3.2004, p. 3).

### *Artículo 7 bis*

1. Las tasas de usuarios serán proporcionales a la duración del uso de la infraestructura y podrán abonarse con carácter diario, semanal, mensual y anual. Concretamente, la tasa anual no deberá ser inferior a la tasa diaria multiplicada por ochenta, la tasa mensual no deberá ser inferior a la tasa diaria multiplicada por trece y la tasa semanal no podrá ser inferior a la tasa diaria multiplicada por cinco.

Los Estados miembros sólo podrán aplicar las tasas anuales a los vehículos matriculados en su territorio.

2. Los Estados miembros fijarán las tasas de usuarios (costes administrativos incluidos) correspondientes a todas las categorías de vehículos en un nivel igual o inferior al de las tasas máximas fijadas en el anexo II.

### *Artículo 7 ter*

1. La tasa por el uso de la infraestructura se basará en el principio de recuperación de los costes de la infraestructura. La tasa media ponderada por el uso de la infraestructura guardará relación con los costes de construcción y de funcionamiento, mantenimiento y desarrollo de la red de infraestructuras correspondiente. La tasa media ponderada por el uso de la infraestructura podrá incluir también un rendimiento del capital utilizado o un margen de beneficio conforme a las condiciones del mercado.

2. La tasa por los costes externos guardará relación con el coste de la contaminación atmosférica causada por el tráfico, el coste de la contaminación acústica causada por el tráfico, o ambos. En los tramos de carretera afectados por la congestión, la tasa por los costes externos podrá incluir también el coste de la congestión durante los periodos en los que esos tramos estén habitualmente congestionados.

3. Los costes tomados en consideración corresponderán a la red o a parte de la red en la que se perciban peajes y a los vehículos sujetos al pago de los mismos.

### *Artículo 7 quater*

1. La tasa por los costes externos variará en función del tipo de carretera y de la categoría de emisiones EURO, así como del periodo de utilización en los casos en que incluya el coste de la congestión y/o de la contaminación acústica causada por el tráfico.

2. El importe de la tasa por los costes externos correspondiente a cada combinación de clase de vehículo, tipo de carretera y periodo se fijará de conformidad con los requisitos mínimos, las fórmulas comunes y los costes externos máximos imputables que se indican en el anexo III *bis*.

3. El importe de la tasa por los costes externos será fijado por una autoridad designada por el Estado miembro con ese fin. Esa autoridad deberá ser jurídica y financieramente independiente de la organización responsable de la administración y la recaudación total o parcial de las tasas. No obstante, si esa organización se halla bajo el control del Estado miembro, la autoridad mencionada podrá ser un ente administrativo de ese Estado.

### *Artículo 7 quinquies*

1. Los Estados miembros calcularán la tasa por el uso de la infraestructura con arreglo a una metodología basada en los principios fundamentales de cálculo que se establecen en el anexo III.
2. En el caso de los peajes en régimen de concesión, el nivel máximo de la tasa por el uso de la infraestructura será equivalente o inferior al nivel que habría resultado de la aplicación de una metodología basada en los principios fundamentales de cálculo que se establecen en el anexo III. La valoración de esa equivalencia se basará en un periodo de referencia lo suficientemente largo y adecuado a la naturaleza del contrato de concesión.
3. Las modalidades de peaje que ya estuvieran en funcionamiento el 10 de junio de 2008 o para las que se hayan recibido ofertas o respuestas a invitaciones a negociar como parte de un procedimiento negociado antes del 10 de junio de 2008 no estarán sujetas a las obligaciones contempladas en los apartados 1 y 2 en tanto esas modalidades sigan vigentes y no sean objeto de modificaciones importantes.

### *Artículo 7 sexties*

1. En casos excepcionales correspondientes a infraestructuras de regiones de montaña, y previa notificación a la Comisión, podrá añadirse un recargo a la tasa por el uso de la infraestructura percibida en determinados tramos de la carretera que sufran graves problemas de congestión o cuya utilización por los vehículos provoque importantes daños al medio ambiente, siempre y cuando:
  - a) los ingresos generados por el recargo se destinen a financiar la construcción de proyectos prioritarios de interés europeo recogidos en el anexo III de la Decisión nº 1692/96/CE, que contribuyan de forma directa a aliviar la congestión o los daños ambientales y que pertenezcan al mismo corredor que el tramo de carretera donde se aplique el recargo;
  - b) el recargo no supere el 15 % de la tasa media ponderada por el uso de la infraestructura calculada conforme a lo establecido en el artículo 7 *ter*, apartado 1, y en el artículo 7 *quinquies*, salvo cuando los ingresos generados se inviertan en secciones transfronterizas de proyectos prioritarios de interés europeo relacionados con la infraestructura en regiones de montaña, en cuyo caso el recargo no podrá superar un 25 %;
  - c) la aplicación del recargo no redunde en un trato discriminatorio del tráfico comercial respecto de otros usuarios de la carretera;
  - d) antes de la aplicación del recargo se presente a la Comisión una descripción de la ubicación exacta del lugar donde se percibe el recargo junto con una prueba de la decisión de financiar las obras de construcción indicadas en la letra a), y
  - e) el periodo de aplicación del recargo esté definido y delimitado por anticipado y se ajuste, en lo que a los ingresos previstos, a los planes de financiación y a los análisis de costes y beneficios de los proyectos cofinanciados con esos ingresos.

La aplicación de lo dispuesto en el párrafo primero a los nuevos proyectos transfronterizos quedará supeditada al acuerdo de todos los Estados miembros que participen en ellos.

2. Previa notificación a la Comisión, podrá aplicarse también un recargo a los tramos de carretera que constituyan un itinerario alternativo a aquél por el que se percibe el recargo contemplado en el apartado 1, si:

- la aplicación del recargo en una carretera puede desviar una parte importante del tráfico a la ruta alternativa, y
- se cumplen las condiciones establecidas en las letras a) a e) del apartado 1.

3. Podrá asimismo aplicarse un recargo a las tasas por el uso de la infraestructura que hayan sido modificadas de conformidad con el artículo 7 *septies*.

4. Cuando la Comisión reciba de un Estado miembro que se proponga aplicar un recargo la información requerida a tal efecto, deberá poner esa información a disposición de los miembros del Comité indicado en el artículo 9 *quater*. Si la Comisión considera que el recargo proyectado no reúne las condiciones establecidas en el apartado 1 o que tendrá consecuencias adversas para el desarrollo económico de las regiones periféricas, podrá rechazar el proyecto de recargo presentado por dicho Estado miembro o solicitar su modificación con arreglo al procedimiento de consulta indicado en el artículo 9 *quater*, apartado 2.

5. En los tramos de carretera que cumplan los criterios de aplicación de un recargo conforme al apartado 1, los Estados miembros no podrán percibir una tasa por los costes externos salvo si se aplica un recargo.

6. El importe del recargo se deducirá del importe de la tasa por los costes externos calculada con arreglo al artículo 7 *quater*.

#### *Artículo 7 septies*

1. Las tarifas de los peajes que se compongan únicamente de una tasa por el uso de la infraestructura deberán variarse en función de las categorías EURO de emisión de forma que ningún peaje sea superior en más de un 100 % al peaje cobrado a los vehículos equivalentes que cumplan las normas de emisiones más estrictas.

2. Cuando, durante un control, un conductor no pueda presentar los documentos del vehículo que certifican la categoría EURO de emisiones del mismo, los Estados miembros podrán aplicarle el nivel máximo de peaje exigible.

3. Los peajes que se compongan únicamente de una tasa por el uso de la infraestructura podrán variarse también con el fin de aliviar la congestión, reducir al máximo la degradación de la infraestructura, optimizar el uso de la misma o favorecer la seguridad vial, a condición de que:

- a) la variación sea transparente y pública y pueda ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad, y
- b) la variación se aplique con arreglo a la hora del día, el tipo de día o la temporada;



- c) ningún peaje sea superior en más de un 100 % al peaje cobrado durante la hora del día, el tipo de día o la temporada en que sea más barato.

4. Las variaciones indicadas en los apartados 1 y 3 no tendrán la finalidad de generar ingresos por peaje adicionales; todo incremento involuntario de los ingresos se contrarrestará mediante cambios de la estructura de la variación, que deberán introducirse en un plazo de dos años a partir del final del ejercicio contable en el que se hayan generado los beneficios adicionales.

5. Cuando un peaje comprenda una tasa por los costes externos, los apartados 1 y 3 no se aplicarán a la parte del peaje consistente en una tasa por el uso de la infraestructura.

#### *Artículo 7 octies*

1. Al menos seis meses antes de la aplicación de un nuevo régimen de peaje con tarificación por el uso de la infraestructura, los Estados miembros enviarán a la Comisión:

a) en el caso de los peajes en régimen distinto al de concesión:

- los valores unitarios y demás parámetros utilizados para calcular los distintos elementos de costes de las infraestructuras, y
- información clara sobre los vehículos cubiertos por el régimen de peaje, la extensión geográfica de la red o la parte de la red que entre en cada cálculo de costes y el porcentaje de costes cuya recuperación se proyecta;

b) en el caso de los peajes en régimen de concesión:

- los contratos de concesión o sus modificaciones importantes,
- la hipótesis de base en la que el concedente haya basado el anuncio de concesión, según lo indicado en el anexo VII B de la Directiva 2004/18/CE; esa hipótesis de base deberá incluir una estimación de los costes que se definen en el artículo 7 *ter*, apartado 1, contemplados en el marco de la concesión, y las previsiones de tráfico, desglosadas por tipos de vehículos, niveles de peaje previstos y extensión geográfica de la red cubierta por el contrato de concesión.

2. En un plazo de seis meses tras la recepción de toda la información necesaria conforme al apartado 1, la Comisión dictaminará si se cumplen las obligaciones contempladas en el artículo 7 *quinquies*. Los dictámenes de la Comisión se pondrán a disposición del Comité indicado en el artículo 9 *quater*.

3. Al menos seis meses antes de la aplicación de un régimen de peaje con tarificación por los costes externos, los Estados miembros deberán enviar a la Comisión:

- información precisa sobre la ubicación de los tramos de la carretera donde vaya a percibirse la tasa por los costes externos, con una descripción de las categorías de vehículos, los tipos de carretera y los periodos exactos en función de los cuales vaya a variar la tasa por los costes externos;
- la tasa media ponderada por los costes externos proyectada y los ingresos totales previstos;

- el nombre de la autoridad designada de conformidad con el artículo 7 *quater*, apartado 3, para fijar el importe de la tasa, y el de su representante, y
- los parámetros, datos e información necesarios para demostrar la aplicación del método de cálculo fijado en el anexo III *bis*.

4. En un plazo de seis meses a partir de la recepción de la información indicada en el apartado 3, la Comisión podrá solicitar al Estado miembro correspondiente que adapte la tasa por los costes externos propuesta si considera que se incumplen las obligaciones establecidas en los artículos 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *decies* o 9, apartado 2. La Comisión comunicará su decisión al Comité mencionado en el artículo 9 *quater*.

#### *Artículo 7 nonies*

1. Los Estados miembros no concederán a ningún usuario descuentos o reducciones correspondientes al elemento de tarificación de los costes externos de un peaje.

2. Los Estados miembros podrán ofrecer descuentos o reducciones de las tasas por el uso de la infraestructura, siempre y cuando:

- la estructura tarifaria resultante sea proporcionada y pública, pueda ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad y no redunde en la repercusión a otros usuarios de los costes adicionales en forma de peajes más elevados, y
- esos descuentos o reducciones generen ahorros efectivos en gastos administrativos y no superen el 13 % de la tasa por el uso de la infraestructura abonada por los vehículos equivalentes sin derecho al descuento o a la reducción.

3. Sin perjuicio de las condiciones establecidas en el artículo 7 *septies*, apartado 4, y en el artículo 7 *septies*, apartado 3, segundo guión, las tarifas de los peajes podrán variar en casos excepcionales, para proyectos específicos de alto interés europeo, y estar sujetas a otras formas de variación a fin de asegurar la viabilidad económica de esos proyectos, cuando estén expuestas a una competencia directa con otros modos de transporte de vehículos. La estructura tarifaria resultante deberá ser lineal, proporcionada y pública, poder ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad y no redundar en la repercusión a otros usuarios de los costes adicionales en forma de peajes más elevados. La Comisión comprobará el cumplimiento de esas condiciones antes de la aplicación de la estructura tarifaria en cuestión.

#### *Artículo 7 decies*

1. La aplicación y el cobro de los peajes y las tasas de usuario y la supervisión de esos pagos se efectuarán con la mínima perturbación de la fluidez del tráfico, evitándose todo control o comprobación obligatorios en las fronteras interiores de la Comunidad. Con ese fin, los Estados miembros cooperarán para el establecimiento de métodos que permitan a los transportistas abonar las tasas de usuarios 24 horas al día, al menos en los principales puntos de venta, por todos los medios de pago corrientes, dentro o fuera de los Estados miembros donde se apliquen.

2. Las modalidades de recaudación de los peajes y/o las tasas de usuarios no supondrán desventajas financieras ni de otra índole para los usuarios no habituales de la red de

carreteras. Concretamente, cuando algún Estado miembro recaude los peajes y/o las tasas de usuario exclusivamente con un método que exija el uso de una unidad instalada a bordo del vehículo, garantizará que todos los usuarios pueden adquirir unidades de instalación a bordo sin excesivas dificultades administrativas y a un precio razonable.

3. Todo Estado miembro que imponga una tasa por los costes externos a un vehículo deberá indicar el importe de esa tasa en un recibo que expedirá al transportista.

4. Las tasas por los costes externos deberán percibirse y recaudarse mediante un sistema electrónico que se ajuste a los requisitos del artículo 2, apartado 1, de la Directiva 2004/52/CE y pueda extenderse posteriormente a otros tramos de la carretera sin necesidad de barreras, las cuales requieren considerables inversiones adicionales en equipamientos laterales de la carretera.

5. No obstante, durante un periodo transitorio que concluirá el 31 de diciembre de 2013, las tasas por los costes externos se percibirán y recaudarán mediante los sistemas de peaje existentes. En tales casos, los Estados miembros interesados deberán notificar a la Comisión, antes del 31 de diciembre de 2013, sus planes de instalación de los nuevos sistemas en cumplimiento de los requisitos del apartado 4.

#### *Artículo 7 undecies*

La presente Directiva no menoscaba la libertad de los Estados miembros que introduzcan un sistema de peajes y/o de tasas por el uso de la infraestructura de conceder, sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 87 y 88 del Tratado, una compensación adecuada por esas tasas.»

3. Se inserta el artículo 8 *quater* siguiente:

#### *«Artículo 8 quater*

1. Podrán cooperar dos o más Estados miembros para introducir un sistema de peaje común aplicable en el conjunto de sus territorios. De acogerse a esa posibilidad, esos Estados miembros deberán garantizar que la Comisión está asociada a ese proceso de cooperación, el posterior funcionamiento del sistema y, cuando así proceda, sus modificaciones.

2. El sistema de peaje común deberá quedar sujeto al cumplimiento de las condiciones establecidas en los artículos 7 a 7 *undecies* y estar abierto a los demás Estados miembros.»

4. El texto del artículo 9, apartado 1 *bis*, se sustituye por el siguiente:

«La presente Directiva no impedirá que los Estados miembros apliquen, de forma no discriminatoria, tasas reguladoras específicamente concebidas para reducir la congestión del tráfico o luchar contra las repercusiones medioambientales, incluida la mala calidad del aire, en cualquier carretera urbana situada en una zona edificada.»

5. El texto del artículo 9, apartado 2, se sustituye por el siguiente:

«Los Estados miembros donde se perciban tasas por los costes externos se asegurarán de que los ingresos generados por esas tasas se destinan a la ejecución de medidas dirigidas a fomentar una tarificación eficiente, reducir la contaminación provocada por el transporte en su origen y mitigar sus efectos, mejorar las prestaciones en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> y el rendimiento energético de los automóviles y desarrollar infraestructuras alternativas para los usuarios de los transportes.

Los Estados miembros donde se perciban tasas por el uso de la infraestructura determinarán el destino de los ingresos generados por esas tasas. A fin de permitir el desarrollo de la red de transporte en su conjunto, los ingresos generados por esas tasas deberán utilizarse en beneficio del sector de transporte y para optimizar la totalidad del sistema de transporte.»

6. El texto del artículo 9 *ter* se sustituye por el siguiente:

*«Artículo 9 ter*

La Comisión facilitará el diálogo y el intercambio de conocimientos técnicos entre los Estados miembros en relación con la aplicación de la presente Directiva y, en particular, de sus anexos. La Comisión adaptará los anexos 0, III, III *bis* y IV al progreso científico y técnico y los anexos I y II a la inflación. Esas medidas, modificadoras de elementos no esenciales de la presente Directiva, se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control a que se refiere el artículo 9 *quater*, apartado 3.»

7. El texto del artículo 9 *quater* se sustituye por el siguiente:

*«Artículo 9 quater*

1. La Comisión estará asistida por un Comité.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, sin perjuicio del artículo 8 de la misma.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, sin perjuicio del artículo 8 de la misma.»

8. El texto del artículo 11 se sustituye por el siguiente:

*«Artículo 11*

1. Cada cuatro años y, por primera vez, el 31 de diciembre de 2012, los Estados miembros que perciban una tasa por los costes externos y/o una tasa por el uso de la infraestructura deberán presentar un informe sobre los peajes percibidos en su territorio y remitírselo a la Comisión. El informe incluirá información sobre los puntos siguientes:

- la tasa media ponderada por los costes externos y los importes específicos percibidos por cada combinación de categoría de vehículos, tipo de carretera y periodo;
- los ingresos totales recaudados mediante la tasa por los costes externos y el destino dado a esos ingresos, y
- la tasa media ponderada por el uso de la infraestructura y los costes totales recaudados mediante esa tasa.

2. A más tardar el 31 de diciembre de 2013, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y los efectos de la presente Directiva, especialmente en lo que respecta a la eficacia de las disposiciones sobre recuperación de los costes relacionados con la congestión y la contaminación provocada por el tráfico, y a la inclusión de los vehículos de más de 3,5 toneladas y menos de 12 toneladas. El informe evaluará también los aspectos siguientes:

- la pertinencia de integrar en el cálculo de los peajes otros costes externos, especialmente los costes de las emisiones de dióxido de carbono, en caso de que la definición de un impuesto común sobre el carburante no tenga resultados satisfactorios, los costes de los accidentes y los costes de la pérdida de biodiversidad;
- la pertinencia de ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva a otras categorías de vehículos;
- la posibilidad de revisar la clasificación de los vehículos a fin de modular los peajes, teniendo en cuenta sus repercusiones medias en el medio ambiente, la congestión y la infraestructura, sus prestaciones en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> y su rendimiento energético, así como la viabilidad práctica y económica de la percepción y el control de la aplicación de los sistemas de peaje, y
- la viabilidad técnica y económica de introducir, en las principales carreteras interurbanas, tasas mínimas basadas en la distancia recorrida. El informe determinará los tipos de carretera en los que podrán cobrarse esas tasas, las posibles vías de percepción y control de la aplicación de esas tasas de manera rentable y un método sencillo común de fijación de las tasas mínimas».

9. En el anexo III, las palabras «peajes medios ponderados» se sustituyen por las palabras «tasas medias ponderadas por el uso de la infraestructura».

10. El anexo de la presente Directiva se inserta después del anexo III.

### *Artículo 2*

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo previsto en la presente Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 2010. Informarán inmediatamente de ellas a la Comisión y presentarán un cuadro de equivalencias entre esas disposiciones y las de la presente Directiva.

2. 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 la mencionada referencia.

3. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

### *Artículo 3*

La presente Directiva entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

### *Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

## **ANEXO III bis**

### **REQUISITOS MÍNIMOS PARA LA PERCEPCIÓN DE UNA TASA POR LOS COSTES EXTERNOS Y ELEMENTOS DE COSTES EXTERNOS IMPUTABLES MÁXIMOS**

En el presente anexo se fijan los requisitos mínimos aplicables a la percepción de una tasa por los costes externos y los elementos de costes máximos que está permitido incluir en el cálculo del importe de esa tasa.

#### **1. PARTES DE LA RED AFECTADAS**

Los Estados miembros deberán especificar con precisión la parte o las partes de la red que van a estar sujetas a una tasa por los costes externos.

Cuando algún Estado miembro opte por percibir una tasa por los costes externos únicamente respecto de una o varias partes de la red, esa parte o esas partes se escogerán tras haber realizado un análisis que determine lo siguiente:

- que la utilización de vehículos en las carreteras donde se aplique la tasa por los costes externos provoca unos daños al medio ambiente y unos niveles de congestión superiores a los registrados, en promedio, en otras partes de la red de infraestructura vial no sujetas al pago de esa tasa, o que
- la imposición de una tasa por los costes externos en otras partes de la red podría tener efectos adversos para el medio ambiente, la congestión o la seguridad vial, o bien que la percepción y recaudación de ese tipo de tasa en esas otras partes de la red vial entrañaría costes desproporcionados.

#### **2. VEHÍCULOS, CARRETERAS Y PERIODOS AFECTADOS**

Los Estados miembros notificarán a la Comisión la clasificación de los vehículos en función de la cual variará el peaje. Además, notificarán a la Comisión la localización de las carreteras sujetas a las tasas por los costes externos más elevadas (en lo sucesivo denominadas «carreteras suburbanas») y de las carreteras sometidas a las tasas por los costes externos menos elevadas (en lo sucesivo denominadas «otras carreteras interurbanas»).

Cuando así proceda, notificarán asimismo a la Comisión los periodos exactos que configuran el periodo nocturno y los diversos periodos punta diario, semanal o estacional en los que puede imponerse una tasa por los costes externos más elevada a fin de reflejar los mayores niveles de congestión o de molestias acústicas.

La clasificación de las carreteras y la definición de los citados periodos se basarán en criterios objetivos relacionados con el nivel de exposición de las carreteras y sus inmediaciones a la congestión y la contaminación, como la densidad de población, la frecuencia a lo largo de un año de picos de contaminación medidos con arreglo a lo dispuesto en la Directiva 96/62/CE, el tráfico diario y horario medio y el nivel de servicio (porcentaje del día o del año durante el que la carretera se utiliza a plena capacidad o por encima de los límites de capacidad, retrasos medios y/o longitud de los atascos). Los criterios utilizados se indicarán en la notificación.

### 3. IMPORTE DE LA TASA

La autoridad independiente determinará, para cada categoría de vehículo, tipo de carretera y periodo, un importe único específico. La estructura tarifaria resultante deberá ser transparente y pública y estar a disposición de todos los usuarios en términos de igualdad.

A la hora de fijar las tasas, la autoridad independiente se guiará por el principio de tarificación eficiente, es decir, la fijación de un precio cercano al coste social marginal de la utilización del vehículo sometido a la tasa. El importe de la tasa se aproximará lo más posible a los costes externos que puedan imputarse a la categoría correspondiente de usuarios de la carretera.

Para determinar la tasa, se tendrán asimismo en cuenta el riesgo de desviación del tráfico y sus posibles efectos adversos para la seguridad vial, el medio ambiente y la congestión, y se estudiarán las posibles soluciones para mitigar esos riesgos.

La autoridad independiente controlará la eficacia del régimen de tarificación para reducir los daños medioambientales derivados del transporte por carretera y mitigar la congestión en los lugares donde se aplique. En función de la evolución de la demanda de transporte, ajustará regularmente la estructura tarifaria y el importe específico de la tasa fijada para cada categoría de vehículo, tipo de carretera y periodo.

### 4. ELEMENTOS DE COSTES EXTERNOS

#### 4.1. Coste de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico

Cuando un Estado miembro opte por incluir total o parcialmente el coste de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico en la tasa por los costes externos, la autoridad independiente calculará el coste imputable de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico aplicando la fórmula que figura a continuación o los valores unitarios recogidos en el cuadro 1, si éstos son inferiores:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}, \text{ siendo:}$$

- $PCV_{ij}$ : el coste de la contaminación atmosférica emitida por el vehículo de categoría  $i$  en una carretera de tipo  $j$  (euros/vehículo.kilómetro)
- $EF_{ik}$ : el factor de emisión del contaminante  $k$  y el vehículo de categoría  $i$  (gramo/kilómetro)
- $PC_{jk}$ : el coste monetario del contaminante  $k$  para el tipo de carretera  $j$  (euro/gramo)

Únicamente se tomarán en consideración las emisiones de partículas y de precursores del ozono como el óxido de nitrógeno y los compuestos orgánicos volátiles. Los factores de emisión serán los mismos que los utilizados por los Estados miembros para elaborar los inventarios nacionales de emisiones contemplados en la Directiva 2001/81/CE sobre techos nacionales de emisión de determinados contaminantes (que requiere el uso de la guía común EMEP/CORINAIR)<sup>19</sup>. El coste monetario de los contaminantes se extraerá del cuadro 13 de

---

<sup>19</sup> Metodología de la Agencia Europea de Medio Ambiente <http://reports.eea.europa.eu/EMEPCORINAIR5/>.



la Guía para el cálculo de los costes externos en el sector del transporte («Handbook on estimation of external cost in the transport sector»)<sup>20</sup>.

### Cuadro 1: Coste de la contaminación atmosférica de los vehículos

Céntimo de euro/vehículo.kilómetro	Carreteras suburbanas	Otras carreteras interurbanas
EURO 0	16	13
EURO I	11	8
EURO II	9	8
EURO III	7	6
EURO IV	4	4
EURO V y menos contaminante	3	2

Valores en céntimos de euros, año 2000

Los valores del cuadro 1 corresponden a las medias aritméticas de los valores recogidos en el cuadro 15 de la Guía para el cálculo de los costes externos en el sector del transporte<sup>21</sup> respecto de los vehículos pertenecientes a cuatro categorías de peso. Los Estados miembros podrán aplicar un factor de corrección a los valores del cuadro 1 a fin de reflejar la composición real de la flota en términos de tamaño de los vehículos. Los valores del cuadro 1 podrán multiplicarse por un factor máximo de 2 en las zonas de montaña en la medida en que la pendiente de la carretera, la altitud y/o las inversiones térmicas lo justifiquen.

La autoridad independiente podrá adoptar métodos alternativos en los que se utilicen datos extraídos de las mediciones de los contaminantes atmosféricos y el valor local del coste monetario de los contaminantes atmosféricos, siempre que los resultados no sean superiores a los que se habrían obtenido mediante la fórmula antes presentada o con los valores unitarios antes indicados para cualquier categoría de vehículos.

Se publicarán todos los parámetros, datos y demás información necesaria para comprender cómo se calcula el coste imputable de la contaminación atmosférica.

### 4.2 Coste de la contaminación acústica provocada por el tráfico

Cuando un Estado miembro opte por incluir total o parcialmente el coste de la contaminación acústica provocada por el tráfico en la tasa por los costes externos, la autoridad independiente calculará el coste imputable de dicha contaminación aplicando la fórmula siguiente o los valores unitarios recogidos en el cuadro 2, si éstos son inferiores:

$$NCV_{ij}(\text{día}) = \sum_k NC_{jk} \times POP_k / ADT$$

$$NCV_{ij}(\text{noche}) = n \times NCV_{ij}(\text{día}), \text{ siendo:}$$

- $NCV_{ij}$ : el coste de la contaminación acústica emitida por el vehículo de categoría  $i$  en una carretera de tipo  $j$  (euro/vehículo.kilómetro)

<sup>20</sup> [http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm).

<sup>21</sup> Ídem.

- $NC_{jk}$ : el coste de la contaminación acústica por persona expuesta en una carretera de tipo  $j$  al nivel de ruido  $k$  (euro/persona)
- $POP_k$ : población expuesta al nivel diario de ruido  $k$  por kilómetro (persona/kilómetro)
- ADT: tráfico diario medio (vehículo)
- $n$ : coeficiente corrector por periodo nocturno

La población expuesta al nivel de ruido  $k$  deberá determinarse con arreglo a los mapas estratégicos de ruido elaborados en virtud del artículo 7 de la Directiva 2002/49/CE sobre evaluación y gestión del ruido ambiental.

El coste por persona expuesta al nivel de ruido  $k$  deberá extraerse del cuadro 20 de la Guía para el cálculo de los costes externos en el sector del transporte<sup>22</sup>.

Para el tráfico diario medio, se aplicará un factor de ponderación inferior o igual a 4 entre los vehículos pesados de transporte de mercancías y los turismos.

#### **Cuadro 2: Coste imputable por la contaminación acústica de los vehículos**

Céntimos de euro/vehículo.kilómetro	Día	Noche
Carreteras suburbanas	1,1	2
Otras carreteras interurbanas	0,13	0,23

*Valores en céntimos de euro, año 2000*

*Fuente: Guía para el cálculo de los costes externos en el sector del transporte, cuadro 22<sup>23</sup>.*

Los valores del cuadro 2 podrán multiplicarse por un factor máximo de 5 en las zonas de montaña en la medida en que la pendiente de la carretera, las inversiones térmicas y/o el efecto de anfiteatro lo justifiquen.

Se publicarán todos los parámetros, datos y demás información necesaria para comprender cómo se calcula el coste imputable de la contaminación acústica.

#### **4.3 Coste de la congestión**

En las carreteras congestionadas, los Estados miembros podrán optar por incluir total o parcialmente el coste de la congestión en la tasa por los costes externos, siempre que demuestren que el coste de la congestión impuesto por un vehículo a otros usuarios supera el coste de construcción de las infraestructuras ya imputado a ese vehículo. En ese caso, la autoridad independiente calculará el coste de la congestión imputable por los distintos periodos aplicando la fórmula siguiente o utilizando los valores unitarios indicados en el cuadro 3, si éstos son inferiores.

<sup>22</sup> Ídem.

<sup>23</sup> Ídem.

$$CCV = MEC(Q_0) - IDC$$

$$MEC(Q) = \frac{VOT \times Q}{v(Q)^2} \times \frac{(v(Q) - v(Q - \Delta Q))}{\Delta Q} \quad \text{siendo}$$

- CCV: coste de la congestión imputable (euro/vehículo.kilómetro)
- IDC: coste de construcción de infraestructuras ya imputado (euro/vehículo.kilómetro)
- Q<sub>0</sub>: tráfico horario óptimo (vehículo/hora)
- MEC(Q): coste externo marginal de la congestión (euro/vehículo.kilómetro)
- VOT: valor del tiempo (euro/hora.vehículo)
- Q: tráfico horario medio (vehículo)
- ΔQ: pequeños cambios en el tráfico horario
- v(Q): velocidad media del tráfico (kilómetro/hora)

Para el tráfico diario medio, se aplicará un factor de ponderación inferior o igual a 3 entre los vehículos pesados de transporte de mercancías y los turismos.

El tráfico horario óptimo se calculará subiendo repetidamente el coste hasta alcanzar un equilibrio entre el tráfico horario y el coste externo marginal de la congestión. Por otro lado, la relación entre el coste de la congestión imputable y el coste externo marginal de la congestión será de 0,5.

La función velocidad-fluidez se basará en curvas patrón.

El valor del tiempo se basará en los estudios más recientes sobre la disposición de los usuarios a pagar.

### Cuadro 3: Coste imputable de la congestión provocada por los vehículos

Céntimos de euro/vehículo.kilómetro	Periodo A	Periodo B	Periodo C
Carreteras suburbanas	0	20	65
Otras carreteras interurbanas	0	2	7

Valores en céntimos de euro, año 2000

Fuente: Calculado a partir de la Guía para el cálculo de los costes externos en el sector del transporte, cuadro 7<sup>24</sup>.

El periodo A es un periodo no punta con un flujo de tráfico estable.

<sup>24</sup> Ídem.

El periodo B es un periodo punta o un periodo casi punta con un flujo de tráfico inestable.

El periodo C es un periodo pico con un flujo de tráfico limitado o interrumpido.

Se publicarán todos los parámetros, datos y demás información necesaria para comprender cómo se calcula el coste de la contaminación atmosférica.