

## I

*(Actos legislativos)*

## DIRECTIVAS

## DIRECTIVA 2011/76/UE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 27 de septiembre de 2011

**por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones <sup>(2)</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(3)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El fomento del transporte sostenible es un aspecto clave de la política común de transportes. Con ese fin, es preciso reducir la contribución del sector del transporte al cambio climático y sus repercusiones negativas, concretamente la congestión, que obstaculiza la movilidad, y la contaminación atmosférica y acústica, que perjudica a la salud y al medio ambiente. Además, es necesario incorporar requisitos de protección del medio ambiente en la definición y la aplicación de las demás políticas de la Unión, incluida la política común de transportes.
- (2) El 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, del adecuado funcionamiento del mercado interior y de la cohesión territorial.
- (3) Para optimizar en consecuencia el sistema de transporte, la política común de transportes debe dotarse de una combinación de instrumentos que mejoren la infraestructura de transporte y el uso de tecnologías y permitan

gestionar con mayor eficiencia la demanda de transporte, mediante, en particular, la promoción de la renovación de la flota, un uso más eficaz de las infraestructuras y la co-modalidad. Ello exige recurrir en mayor medida al principio «el usuario paga» y desarrollar y aplicar el principio «quien contamina, paga» en este sector en todos los modos de transporte.

- (4) La Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup> instaba a la Comisión a 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 infraestructura. Dicho 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 dicha 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 real de todos los modos de transporte, como medio de optimizar el uso de la infraestructura, reducir la contaminación local, gestionar el tráfico y combatir el cambio climático con un coste mínimo 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) Los modos de transporte ya han iniciado la internalización de los costes externos, y la legislación pertinente de la Unión prevé una introducción gradual de dicha internalización o al menos no la impide. Sin embargo, este proceso se ha de controlar y fomentar en mayor medida para todos los modos de transporte, aplicando principios comunes y teniendo a la vez en cuenta las características propias de cada modo de transporte.

<sup>(1)</sup> DO C 255 de 22.9.2010, p. 92.

<sup>(2)</sup> DO C 120 de 28.5.2009, p. 47.

<sup>(3)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 11 de marzo de 2009 (DO C 87 E de 1.4.2010, p. 345) y Posición del Consejo en primera lectura de 14 de febrero de 2011 (DO C 77 E de 11.3.2011, p. 1). Posición del Parlamento Europeo de 7 de junio de 2011 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 12 de septiembre de 2011.

<sup>(4)</sup> DO L 187 de 20.7.1999, p. 42.

- (7) En el sector del transporte por carretera, los peajes calculados como cargas basadas en la distancia, en concepto de uso de infraestructuras, constituyen un instrumento económico justo y eficaz para alcanzar una política de transporte sostenible, habida cuenta de su relación directa con el uso de infraestructuras, las prestaciones medioambientales de los vehículos y el momento y la hora de su utilización, y pueden, por lo tanto, fijarse en un nivel que refleja los costes de la contaminación y la congestión provocados por el uso real de los vehículos. Además, los peajes no provocan falseamiento alguno de la competencia dentro del mercado interior, ya que son pagaderos por todos los operadores con independencia de su Estado miembro de origen o establecimiento, de forma proporcional a la intensidad de utilización de la red de carreteras.
- (8) La evaluación de impacto muestra que la percepción de peajes calculados a partir de los costes de la contaminación y, en las carreteras congestionadas, sobre la base de la más alta variación de las tarifas de peaje durante períodos punta, podría surtir un efecto positivo para el sistema de transporte y contribuiría a la estrategia de lucha contra el cambio climático de la Unión. Podría reducir la congestión y la contaminación local al fomentar el uso de tecnologías del automóvil más limpias, optimizar los comportamientos logísticos y hacer disminuir los retornos de vacío. Además, desempeñaría un importante papel indirecto en la reducción del consumo de carburante y contribuiría a combatir el cambio climático.
- (9) La presente Directiva no impide en modo alguno a los Estados miembros aplicar normas nacionales que impongan tasas a otros usuarios de la carretera que no entran en el ámbito de aplicación de la presente Directiva.
- (10) Los costes de la contaminación atmosférica y acústica provocada 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 se soportan en el territorio del Estado miembro donde se realice el transporte. El principio «quien contamina, paga» se aplicará mediante el gravamen por costes externos, lo que contribuirá a la reducción de los costes externos.
- (11) A los efectos de la presente Directiva, el modelo elaborado por la Comisión para los costes de la contaminación atmosférica y acústica provocadas por el tráfico incluye métodos fiables y una escala de valores unitarios que ya pueden servir de base para el cálculo de las tasas por costes externos.
- (12) Persisten aún incertidumbres sobre los costes y los beneficios de los sistemas que se necesitan para aplicar tasas diferenciadas en las carreteras menos transitadas. Hasta que se aborden dichas incertidumbres, parece lo más apropiado adoptar un enfoque flexible a escala de la Unión. Este enfoque flexible debe dejar a la discreción de los Estados miembros la opción de decidir, a tenor de las características nacionales de la red, si se aplican tasas por costes externos y en qué carreteras.
- (13) Las tasas de usuarios basadas en la duración constituyen un sistema útil para la aplicación inmediata del principio de que «el usuario paga» sin que se aplique todavía un sistema de cobro basado en el trayecto recorrido, que refleja mejor el uso real de las infraestructuras. Las tasas de usuarios basadas en la duración y percibidas con una periodicidad diaria, semanal, mensual o 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 aplicables a los vehículos pesados de transporte de mercancías.
- (14) Para asegurarse de que los transportistas europeos reciban señales claras en materia de tarificación que les estimulen a optimizar sus prácticas, deben realizarse esfuerzos a medio plazo para alcanzar una convergencia en los métodos que utilizan los Estados miembros para el cálculo de los costes externos.
- (15) Una aplicación clara y transparente de los regímenes de gravamen podría llevar a un mejor funcionamiento del mercado interior. Por lo tanto, deben evitarse los regímenes de gravamen que presenten incoherencias, a fin de no distorsionar la competencia del transporte internacional de mercancías en la red transeuropea de carreteras o en determinados tramos de esa red, y en cualquier sección adicional de aquellas redes o autopistas interconectadas que no formen parte de la red transeuropea de carreteras. Los mismos principios de gravamen deben aplicarse en especial a cualquier tramo de la red de autopistas de un Estado miembro.
- (16) Los Estados miembros deben tener la posibilidad de percibir el nivel máximo de gravámenes por costes de infraestructura y por costes externos permitido por la presente Directiva mediante los peajes, pero han de tener la opción de cobrar tasas por alguno o ambos de esos costes a un nivel menos elevado, o de no cobrar ninguna tasa por ellos.
- (17) Al determinar la red sobre la cual se aplica un gravamen por costes externos, los Estados miembros deben poder optar por no percibir gravámenes por costes externos sobre determinadas carreteras a fin de mejorar el acceso a las regiones periféricas, sin litoral e insulares así como la competitividad de estas.
- (18) Debe ser posible que los peajes basados en la distancia recorrida integren un elemento de coste de infraestructura externo correspondiente a los costes de la contaminación atmosférica y acústica provocada por el tráfico. El elemento de coste externo integrado en las tarifas de los peajes debe poder añadirse al coste del uso de la infraestructura, siempre que en el cálculo de dichos costes se respeten ciertas condiciones destinadas a evitar cobros indebidos.
- (19) A fin de reflejar mejor el coste de la contaminación atmosférica y acústica provocada por el tráfico, las tasas por costes externos deben variar en función del tipo de carretera, el tipo de vehículo y, en el caso del ruido, los períodos de tiempo correspondientes.

- (20) La congestión tiene un impacto negativo al suponer en general para los usuarios de la carretera una pérdida de tiempo y un gasto de combustible. La diferenciación de las tasas por infraestructura ofrece un instrumento para gestionar la congestión siempre que los peajes diferenciados den una indicación de precio clara y significativa a los usuarios de la carretera para que modifiquen su conducta y eviten los tramos viales congestionados durante los períodos de punta.
- (21) Cuando se aplica a un tramo determinado de carretera una variación con el propósito de reducir la congestión, la variación se ha de concebir y aplicar de una manera neutral para los ingresos que otorgue ventajas económicas notables a los transportistas que utilicen el tramo de carretera en cuestión durante períodos de poco tráfico frente a los que lo hagan durante los períodos de punta.
- (22) 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>(1)</sup>, ya establece una base para desarrollar y completar el conjunto de medidas de la Unión relativas al ruido producido por los vehículos y la infraestructura vial que requieren que las autoridades competentes elaboren mapas estratégicos del ruido para las principales carreteras y para elaborar planes de acción destinados a reducir el ruido cuando los niveles de exposición puedan provocar efectos nocivos para la salud.
- (23) El buen funcionamiento del mercado interior precisa de un marco de la Unión para garantizar 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 en función de la congestión sean transparentes, proporcionadas y no discriminatorias. Este marco debe incluir principios de gravamen comunes, métodos de cálculo, niveles máximos y valores unitarios de los costes externos basados en métodos científicos reconocidos, así como procedimientos de notificación e información a la Comisión de los sistemas de peaje existentes.
- (24) Si una autoridad es designada por un Estado miembro para fijar las tasas por costes externos, no debe tener ningún interés directo en fijar el importe de las mismas en una cuantía indebida y debe ser, por lo tanto, independiente del organismo responsable de percibir y administrar los ingresos de los peajes.
- (25) El corredor en el que esté permitido un recargo puede incluir tramos de carretera de montaña paralelos y que se ofrezcan directamente como alternativas, dentro de una distancia razonable, a las que el tráfico podría desviarse como consecuencia de la introducción del recargo. En los proyectos transfronterizos, los Estados miembros de que se trate y la Comisión deben ponerse de acuerdo para la aplicación de esta disposición.
- (26) Para dar precedencia a la construcción de los proyectos prioritarios de interés europeo indicados en el anexo III de la Decisión n.º 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte <sup>(2)</sup>, los Estados miembros que tengan la posibilidad de imponer un recargo deben preferir esa opción a la de percibir una tasa por costes externos. Para evitar cobros indebidos a los usuarios, las tasas por costes externos no deben combinarse con los recargos excepto cuando los costes externos rebasen el importe del recargo ya percibido. En este último caso, procede que el importe del recargo se deduzca de la tasa por costes externos.
- (27) Tampoco deben autorizarse descuentos o reducciones de las tasas por costes externos debido al importante riesgo de discriminación indebida de determinadas categorías de usuarios.
- (28) En aras de la cohesión territorial y la accesibilidad y competitividad de las regiones periféricas, sin litoral e insulares, deben permitirse, con arreglo a las disposiciones pertinentes sobre ayudas estatales del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, medidas incentivadoras en el supuesto de viajes que impliquen transferencias modales costosas, como carretera-mar-carretera.
- (29) Deben poder autorizarse los descuentos o las reducciones de la tasa por infraestructura, en determinadas circunstancias, a cualquier categoría de usuarios, como los usuarios asiduos o los usuarios de sistemas de telepeaje.
- (30) El cobro de costes externos mediante peajes influirá con mayor eficacia en las decisiones de los usuarios si estos son conscientes de dichos costes. Por consiguiente, deben indicarse por separado en un recibo, una factura o un documento equivalente expedido por el operador del peaje. Además, para los transportistas ese documento les facilitaría repercutir en el expedidor u otros clientes los gastos de las tasas por costes externos.
- (31) La utilización de sistemas de peaje electrónicos es un factor deseable 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. Es por ello deseable percibir una tasa por costes externos mediante estos sistemas, con arreglo 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 <sup>(3)</sup>. Con el fin de facilitar el adecuado funcionamiento del mercado interior, la Comisión debe supervisar los progresos realizados en el marco de la Directiva 2004/52/CE para aplicar, dentro de las fechas acordadas, un verdadero Servicio Europeo de Telepeaje que limite el número de dispositivos electrónicos de telepeaje en un determinado vehículo a un único dispositivo que sea totalmente compatible con los sistemas de cobro electrónico de peaje de todos los Estados miembros.

<sup>(1)</sup> DO L 189 de 18.7.2002, p. 12.

<sup>(2)</sup> DO L 204 de 5.8.2010, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 166 de 30.4.2004, p. 124.

- (32) Si bien las decisiones sobre gasto público nacional, incluido el destino de los ingresos generados con arreglo a la presente Directiva, son, en consonancia con el principio de subsidiariedad, competencia de los Estados miembros, de conformidad con los objetivos de la política de transporte perseguidos por la presente Directiva los ingresos adicionales generados por las tasas por costes externos, o el equivalente en valor financiero de dichos ingresos, deben destinarse a beneficiar el sector del transporte y a fomentar la movilidad sostenible en general. Tales proyectos deben, por lo tanto, tener como objeto, entre otras cosas, facilitar una tarificación eficiente, reducir la contaminación vial en su origen, reducir sus efectos, mejorar las prestaciones en materia de CO<sub>2</sub> y el rendimiento energético de los vehículos, construir infraestructuras alternativas para usuarios de transportes, optimizar la logística o mejorar la seguridad vial.
- (33) A fin de fomentar la interoperabilidad de los regímenes de peaje, a reserva del cumplimiento de determinadas condiciones, debe permitirse que dos o más Estados miembros cooperen en la introducción de sistemas comunes de peajes.
- (34) La Comisión debe enviar a su debido tiempo al Parlamento Europeo y al Consejo una evaluación exhaustiva de la experiencia adquirida por los Estados miembros que apliquen una tasa por costes externos o por costes de infraestructura conforme a lo dispuesto en la presente Directiva.
- (35) El Reglamento (CE) n<sup>o</sup> 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>(1)</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, los ingresos obtenidos mediante tasas por costes externos no deben integrarse en el cálculo del déficit de financiación, dado que deben invertirse en 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.
- (36) Al aplicar métodos científicos alternativos para calcular las tasas por costes externos, los Estados miembros deben poder tener en cuenta los métodos para calcular los valores de los costes monetarios de las externalidades que aparecen en el estudio «Handbook on estimation of external cost in the transport sector»<sup>(2)</sup> (Manual sobre estimación de cálculos externos en el sector de transportes), que ofrece una panorámica actualizada, en la teoría y la práctica, de la estimación de costes externos.
- (37) En las zonas de montaña descritas en el estudio «Mountain Areas in Europe: Analysis of mountain areas in EU Member States, acceding and other European countries» (Zonas montañosas de Europa: análisis de las zonas montañosas de los Estados miembros de la Unión Europea, de los países adherentes a la Unión Europea y de otros países europeos) encargado por la Comisión Europea en 2004, deben permitirse tasas por costes externos más elevadas, en la medida en que los datos científicos objetivos prueben que la contaminación atmosférica y acústica originan mayores daños en dichas zonas de montaña debido a circunstancias geográficas y fenómenos físicos como la pendiente de las carreteras, los cambios de temperatura y el efecto «anfiteatro» de los valles.
- (38) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n<sup>o</sup> 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión<sup>(3)</sup>.
- (39) Deben otorgarse a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo referente a determinadas adaptaciones de los anexos. Es especialmente importante que la Comisión celebre las consultas apropiadas durante sus trabajos de preparación, también con expertos.
- (40) Con arreglo al punto 34 del Acuerdo interinstitucional «Legislar mejor»<sup>(4)</sup>, se alienta a los Estados miembros a establecer, en su propio interés y en el de la Unión, sus propios cuadros, que muestren, en la medida de lo posible, la concordancia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, y a hacerlos públicos.
- (41) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, el fomento de un gravamen diferenciado basado en los costes externos como medio de avanzar hacia un transporte sostenible, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a la importancia de la dimensión transfronteriza del transporte, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### Artículo 1

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

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) se inserta la letra siguiente:

<sup>(1)</sup> DO L 210 de 31.7.2006, p. 25.

<sup>(2)</sup> [http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/costs/handbook/index_en.htm)

<sup>(3)</sup> DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

<sup>(4)</sup> DO C 321 de 31.12.2003, p. 1.

«a *quinquies*) "autopista": una carretera especialmente concebida y construida para la circulación de vehículos automotores, a la que no tienen acceso las propiedades colindantes y que:

- i) está dotada, salvo en puntos especiales o de modo temporal, de dos sentidos de circulación con calzadas distintas, separadas por una franja divisoria no destinada a la circulación o, excepcionalmente, por otros medios,
- ii) no presenta pasos a nivel con ninguna carretera, vía férrea o de tranvía, ni con ninguna senda para la circulación de bicicletas o peatones, y
- iii) está especialmente señalizada como autopista;»;

b) las letras b) y b *bis*) se sustituyen por el texto siguiente:

«b) "peaje": importe específico que ha de pagarse por un vehículo, basado en la distancia recorrida en una infraestructura determinada y en el tipo de vehículo, y que está integrado por una tasa por infraestructura y/o una tasa por costes externos;

b *bis*) "tasa por infraestructura": tasa percibida con objeto de recuperar los costes de construcción, mantenimiento, funcionamiento y desarrollo relacionados con infraestructuras, soportados en un Estado miembro;»;

c) se insertan las letras siguientes:

«b *ter*) "tasa por costes externos": tasa percibida con objeto de recuperar los costes soportados en un Estado miembro como consecuencia de la contaminación atmosférica o la contaminación acústica provocadas por el tráfico;

b *quater*) "coste de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico": coste de los daños ocasionados por la liberación a la atmósfera de partículas y de precursores del ozono, como el óxido de nitrógeno y los compuestos orgánicos volátiles, durante la utilización de un vehículo;

b *quinquies*) "coste de la contaminación acústica provocada por el tráfico": coste de los daños ocasionados por el ruido emitido por los vehículos o creado por la interacción de estos con la superficie de la carretera;

b *sexies*) "tasa media ponderada por infraestructura": ingresos totales recaudados mediante la percepción de una tasa por infraestructura durante un período determinado, dividida por el número de kilómetros-vehículo recorridos en los tramos de la carretera sujetos al pago de la tasa durante ese período;

b *septies*) "tasa media ponderada por costes externos": ingresos totales recaudados mediante la percepción de una tasa por costes externos durante un período determinado,

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

d) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) "vehículo": un vehículo de motor o conjunto de vehículos articulados, destinado o utilizado exclusivamente para el transporte de mercancías por carretera y con un peso máximo autorizado superior a 3,5 toneladas;».

2) Los artículos 7, 7 *bis* y 7 *ter* se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 7

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1 *bis*, los Estados miembros podrán mantener o introducir peajes y/o tasas de usuarios en la red transeuropea de carreteras o en determinados tramos de dicha red, y en cualesquiera otros tramos adicionales de su red de autopistas que no formen parte de la red transeuropea de carreteras en las condiciones fijadas en los apartados 2, 3, 4 y 5 del presente artículo y en los artículos 7 *bis* a 7 *duodecies*. Esto se entenderá sin perjuicio del derecho de los Estados miembros, de conformidad con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a aplicar peajes y/o tasas de usuarios en otras carreteras, siempre y cuando la imposición de peajes y/o tasas de usuarios en dichas carreteras no suponga discriminación alguna contra el tráfico internacional y no dé lugar a distorsiones de la competencia entre operadores.

2. Los Estados miembros no impondrán simultáneamente peajes y tasas de usuarios a una categoría determinada de vehículos por el uso de un mismo tramo de carretera. 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 usuarios no supondrán discriminación alguna, directa o indirecta, por razón de la nacionalidad del transportista, del Estado miembro o del tercer país de establecimiento del transportista o de matriculación del vehículo, o del origen o destino de la operación de transporte.

4. Los Estados miembros podrán establecer que se apliquen tarifas de peajes o 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) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (\*), y en los supuestos contemplados y las condiciones fijadas en el artículo 6, apartado 2, letras a) y b), de la presente Directiva.

5. Los Estados miembros podrán optar por cobrar peajes o tasas de usuarios únicamente a los vehículos cuyo peso máximo autorizado no sea inferior a 12 toneladas, si consideran que hacer extensivo el cobro a los vehículos de menos de 12 toneladas pueda, entre otras cosas:

a) tener importantes consecuencias negativas en la fluidez del tráfico, el medio ambiente, los niveles de ruido, la congestión, la salud o la seguridad vial, debido al desvío del tráfico;

- b) entrañar costes administrativos superiores al 30 % de los ingresos adicionales que habría generado esa ampliación.

Los Estados miembros que opten por aplicar peajes o tasas de usuarios únicamente a los vehículos cuyo peso máximo autorizado no sea inferior a 12 toneladas informarán a la Comisión de su decisión y de las razones de la misma.

#### Artículo 7 bis

1. Las tasas de usuarios serán proporcionales a la duración del uso de la infraestructura, sin superar los valores establecidos en el anexo II, y tendrán validez diaria, semanal, mensual o anual. La tasa mensual no será superior al 10 % de la tasa anual, la tasa semanal no será superior al 5 % de la tasa anual y la tasa diaria no será superior al 2 % de la tasa anual.

Los Estados miembros podrán decidir que los vehículos matriculados en su territorio solo puedan abonar las tasas anualmente.

2. Los Estados miembros fijarán las tasas de usuarios, incluidos los costes administrativos, correspondientes a todas las categorías de vehículos en un nivel no superior al de las tasas máximas fijadas en el anexo II.

#### Artículo 7 ter

1. La tasa por infraestructura se basará en el principio de recuperación de los costes de la infraestructura. La tasa media ponderada por 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 infraestructura podrá incluir también un rendimiento del capital utilizado y/o un margen de beneficio conforme a las condiciones del mercado.

2. Los costes tomados en consideración corresponderán a la red o a la parte de la red en la que se perciban tasas por infraestructura y a los vehículos sujetos al pago de las mismas. Los Estados miembros podrán optar por recuperar solo un porcentaje de dichos costes.

#### Artículo 7 quater

1. La tasa por costes externos podrá guardar relación con el coste de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico. En los tramos de carretera que atraviesen zonas en que haya una población expuesta a la contaminación acústica provocada por el tráfico, la tasa por costes externos podrá incluir también el coste de la contaminación acústica provocada por el tráfico.

La tasa por costes externos será variable y se establecerá conforme a los criterios mínimos y los métodos especificados en el anexo III bis y respetará los valores máximos establecidos en el anexo III ter.

2. Los costes tomados en consideración corresponderán a la red o a la parte de la red en la que se perciban tasas por costes externos y a los vehículos sujetos al pago de las mismas. Los Estados miembros podrán optar por recuperar solo un porcentaje de dichos costes.

3. La tasa por costes externos correspondiente a la contaminación atmosférica causada por el tráfico no se aplicará

a los vehículos que cumplan las normas de emisiones EURO más estrictas antes de hasta cuatro años después de las fechas de aplicación establecidas en las pertinentes reglamentaciones que hayan introducido dichas normas.

4. El importe de la tasa por costes externos será fijado por el Estado miembro interesado. Si un Estado miembro designa una autoridad con ese fin, dicha autoridad será jurídica y financieramente independiente de la organización responsable de la administración y la recaudación total o parcial de la tasa.

#### Artículo 7 quinquies

A más tardar un año después de la adopción de futuras normas de emisiones EURO más estrictas, el Parlamento Europeo y el Consejo, con arreglo al procedimiento legislativo ordinario, determinarán los valores máximos correspondientes en el anexo III ter.

#### Artículo 7 sexies

1. Los Estados miembros calcularán el nivel máximo de la tasa por 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 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 período 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 septies

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 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 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (\*\*), que contribuyan de forma directa a aliviar la congestión o los daños medioambientales 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 infraestructura calculada con arreglo a lo establecido en el artículo 7 *ter*, apartado 1, y en el artículo 7 *sexies*, 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 perciba el recargo junto con una prueba de la decisión de financiar la construcción de los proyectos prioritarios indicados en la letra a), y
- e) el período de aplicación del recargo esté definido y delimitado por anticipado y se ajuste, en lo que a los ingresos previstos se refiere, 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. Podrá asimismo aplicarse un recargo a las tasas por infraestructura que hayan sido modificadas de conformidad con el artículo 7 *octies*.

3. Una vez recibida de parte de un Estado miembro que se proponga aplicar un recargo la información requerida a tal efecto, la Comisión pondrá dicha 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 importantes para el desarrollo económico de las regiones periféricas, podrá rechazar el proyecto de recargo presentado por dicho Estado miembro, o solicitar su modificación. Estos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 9 *quater*, apartado 2.

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

5. El importe del recargo se deducirá del importe de la tasa por costes externos calculada con arreglo al artículo 7 *quater*, salvo en el caso de los vehículos de las categorías EURO de emisión 0, I y II, a partir del 15 de octubre de 2011, y para la categoría III a partir de 2015. Todos los ingresos generados por la aplicación simultánea del recargo y de la tasa por costes externos se invertirán en la financiación de la realización de proyectos prioritarios de interés europeo identificados en el anexo III de la Decisión nº 661/2010/UE.

#### Artículo 7 *octies*

1. Los Estados miembros variarán las tasas por infraestructura en función de la categoría EURO de emisión del

vehículo, de forma que ninguna tasa por infraestructura sea superior en más de un 100 % a la misma tasa cobrada a los vehículos equivalentes que cumplan las normas de emisiones más estrictas. Los contratos de concesión vigentes estarán exentos de este requisito hasta que se renueve el contrato.

No obstante, un Estado miembro podrá hacer excepciones al requisito de variación de la tasa por infraestructura si:

- i) se pone seriamente en peligro la coherencia de los sistemas de peaje en su territorio,
- ii) no es viable en la práctica introducir dicha diferenciación en el sistema de peaje de que se trate,
- iii) ello da lugar a un desvío de los vehículos más contaminantes, con una repercusión negativa en la seguridad vial y la salud pública, o
- iv) el peaje incluye una tasa por costes externos.

Cualquier excepción o exención de esta índole se notificará a la Comisión.

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

3. Las tasas por 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, se haga pública y pueda ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad;
- b) la variación se aplique con arreglo a la hora del día, el tipo de día o la temporada;
- c) ninguna tasa por infraestructura sea superior en más de un 175 % al tope máximo de la tasa media ponderada por infraestructura a que se refiere el artículo 7 *ter*;
- d) los períodos de punta durante los que se cobren las tasas por infraestructura más altas para reducir la congestión no superen las 5 horas diarias;
- e) la variación se elabore y aplique de forma transparente y neutral para los ingresos en un tramo de carretera afectado por la congestión de tal manera que ofrezca una reducción del peaje a los transportistas que viajen durante períodos de menor actividad y un aumento de las tasas de peaje para los transportistas que viajen durante los períodos de punta en el mismo tramo de carretera, y
- f) los Estados miembros que deseen introducir tal variación o modificar una existente informen a la Comisión sobre el particular y le faciliten la información necesaria para asegurar el cumplimiento de las condiciones. Sobre la base de la información que se le haya facilitado, la Comisión publicará y actualizará periódicamente una lista con los períodos durante los que se aplique una variación y las tasas correspondientes.

4. Las variaciones contempladas 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.

#### Artículo 7 nonies

1. Al menos seis meses antes de la aplicación de un nuevo régimen de peaje de tasas por 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, e
  - información clara sobre los vehículos afectados 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 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios (\*\*); 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 afectada por el contrato de concesión.

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

3. Antes de la aplicación de un nuevo régimen de peaje de tasas por costes externos, los Estados miembros enviarán a la Comisión:

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

c) si procede, el nombre de la autoridad designada de conformidad con el artículo 7 quater, apartado 4, para fijar el importe de la tasa, y el de su representante;

d) los parámetros, datos e información necesarios para demostrar la aplicación del método de cálculo fijado en el anexo III bis.

4. La Comisión decidirá si se cumplen las obligaciones contempladas en los artículos 7 ter, 7 quater, 7 undecies, o en el artículo 9, apartado 2, a más tardar:

- a) seis meses después de la presentación del expediente a que se refiere el apartado 3, o
- b) en su caso, otros tres meses después de la recepción, a petición de ella, de la información adicional contemplada en el apartado 3.

El Estado miembro interesado adaptará la tasa por costes externos propuesta con objeto de hacerla acorde con la decisión. La Comisión comunicará su decisión al Comité mencionado en el artículo 9 quater, al Parlamento Europeo y al Consejo.

#### Artículo 7 decies

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

2. Los Estados miembros podrán conceder descuentos o reducciones de las tasas por infraestructura, siempre y cuando:

- a) la estructura tarifaria resultante sea proporcionada, se haga 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;
- b) tales descuentos o reducciones generen ahorros efectivos en gastos administrativos, y
- c) no superen el 13 % de la tasa por 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 octies, apartado 3, letra b), y en el artículo 7 octies, apartado 4, las tarifas de los peajes podrán estar sujetas en casos excepcionales, en particular para proyectos específicos de alto interés europeo indicados de modo explícito en el anexo III de la Decisión nº 661/2010/UE, a otras formas de variación a fin de asegurar la viabilidad económica de tales proyectos, cuando estén expuestas a una competencia directa con otros modos de transporte de vehículos. La estructura tarifaria resultante deberá ser lineal, proporcionada, de carácter público, 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 undecies*

1. La aplicación y el cobro de los peajes y las tasas de usuarios 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 Unión. A tal fin, los Estados miembros cooperarán para el establecimiento de métodos que permitan a los transportistas abonar los peajes y 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. Los Estados miembros establecerán instalaciones apropiadas en los puntos de pago de peajes y tasas de usuarios con el fin de preservar las normas usuales de seguridad vial.

2. Las modalidades de recaudación de los peajes y de las tasas de usuarios no supondrán desventajas financieras ni de otra índole para los usuarios no habituales de la red de carreteras. En particular, cuando algún Estado miembro recaude los peajes o las tasas de usuarios exclusivamente con un método que exija el uso de una unidad instalada a bordo del vehículo, garantizará que todos los usuarios puedan adquirir, sin excesivas dificultades administrativas y a un precio razonable, unidades de instalación a bordo que cumplan con los requisitos de la Directiva 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 (\*\*\*\*).

3. Si un Estado miembro percibe un peaje por un vehículo, el importe total del peaje, el importe de la tasa por uso de infraestructura y/o el importe de la tasa por costes externos se indicarán en un recibo que se entregará al transportista, en la medida posible por medios electrónicos.

4. Cuando sea económicamente viable, los Estados miembros percibirán y recaudarán las tasas por costes externos mediante un sistema electrónico que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 2004/52/CE. La Comisión promoverá la cooperación entre Estados miembros que sea necesaria para asegurar la interoperabilidad de los sistemas electrónicos de cobro de peaje a escala europea.

*Artículo 7 duodecies*

Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, la presente Directiva no afectará a la libertad de los Estados miembros que introduzcan un sistema de peajes o de tasas por infraestructura de conceder una compensación adecuada por esas tasas.

(\*) DO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

(\*\*) DO L 204 de 5.8.2010, p. 1.

(\*\*\*) DO L 134 de 30.4.2004, p. 114.

(\*\*\*\*) DO L 166 de 30.4.2004, p. 124.».

3) Después del artículo 8 *bis* se inserta el artículo siguiente:

*«Artículo 8 ter*

1. Dos o más Estados miembros podrán cooperar para introducir un sistema de peaje común aplicable en el con-

junto de sus territorios. De acogerse a esa posibilidad, dichos Estados miembros garantizarán que se informe a la Comisión de dicha cooperación, así como del posterior funcionamiento del sistema y de sus eventuales modificaciones.

2. El sistema común de peaje estará sujeto a las condiciones enunciadas en los artículos 7 a 7 *duodecies*. Podrán adherirse al sistema común otros Estados miembros.».

4) En el artículo 9, los apartados 1 *bis* y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1 *bis*. 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 situada en una zona urbana, incluidas las carreteras de la red transeuropea que pasen por medio de zonas urbanas.

2. Los Estados miembros determinarán el uso de los ingresos generados por la presente Directiva. A fin de permitir el desarrollo de la red de transporte en su conjunto, los ingresos generados por las tasas por infraestructura y por costes externos o el equivalente en valor financiero de estos ingresos deberían emplearse en beneficio del sector del transporte y en optimizar el conjunto del sistema de transportes. En particular, los ingresos generados por las tasas por costes externos, o su equivalente en valor financiero, deberían utilizarse para hacer el transporte más sostenible, a través de uno o más de los siguientes aspectos:

- a) la facilitación de una tarificación eficaz;
- b) la reducción en la fuente de la contaminación debida al transporte por carretera;
- c) la atenuación en la fuente de los efectos de la contaminación debida al transporte por carretera;
- d) la mejora del rendimiento de CO<sub>2</sub> y energético de los vehículos;
- e) el desarrollo de una infraestructura alternativa para usuarios de transporte y/o la ampliación de la capacidad actual;
- f) el apoyo a la red transeuropea de transporte;
- g) la optimización de la logística;
- h) la mejora de la seguridad vial, y
- i) la oferta de plazas de aparcamiento seguras.

Se considerará que los Estados miembros aplican el presente apartado si han establecido y aplican políticas de apoyo fiscal y financiero que generen ayuda financiera para la red transeuropea de transporte y que tengan un valor equivalente de al menos el 15 % de los ingresos generados por las tasas por uso de infraestructura y costes externos en cada Estado miembro.».

5) Los artículos 9 *ter* y 9 *quater* se sustituyen por el texto 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.

## Artículo 9 quater

1. La Comisión estará asistida por un Comité. El Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (\*).

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) n° 182/2011.

## Artículo 9 quinquies

La Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea respecto a:

- la adaptación del anexo 0 al acervo de la Unión,
- la adaptación de las fórmulas de las secciones 4.1 y 4.2 del anexo III bis al progreso científico y técnico.

Los procedimientos establecidos en los artículos 9 *sexies*, 9 *septies* y 9 *octies* serán de aplicación a los actos delegados a que se refiere el presente artículo.

## Artículo 9 sexies

1. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 9 *quinquies* se otorgan a la Comisión por un período indeterminado de tiempo.

2. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

3. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas en los artículos 9 *septies* y 9 *octies*.

## Artículo 9 septies

1. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 9 *quinquies* podrá ser revocada por el Parlamento Europeo o por el Consejo.

2. La institución que haya iniciado un procedimiento interno para decidir si va a revocar la delegación de poderes procurará informar a la otra institución y a la Comisión en un plazo razonable antes de adoptar la decisión definitiva, indicando los poderes delegados que podrían ser objeto de revocación y los posibles motivos de la misma.

3. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto inmediatamente o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor. Se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

## Artículo 9 octies

1. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán formular objeciones a un acto delegado en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación.

Por iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo, dicho plazo se prorrogará dos meses.

2. Si, una vez expirado dicho plazo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo han formulado objeciones al acto delegado, este se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y entrará en vigor en la fecha prevista en él.

El acto delegado podrá publicarse en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y entrar en vigor antes de que expire dicho plazo si tanto el Parlamento Europeo como el Consejo han informado a la Comisión de que no tienen la intención de formular objeciones.

3. Si el Parlamento Europeo o el Consejo formulan objeciones a un acto delegado, este no entrará en vigor. La institución que haya formulado objeciones deberá exponer sus motivos.

(\*) DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.».

6) En el artículo 10, apartado 1, la mención «las Comunidades Europeas» se sustituye por «la Unión Europea».

7) Después del artículo 10 se inserta el artículo siguiente:

## «Artículo 10 bis

1. Las cantidades en euros según lo establecido en el anexo II y las cantidades en céntimos según lo establecido en los cuadros 1 y 2 del anexo III *ter* se revisarán cada dos años a partir del 1 de enero de 2013, para tener en cuenta los cambios en el índice de precios del consumo armonizado a escala de la Unión con exclusión de la energía y los alimentos no elaborados (según lo publicado por la Comisión en Eurostat).

Las cantidades se adaptarán automáticamente, aumentando la cantidad de base en euros o en céntimos según la variación porcentual de dicho índice. Las cantidades resultantes se redondearán al euro más cercano en lo que respecta al anexo II, a la décima de céntimo más cercana en lo que respecta al cuadro 1 del anexo III *ter* y a la centésima de céntimo más cercana en lo que respecta al cuadro 2 del anexo III *ter*.

2. La Comisión publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* las cantidades adaptadas mencionadas en el apartado 1 y estas cantidades adaptadas entrarán en vigor el primer día del mes siguiente a la publicación.».

8) El artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

## «Artículo 11

1. A más tardar el 16 de octubre de 2014, y posteriormente cada cuatro años, los Estados miembros que perciban una tasa por costes externos o tasas por infraestructura deberán presentar un informe sobre los peajes, incluidos los peajes de concesionarias, percibidos en su territorio, que remitirán a la Comisión, la cual pondrá a disposición

de los demás Estados miembros. Dicho informe podrá excluir las modalidades de peaje que ya estuvieran establecidas el 10 de junio de 2008 y que no incluyan tasas por costes externos, en la medida en que estas modalidades sigan en vigor y siempre que no se modifiquen sustancialmente. Tal informe incluirá información sobre los puntos siguientes:

- a) la tasa media ponderada por costes externos y los importes específicos percibidos por cada combinación de categoría de vehículos, tipo de carretera y período de tiempo;
- b) la variación de las tasas por infraestructura según el tipo de vehículo y el período de tiempo;
- c) la tasa media ponderada por infraestructura y los ingresos totales recaudados mediante esa tasa;
- d) los ingresos totales recaudados mediante la tasa por costes externos, y
- e) las acciones emprendidas de conformidad con el artículo 9, apartado 2.

2. A más tardar el 16 de octubre de 2015, la Comisión, asistida por el Comité a que se refiere el artículo 9 *quater*, 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 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 analizará, sobre la base de un seguimiento permanente, y evaluará también, entre otros, los aspectos siguientes:

- a) la eficacia de las medidas previstas en la presente Directiva para hacer frente a los efectos negativos del transporte por carretera, teniendo también en cuenta, en particular, los efectos en los Estados miembros geográficamente aislados y periféricos;
- b) el efecto que la aplicación de la presente Directiva tiene en los usuarios directos en el intento de lograr soluciones más ecológicas y eficaces para el transporte, incluida información sobre la instauración de las tasas basadas en la distancia;
- c) la aplicación y el efecto de la variación de las tasas por infraestructura a que se refiere el artículo 7 *octies* sobre la reducción local de la contaminación atmosférica y de la congestión. El informe también evaluará si la variación máxima y los períodos de punta a que se refiere el artículo 7 *octies* son suficientes para permitir un adecuado funcionamiento del mecanismo de variaciones;
- d) los avances científicos para el cálculo de los costes externos del transporte a efectos de su internalización, y
- e) los avances realizados en la aplicación de las tasas a los usuarios de la carretera y las formas de armonizar gradualmente los sistemas de imposición de estas tasas que se aplican a los vehículos comerciales.

El informe evaluará asimismo el uso de los sistemas electrónicos para percibir y recaudar las tasas por infraestructura y por costes externos y su grado de interoperabilidad, de conformidad con la Directiva 2004/52/CE.

3. El informe irá acompañado, si procede, de una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo para la ulterior revisión de la presente Directiva.

4. A más tardar el 16 de octubre de 2012, la Comisión presentará un informe que resume las demás medidas, como las políticas reguladoras, adoptadas para internalizar o reducir los costes externos relacionados con el medio ambiente, la contaminación acústica y la salud, derivados de todos los modos de transporte, incluidos el fundamento jurídico y los valores máximos utilizados.

Para garantizar una competencia intermodal leal al mismo tiempo que se gravan gradualmente los costes externos de todos los modos de transporte, el informe incluirá un calendario de las medidas pendientes de adoptar para abordar otros modos o vehículos de transporte y/o los elementos de coste externo que aún no se han tenido en cuenta, teniendo en consideración los avances realizados en la revisión de 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 de la electricidad (\*).

(\*) DO L 283 de 31.10.2003, p. 51.».

- 9) El anexo III queda modificado como sigue:
  - a) el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:
 

«El presente anexo define los principios fundamentales para el cálculo de la tasa media ponderada por infraestructura con el fin de ajustarse a lo dispuesto en el artículo 7 *ter*, apartado 1. La obligación de que las tasas por infraestructura guarden relación con los costes se entiende sin perjuicio de la libertad de los Estados miembros para decidir, de conformidad con el artículo 7 *ter*, apartado 2, no recuperar la totalidad de los costes mediante los ingresos en concepto de tasas por infraestructura, o de su libertad, de conformidad con el artículo 7 *septies*, para no ajustar al promedio el importe de determinadas tasas por infraestructura.»;
  - b) en el párrafo segundo, la palabra «comunitaria» se sustituye por las palabras «de la Unión»;
  - c) en el punto 1, segundo guion, la referencia «artículo 7 *bis*, apartado 1» se sustituye por la referencia «artículo 7 *ter*, apartado 2».
- 10) Después del anexo III se inserta el texto que figura en el anexo de la presente Directiva.

#### Artículo 2

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el 16 de octubre de 2013. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas 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.

Las obligaciones de incorporación al Derecho interno y de aplicación de la presente Directiva no se aplicarán a los Estados miembros en la medida en que no se apliquen en su territorio peajes ni tasas de usuarios.

2. 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 al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 27 de septiembre de 2011.

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

J. BUZEK

*Por el Consejo*

*El Presidente*

M. DOWGIELEWICZ

## ANEXO

## «ANEXO III bis

**REQUISITOS MÍNIMOS PARA LA PERCEPCIÓN DE UNA TASA POR COSTES EXTERNOS**

En el presente anexo se fijan los requisitos mínimos aplicables a la percepción de una tasa por costes externos y al cálculo del tope máximo de la tasa media ponderada por costes externos.

**1. Partes de la red de carreteras afectadas**

Los Estados miembros indicarán con precisión aquellas partes de su red de carreteras que van a estar sujetas a una tasa por costes externos.

Cuando algún Estado miembro opte por percibir una tasa por costes externos únicamente respecto de una o varias partes de la red de carreteras incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, 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 costes externos provoca unos daños al medio ambiente superiores a los registrados, en promedio, en otras partes de la red de carreteras incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva no sujetas al pago de esa tasa, o que
- la imposición de una tasa por costes externos en otras partes de la red de carreteras incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva podría tener efectos adversos para el medio ambiente 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 períodos 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 costes externos más elevadas [en lo sucesivo denominadas "carreteras suburbanas (incluidas las autopistas)"] y de las carreteras sometidas a las tasas por costes externos menos elevadas [en lo sucesivo denominadas "carreteras interurbanas (incluidas las autopistas)"].

Cuando así proceda, notificarán asimismo a la Comisión los períodos exactos que configuran el período nocturno en que puede imponerse una tasa más elevada por costes externos de contaminación acústica a fin de reflejar los mayores niveles de molestias acústicas.

La clasificación de las carreteras en carreteras suburbanas (incluidas las autopistas), carreteras interurbanas (incluidas las autopistas) y la definición de los citados períodos se basarán en criterios objetivos relacionados con el nivel de exposición de las carreteras y sus inmediaciones a la contaminación, como la densidad de población, y la cifra anual de picos de contaminación medidos con arreglo a lo dispuesto en la presente Directiva. Los criterios utilizados se indicarán en la notificación.

**3. Importe de la tasa**

El Estado miembro o, en su caso, una autoridad independiente determinará, para cada categoría de vehículo, tipo de carretera y período, un importe único específico. La estructura tarifaria resultante, incluidas la hora en que comienza y la hora en que acaba cada período nocturno en caso de que la tasa por costes externos abarque el coste de la contaminación acústica, deberá ser transparente, hacerse pública y estar a disposición de todos los usuarios en términos de igualdad. La publicación tendrá lugar con tiempo suficiente antes de la aplicación. Se publicarán todos los parámetros, datos y demás información necesarios para comprender cómo se calculan los diversos elementos de coste externo.

Al fijar las tasas, el Estado miembro o, en su caso, una 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.

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.

El Estado miembro o, en su caso, una autoridad independiente controlará la eficacia del régimen de gravamen para reducir los daños medioambientales derivados del transporte por carretera. En función de la evolución de la oferta y la demanda de transporte, ajustará cada dos años, si procede, la estructura tarifaria y el importe específico de la tasa fijada para cada categoría de vehículo, tipo de carretera y período de tiempo.

**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 costes externos, el Estado miembro o, en su caso, una 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 del anexo III *ter*, si estos son inferiores:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

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/vehículo.kilómetro),
- $PC_{jk}$  : el coste monetario del contaminante  $k$  para el tipo de carretera  $j$  (euro/gramo).

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 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2001, sobre techos nacionales de emisión de determinados contaminantes atmosféricos <sup>(1)</sup>, que requiere el uso de la guía común EMEP/CORINAIR <sup>(2)</sup>. El coste monetario de los contaminantes será estimado por los Estados miembros o, si procede, por una autoridad independiente que aplique los conocimientos y métodos más avanzados.

El Estado miembro o, en su caso, una autoridad independiente podrá aplicar métodos alternativos científicamente contrastados para calcular el valor de los costes por la contaminación atmosférica 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 valores unitarios a que se refiere el cuadro 1 del anexo III *ter* para cualquier categoría de vehículos.

#### 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 costes externos, el Estado miembro o, en su caso, la autoridad independiente calculará el coste imputable de dicha contaminación acústica aplicando la fórmula siguiente o los valores unitarios recogidos en el cuadro 2 del anexo III *ter*, si estos son inferiores:

$$NCV_j \text{ (diario)} = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j \text{ (día)} = a \times NCV_j$$

$$NCV_j \text{ (noche)} = b \times NCV_j$$

siendo:

- $NCV_j$  : el coste de la contaminación acústica emitida por un vehículo pesado de transporte de mercancías en una carretera de tipo  $j$  (euro/vehículo.kilómetro),
- $NC_{jk}$  : el coste de la contaminación acústica por persona expuesta en una carretera de tipo  $j$  al nivel de ruido  $k$  (euro/persona),
- $POP_k$  : la población expuesta al nivel diario de ruido  $k$  por kilómetro (persona/kilómetro),
- $WADT$  : el tráfico medio diario ponderado (equivalente de turismo),
- $a$  y  $b$  son factores de ponderación determinados por los Estados miembros de tal modo que la tasa media ponderada por contaminación acústica calculada por vehículo y kilómetro no supere  $NCV_j$  (diario).

La contaminación acústica relacionada con el tráfico corresponde al impacto de los niveles acústicos medidos cerca del punto de exposición y detrás de las barreras acústicas cuando existan.

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 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental <sup>(3)</sup>.

El coste por persona expuesta al nivel de ruido  $k$  será estimado por los Estados miembros o, si procede, por una autoridad independiente que aplique los conocimientos y métodos más avanzados.

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

<sup>(1)</sup> DO L 309 de 27.11.2001, p. 22.

<sup>(2)</sup> Metodología de la Agencia Europea del Medio Ambiente <http://reports.eea.europa.eu/EMEP/CORINAIR5/>.

<sup>(3)</sup> DO L 189 de 18.7.2002, p. 12.

El Estado miembro o, si procede, una autoridad independiente podrá aplicar métodos alternativos científicamente contrastados para calcular el valor de los costes de la contaminación acústica, siempre y cuando los resultados no superen los valores unitarios a que se refiere el cuadro 2 del anexo III *ter*.

El Estado miembro o, si procede, una autoridad independiente podrá establecer tasas por contaminación acústica diferenciadas para recompensar a los vehículos más silenciosos, siempre que ello no redunde en una discriminación contra los vehículos extranjeros. Si se introducen tasas por contaminación acústica diferenciadas, las tasas para las categorías de vehículos más ruidosas no podrán exceder los valores unitarios a que se refiere el cuadro 2 del anexo III *ter* ni cuatro veces el importe de la tasa por contaminación acústica para los vehículos más silenciosos.

---

ANEXO III *ter*

**TOPES MÁXIMOS DE LAS TASAS MEDIAS PONDERADAS POR COSTES EXTERNOS**

En el presente anexo se fijan los parámetros que deben utilizarse para calcular el tope máximo de la tasa media ponderada por costes externos.

**1. Coste máximo de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico:**

*Cuadro 1 Coste máximo imputable de la contaminación atmosférica*

Céntimo/vehículo.kilómetro	Carreteras suburbanas (incluidas autopistas)	Carreteras interurbanas (incluidas autopistas)
EURO 0	16	12
EURO I	11	8
EURO II	9	7
EURO III	7	6
EURO IV	4	3
EURO V	0	0
después del 31 de diciembre de 2013	3	2
EURO VI	0	0
después del 31 de diciembre de 2017	2	1
Menos contaminantes que EURO VI	0	0

Los valores del cuadro 1 podrán multiplicarse por un factor máximo de 2 en las zonas de montaña en la medida en que lo justifiquen la pendiente de la carretera, la altitud y/o las inversiones térmicas.

**2. Coste máximo de la contaminación acústica provocada por el tráfico**

*Cuadro 2 Coste máximo imputable de la contaminación acústica*

Céntimo/vehículo.kilómetro	Día	Noche
Carreteras suburbanas (incluidas autopistas)	1,1	2
Carreteras interurbanas (incluidas autopistas)	0,2	0,3

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

---

## DECLARACIÓN DE LA COMISIÓN SOBRE LAS TABLAS DE CORRESPONDENCIA

«La Comisión recuerda su compromiso de garantizar que los Estados miembros elaboren tablas de correspondencia que vinculen la transposición de las medidas que adopten con la Directiva UE y que las comuniquen a la Comisión en el marco de la transposición de la legislación de la UE, en interés de los ciudadanos, de legislar mejor y de aumentar la transparencia jurídica, así como de ayudar al examen de la conformidad de las normas nacionales con las disposiciones de la UE.

La Comisión lamenta la falta de apoyo a la disposición incluida en la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (Euroviñeta), cuya finalidad era conferir carácter obligatorio a la elaboración de tablas de correspondencia.

La Comisión, con ánimo de compromiso y para garantizar la adopción inmediata de esta propuesta, puede aceptar que se sustituya la disposición obligatoria relativa a las tablas de correspondencia incluida en el texto por un considerando correspondiente que aliente a los Estados miembros a seguir esta práctica. La Comisión informará, ante el Pleno, en el plazo de doce meses después de la adopción de este acuerdo y elaborará un informe al final del período de transposición sobre la práctica de los Estados miembros en la elaboración de sus propias tablas, por propia iniciativa y en interés de la Unión, y expondrá en dicho informe, en la medida de lo posible, la concordancia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, haciendo públicos estos datos.

No obstante, la posición de la Comisión en este asunto no sentará precedente alguno. La Comisión seguirá esforzándose por encontrar, junto con el Parlamento Europeo y el Consejo, una solución adecuada a esta cuestión institucional de carácter transversal.»

---

## DECLARACIÓN DE LAS PRESIDENCIAS HÚNGARA, POLACA, DANESA Y CHIPRIOTA DEL CONSEJO

«Se declara que el acuerdo alcanzado entre el Consejo y el Parlamento Europeo en el diálogo a tres bandas de 23 de mayo de 2011 con respecto a la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (Euroviñeta) no prejuzga el resultado de las negociaciones interinstitucionales sobre las tablas de correspondencia.»

---

## DECLARACIÓN DEL PARLAMENTO EUROPEO

«El Parlamento Europeo lamenta que el Consejo no estuviera dispuesto a aceptar la publicación obligatoria de las tablas de correspondencia en el contexto de la propuesta de modificación de la Directiva 1999/62/CE. Se declara que el acuerdo alcanzado entre el Parlamento Europeo y el Consejo en el diálogo a tres bandas de 23 de mayo 2011 con respecto a la Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (Euroviñeta) no prejuzga el resultado de las negociaciones interinstitucionales sobre las tablas de correspondencia.

El Parlamento Europeo pide a la Comisión Europea que le informe ante el Pleno en el plazo de doce meses después de la adopción de este acuerdo y que elabore un informe al final del período de transposición sobre la práctica de los Estados miembros en la elaboración de sus propias tablas, en el que se exponga, en la medida de lo posible, la concordancia entre la presente Directiva y las medidas de transposición, haciendo públicos estos datos.»

---