



Bruselas, 31.5.2017  
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

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**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

#### • Razones y objetivos de la propuesta

Un sistema de transporte fiable y eficiente es esencial para el correcto funcionamiento del mercado interno y constituye un sector clave de la economía. Si bien el transporte por carretera desempeña el papel más importante en el sistema de transportes terrestres, no deja de ser fuente de una serie de desafíos socioeconómicos y medioambientales (por ejemplo, el cambio climático, la contaminación atmosférica, el ruido, o la congestión). La tarificación vial puede desempeñar un papel fundamental en la incentivación de operaciones más eficientes y más limpias, y su diseño coherente es esencial para garantizar un tratamiento equitativo de los usuarios de la carretera y una financiación sostenible de las infraestructuras.

La Directiva 1999/62/CE<sup>1</sup> proporciona el marco jurídico para la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras. La Directiva tiene por objeto eliminar las distorsiones de la competencia entre las empresas de transportes mediante una armonización gradual de los impuestos y el establecimiento de mecanismos equitativos de tarificación de las infraestructuras. Establece niveles mínimos de impuestos para los vehículos pesados de transporte de mercancías y especifica las modalidades de tarificación de las infraestructuras, incluida la diferenciación de los impuestos en función de la eficacia medioambiental de los vehículos.

Hasta ahora, no obstante, la Directiva no contiene elementos que contribuyan específicamente a contribuir a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes del transporte. En 2014, las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes del transporte eran aún superiores en un 17 % a las de 1990. La mayor parte de estas emisiones procede de los turismos (más del 60 %), mientras que es cada vez mayor la parte correspondiente a los vehículos pesados de transporte de mercancías. Según las tendencias actuales, la reducción de emisiones no será suficiente para alcanzar los objetivos de la UE fijados para 2030 y 2050.

La infraestructura viaria se está degradando en muchos Estados miembros debido a un mantenimiento inadecuado. El gasto público en el mantenimiento de las carreteras disminuyó en la UE en aproximadamente un 30 % entre 2006 y 2013 y ascendía a un 0,5 % del PIB en 2013 (frente al 1,5 % en 1975 y un 0,8 % en 2008). Esta circunstancia tiene diversas repercusiones negativas a nivel económico, social y medioambiental, incluido un aumento de los gastos operativos de los vehículos y las emisiones contaminantes y sonoras, así como de los tiempos de viaje y de la siniestralidad, y efectos negativos sobre la economía.

La legislación actual solo se aplica a los vehículos pesados de transporte de mercancías, dejando por abordar todos los demás vehículos. En este ámbito, que abarca en particular los turismos, y en ausencia de límites específicos, existe el riesgo de que el precio de las viñetas de corta duración sea comparativamente demasiado elevado, creando por tanto discriminación respecto a los usuarios ocasionales, en su mayoría extranjeros. Otro problema potencial de discriminación, común a todos los tipos de vehículos, es una compensación a los usuarios nacionales en caso de introducción de gravámenes de base temporal.

---

<sup>1</sup> Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 187 de 20.7.1999, pp. 42-50).

Las repercusiones negativas del transporte por carretera representan costes considerables para la sociedad. Mientras que los turismos y los vehículos comerciales ligeros ocasionan menos daños a las infraestructuras que los vehículos pesados de transporte de mercancías y los autobuses/autocares, los turismos están en el origen de aproximadamente 2/3 de los costes externos (incluidos los costes del cambio climático, la contaminación atmosférica, el ruido, los accidentes y otros impactos negativos) generados por el transporte por carretera, es decir, de entre el 1,8 y el 2,4 % del PIB.

Además, la congestión es un problema persistente dentro y fuera de las zonas urbanas que ha sido no obstante objeto de atención solamente esporádica por parte de los Estados miembros. Los picos de tráfico por carretera tienen como resultado costes sociales considerables que ascienden al 1 % del PIB de la UE. Dos tercios de estos costes pueden atribuirse a los turismos, y entre un 20 % y un 30 % al tráfico interurbano.

El objetivo de la iniciativa es avanzar en la aplicación del principio de «quien contamina, paga» y «usuario pagador», fomentando de esta manera un transporte por carretera medioambientalmente sostenible y socialmente equitativo.

La iniciativa contribuye al programa de adecuación de la normativa (REFIT), ya que su propósito es suscitar una actualización y simplificación de determinadas disposiciones de la Directiva.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente iniciativa tiene por objeto solucionar las deficiencias en la legislación vigente (Directiva 1999/62/CE), es decir, un mejor cumplimiento de los objetivos de la legislación. Los términos propuestos contribuirían a simplificar determinadas disposiciones de la Directiva suprimiendo la diversidad de peajes atendiendo a la clase de emisiones EURO, cuyos beneficios se encuentran actualmente en franca disminución, y eliminando requisitos de notificación onerosos, sobre todo los relativos a la tarificación de los costes externos.

Además, se propone la inclusión de los autobuses, los turismos y las furgonetas en el ámbito de aplicación de la Directiva, asegurando así una tarificación más coherente de la utilización de las infraestructuras en todo el sector del transporte por carretera. Dada la cuestión de las emisiones de CO<sub>2</sub> anteriormente expuesta, se propone asimismo que las tasas viarias reflejen esas emisiones.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La iniciativa forma parte de los esfuerzos de la Comisión de crear una Unión de la Energía, así como una serie de propuestas relativas al transporte de bajas emisiones<sup>2</sup>, incluida la revisión de los Reglamentos sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos y vehículos comerciales ligeros, y las propuestas de certificación y de seguimiento y notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los camiones y autobuses, así como iniciativas relacionadas en el campo del transporte por carretera, en particular la revisión de la legislación sobre la interoperabilidad de los servicios de telepeaje y de las normas que rigen el mercado interior del transporte de mercancías por carretera y de los servicios de autobús y autocar.

---

<sup>2</sup> COM(2016) 501 final: Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones

Los cambios propuestos se atienen a los objetivos fijados por la Comisión en su Libro Blanco de 2011 sobre el transporte<sup>3</sup>, que preconizaba el avance hacia la aplicación plena del principio de «quien contamina paga» (consagrado en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea) y del principio «usuario pagador», para garantizar una financiación más sostenible del transporte y de las infraestructuras. A fin de facilitar la tarificación en función de la distancia, se revisa paralelamente la legislación relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje<sup>4</sup>. Las modificaciones propuestas son igualmente coherentes con la legislación medioambiental relativas a las emisiones de los vehículos y al ruido.

Además, con la ampliación de su ámbito, la iniciativa se basa en los procedimientos de certificación pendientes de adopción relativos a las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados y en los Reglamentos que regulan las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos comerciales ligeros. En lo que se refiere a la red viaria afectada, la propuesta remite a las orientaciones revisadas de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

### **• Base jurídica**

Las bases jurídicas de la Directiva 1999/62/CE son los artículos 71 y 93 del Tratado CE (actualmente artículos 91 y 113).

Las disposiciones de la Directiva afectadas por la presente propuesta corresponden a los peajes y las tasas de utilización de infraestructuras, un ámbito al que se aplica el artículo 91 del TFUE.

Por que respecta a las modificaciones de determinadas disposiciones del capítulo II de la Directiva, estas están sujetas al artículo 113 del TFUE y son objeto de una propuesta legislativa distinta.

### **• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

La UE comparte con los Estados miembros la competencia para regular en el ámbito del transporte conforme a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, letra g), del TFUE. No obstante, la adaptación de las normas vigentes solo puede ser llevada a cabo por la propia Unión. La ampliación de las normas de la UE a otras categorías de vehículos se justifica por el impacto de estos sobre los problemas a nivel de la UE y a nivel mundial. En lo que se refiere a los turismos, microbuses y furgonetas, su inclusión podría contribuir a prevenir el riesgo de que los Estados miembros traten a los usuarios ocasionales o a los vehículos matriculados en el extranjero de forma desigual. La inclusión de los autobuses/autocares contribuiría a reducir las distorsiones de la competencia en el mercado interior del transporte de pasajeros dando trato preferente (es decir, exento de pago por el uso de la infraestructura) a esos vehículos en comparación con el transporte ferroviario, sujeto a esas tasas.

---

<sup>3</sup> COM(2011) 144 final: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible

<sup>4</sup> 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 (DO L 166 de 30.4.2004, pp. 124-143) y Decisión de la Comisión, de 6 de octubre de 2009, relativa a la definición del Servicio Europeo de Telepeaje y sus elementos técnicos (DO L 268 de 13.10.2009, p. 11).

En términos más generales, dado que todos estos vehículos utilizan la misma infraestructura viaria y contribuyen a las emisiones de CO<sub>2</sub>, a la contaminación atmosférica y a la congestión, su inclusión está justificada a la vista de los problemas identificados.

- **Proporcionalidad**

Las medidas propuestas solo contribuyen a lograr los objetivos establecidos, principalmente a la aplicación coherente de los principios de «quien contamina, paga» y «usuario pagador», y no van más allá de lo necesario para tal fin.

La ampliación del ámbito más allá de los vehículos pesados de transporte de mercancías es necesaria para asegurar la aplicación de normas coherentes a todos los vehículos de carretera y para que sea posible dar respuesta a los problemas que no están relacionados exclusiva o principalmente relacionados con el tráfico de vehículos pesados de transporte de mercancías (degradación de la calidad de la infraestructura, emisiones de CO<sub>2</sub> elevadas procedentes de los transporte por carretera, contaminación atmosférica, ruido, congestión, o discriminación de los usuarios extranjeros).

Los costes para los Estados miembros, las empresas y los ciudadanos son limitados en comparación con los beneficios potenciales. La propuesta no impone la aplicación de tasas de infraestructura a los Estados miembros, pero armoniza la manera de aplicar dichas tasas en toda la Unión. Tampoco implica un aumento de las tarifas de las tasas existentes.

Como parte de la evaluación de impacto, se han descartado varias posibles medidas políticas con arreglo al principio de proporcionalidad, tales como la tarificación obligatoria de las infraestructuras o la aplicación obligatoria de tasas de congestión.

- **Elección del instrumento**

Como el acto jurídico que se ha de modificar es una Directiva, el acto de modificación debería adoptar, en principio, la misma forma.

### **3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES EX POST, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

- **Evaluaciones ex post / control de adecuación de la legislación existente**

En 2013 la Comisión publicó su evaluación de la Directiva 1999/62/CE<sup>5</sup>. En enero de 2014 se publicó una evaluación externa titulada «*Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995*»<sup>6</sup>. Las evaluaciones señalaron varios problemas vinculados al cobro a los vehículos pesados de transporte de mercancías por el uso de la red vial en el marco jurídico actual.

Si bien 24 Estados miembros han aplicado alguna forma de tarificación vial y se ha registrado una tendencia a avanzar hacia la imposición de peajes en función de la distancia en toda la red, esta transición ha sido lenta y sigue habiendo incoherencias en toda la Unión. La evaluación descubrió grandes disparidades en las políticas nacionales de tarificación vial y

---

<sup>5</sup> Evaluación ex post de la Directiva 1999/62/CE modificada relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (SWD(2013) 1 final).

<sup>6</sup> <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

concluyó que la falta de armonización tanto por lo que se refiere al tipo de tasas (viñetas de carácter temporal o peajes en función de la distancia, diferenciados o no), como al tipo de tecnologías de cobro de las tasas da lugar a una mayor complicación administrativa y a costes adicionales, tanto para las autoridades públicas como para los usuarios.

Si bien la Directiva fomenta los objetivos fijados, no dejaron de señalarse algunas deficiencias:

- **Ámbito de aplicación:** Es posible eximir a los vehículos pesados de transporte de mercancías de menos de 12 toneladas, lo que da lugar a una desigualdad de condiciones en el transporte de mercancías;
- las tasas de base temporal permitidas por la Directiva son ineficaces para cubrir los costes de infraestructura, incentivar operaciones más limpias y eficientes, o reducir la congestión;
- la aplicación de tasas de externalidad resulta demasiado compleja, mientras que para la diferenciación (obligatoria) atendiendo a las clases de emisiones EURO, solo se define la diferenciación máxima y se da libertad a los Estados miembros para actuar dentro de este máximo.
- **Diferenciación de las tasas para combatir la congestión:** El requisito de la neutralidad fiscal es demasiado difícil de aplicar y podría considerarse abusivo si solo se aplica a los vehículos pesados de transporte de mercancías, a pesar de que todos los usuarios de la carretera contribuyen a la congestión.

Si bien la evaluación incidió en los términos actuales de la Directiva, los datos recogidos de las partes interesadas resaltaron otras cuestiones pertinentes, incluida la necesidad de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados y de proporcionar un marco para la tarificación de los turismos (y otras categorías de vehículos), en particular para evitar la discriminación de los usuarios ocasionales (extranjeros) de las carreteras.

- **Consultas con las partes interesadas**

Las consultas de las partes interesadas cumplieron las normas mínimas para la consulta de las partes interesadas establecidas en la Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2002 (COM(2002) 704 final).

Se utilizaron consultas tanto abiertas como específicas y diferentes herramientas de consulta.

1. Se organizó una consulta pública abierta normal en línea durante 12 semanas a través del sitio web «Tu voz en Europa» a partir de cuestionarios.

La consulta pública abierta (CPA) tuvo lugar desde el 8 de julio al 5 de octubre, y se aceptaron también contribuciones después de cerrado el plazo. La CPA incluía dos series de preguntas: una para la comprensión de las percepciones de los usuarios y dirigida al público en general y otra, más técnica, dirigida a los expertos.

La Comisión recibió 135 respuestas a los cuestionarios, así como 48 documentos adicionales. Las respuestas cubrían gran variedad de grupos de partes interesadas, como empresas de transporte (el 42 %), consumidores / usuarios (el 14 %), autoridades públicas (el 13 %), la industria de la construcción (el 7 %), asociaciones de transporte público (el 4 %) y proveedores de servicios/soluciones de peaje (el 4 %).

2. La consulta dirigida a partes interesadas y especialistas específicos tuvo lugar en el transcurso del proceso de evaluación de impacto y constó de:
  - a) Una serie de seminarios temáticos con partes interesadas y Estados miembros organizados por la Comisión durante septiembre y octubre de 2015.
  - b) Una conferencia sobre las iniciativas del transporte por carretera el 19 de abril de 2016.
  - c) Entrevistas con 21 partes interesadas seleccionadas a partir de necesidades de datos específicas, realizada por el contratista que prepara el estudio de apoyo de la evaluación de impacto.

#### *Resumen de las aportaciones recibidas y uso de los resultados.*

Hubo un apoyo generalizado a las medidas para incentivar la adopción de vehículos de bajo consumo, si bien el apoyo específico para lograrlo mediante una diferenciación de las tasas viarias fue más mitigado. La mayoría de los encuestados respaldaron la introducción de diferenciación según las emisiones de CO<sub>2</sub> y la eliminación progresiva de la diferenciación por clase de emisiones EURO. A pesar de las dudas expresadas sobre su viabilidad a corto plazo, no hubo una oposición clara a la diferenciación fiscalmente neutra de las tasas según las emisiones de CO<sub>2</sub>.

En relación con las posibles medidas para garantizar la calidad de las carreteras, se registró una diferencia notable entre, (1) los puntos de vista expresados en la consulta pública en línea y los de la mayoría de las partes interesadas entrevistadas, y (2) los puntos de vista de los Estados miembros entrevistados. La mayoría de los encuestados del primer grupo apoyaron en general las medidas para garantizar la calidad de las infraestructuras viarias. En cambio, en general los Estados miembros no se mostraron de acuerdo con estas medidas.

En lo que se refiere a las posibles medidas para evitar la discriminación y asegurar condiciones de mercado equitativas, los puntos de vista de los Estados miembros y otras partes interesadas difieren de nuevo. Los encuestados en la consulta pública en línea apoyaron firmemente la aplicación de los principios del «usuario pagador» y de que «quien contamina paga» y que la UE garantice que los precios de las viñetas se establecen de forma proporcional. Muchas contribuciones adicionales y encuestados de países terceros apoyaron la eliminación gradual de las tasas por el uso temporal de infraestructuras, de forma que la tarificación solo pueda basarse en la distancia. Por otra parte, los Estados miembros se mostraron divididos sobre la necesidad de adoptar nuevas medidas en este sentido.

En relación con la garantía de un sistema de transporte eficiente, la mayoría de las respuestas a la consulta pública en línea cree que la gestión de la congestión debería dejarse a criterio de los Estados miembros, y la opción más popular para la tarificación de la congestión es su aplicación a todos los vehículos. La necesidad de que las tasas de congestión se apliquen a todos los vehículos y no solo a los vehículos pesados de transporte de mercancías fue subrayada por aquellos que apoyan las tasas de congestión. Los Estados miembros se mostraron en general a favor de una mayor flexibilidad.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La definición del problema se basó en evaluaciones que utilizan en parte asesoramiento técnico externo (*Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging*

*policy since 1995, Update of the Handbook on external costs of transport*<sup>7</sup>), complementadas con estudios adicionales.

Se contó con la asistencia de un contratista externo que realizó un estudio de apoyo para la evaluación de impacto,<sup>8</sup> que se finalizó en abril de 2017.

- **Evaluación de impacto**

La iniciativa cuenta con el respaldo de una evaluación de impacto que ha recibido el dictamen favorable del Comité de Control Reglamentario. El Comité emitió recomendaciones que exigen una mejor justificación del objetivo relativo a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> y de aclaraciones sobre

- el trato diferenciado de los ingresos procedentes de la tarificación viaria,
- las deficiencias de la legislación actual,
- el abandono de determinadas opciones y
- los impactos previstos.

Las observaciones se han tenido en cuenta en la evaluación de impacto revisada, donde se han aportado mayores detalles y explicaciones, tal como se indica en el anexo I del informe de evaluación de impacto. Entre otros ajustes, se introdujeron las siguientes modificaciones para abordar las cuestiones mencionadas anteriormente:

- Se añadieron explicaciones sobre la complementariedad con otras tasas e impuestos medioambientales y con las normas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> a la definición del problema y a la descripción de las causas del problema. Si bien podrían haber sido eficaces los demás instrumentos, estos no han bastado para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> provocadas por el transporte en la medida exigida por los compromisos de la UE.
- En el anexo que describe las medidas políticas seleccionadas se añadieron explicaciones de las razones del trato diferenciado de los ingresos generados mediante la tarificación optativa de la congestión. Una de las principales razones está relacionada con la aceptabilidad y la equidad, así como con el objetivo de contrarrestar los posibles efectos regresivos de la tasa.
- Se añadieron explicaciones a la descripción de la evaluación y la aplicación de la legislación en vigor, así como a la de las causas del problema, con referencias concretas al papel de la legislación y a sus deficiencias.
- Se complementó con detalles adicionales la descripción de las razones del descarte de medidas de tarificación vial obligatoria y de asignación generalizada de los ingresos.
- En las secciones pertinentes se añadió una descripción más detallada de los impactos previstos en las emisiones de CO<sub>2</sub> en los Estados miembros afectados.

---

<sup>7</sup> Ricardo-AEA et al (2014), *Update of the Handbook on External Costs of Transport* (Actualización del manual sobre los costes externos del transporte): [http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable\\_en](http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en)

<sup>8</sup> Ricardo et al. (2017), *Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC* (Estudio de apoyo para la evaluación de impacto que acompaña a la revisión de la Directiva 1999/62/CE).

Se estudiaron cuatro opciones estratégicas, que reflejan un nivel creciente de intervención reguladora, en el que cada opción se va apoyando en la precedente (de OP1 a OP4).

La primera medida estratégica (OP1) incluye cambios legislativos para actualizar solo algunas disposiciones de la Directiva y la ampliación de su campo de aplicación a los autobuses y autocares, así como a las furgonetas y turismos, con el fin de resolver todos los problemas señalados. Los cambios se refieren a la supresión de las excepciones, la actualización de los requisitos de información y los importes máximos de las tasas de externalidad, así como la simplificación de los requisitos aplicables a esas tasas. Esta opción también incluye la introducción de requisitos de no discriminación y proporcionalidad a la imposición de tasas a los vehículos ligeros.

La OP2 se centra en la cuestión de las emisiones de CO<sub>2</sub> e incluye la eliminación gradual de las tasas de base temporal aplicables a los vehículos pesados. Esta opción incluye normas sobre la diferenciación de las tasas según las emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados y la eliminación progresiva de la actual diferenciación de las tasas según las clases de emisiones EURO.

La OP3 (con las variantes a) y b)) incluye medidas adicionales para los vehículos ligeros centradas asimismo en la congestión interurbana y las emisiones de CO<sub>2</sub> y contaminantes de todos los vehículos (OP3b). Por último, la OP4 haría obligatorias las tasas de externalidad aplicables a los vehículos pesados y eliminaría gradualmente, para todos los vehículos, la posibilidad de recurrir a sistemas de tarificación de base temporal, de forma que solo quedarían disponibles los sistemas basados en la distancia.

La evaluación de impacto, suponiendo una sustitución de los actuales sistemas de tarificación de base temporal por otros basados en la distancia recorrida, de las opciones OP2 a OP4 (cuya alternativa, para los Estados miembros, es no cobrar), demostró claramente que la OP4 es la opción más eficaz, pero que sus beneficios tendrían los costes más elevados. La OP1 solo podría contribuir a la consecución de los objetivos de manera muy limitada, si bien sin prácticamente ningún coste. Las opciones OP2 y OP3 eran más equilibradas en cuanto a sus impactos económicos, sociales y medioambientales y alcanzarían esos resultados a un coste razonable.

La evaluación de impacto determinó que la variante OP3b, que incluía la diferenciación de las tasas para los vehículos ligeros en función de sus emisiones de CO<sub>2</sub> y de otros contaminantes, era la opción preferida, posiblemente complementada con la obligación de imposición de tasas por los costes externos en por lo menos parte de la red a los vehículos pesados, y la eliminación gradual de la imposición de base temporal aplicable a los vehículos ligeros a lo largo de un período suficientemente prolongado. Son estas las medidas seleccionadas en la presente propuesta, que se sitúa, por consiguiente, entre la OP3b y la OP4, pero más cerca de la OP4.

Las opciones OP3b y OP4 reducirían los costes de congestión entre un 2,5 % y un 6 %, o entre 9 000 y 22 000 millones EUR hasta 2030, aportarían ingresos de peaje adicionales de entre 10 000 y 63 000 millones EUR al año y contribuirían a aumentar la inversión en carreteras entre un 25 % y un 260 %, en comparación con el escenario de base.

Gracias a ellas, las emisiones de CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub> y partículas procedentes del transporte por carretera se verían significativamente reducidas. Ello tendría un impacto positivo en la salud pública, proporcional a la reducción de la contaminación atmosférica, y resultaría en ahorros

de costes de entre 370 millones y 1 560 millones EUR relativos a la contaminación atmosférica y la siniestralidad hasta 2030, expresados en valores actuales.

Las opciones OP3b y OP4 permitirían generar entre 62 000 y 152 000 nuevos empleos en el caso de que solo el 30 % de los ingresos adicionales de los peajes se reinvirtiera en el mantenimiento de carreteras. Además, todas las opciones contribuirían a la igualdad de tratamiento de los ciudadanos de la UE al reducir a la mitad el precio de las viñetas de corta duración.

La opción OP3 (a y b) aumentaría los costes de transporte de mercancías en un 1,1 %, mientras que los costes de transporte de pasajeros permanecerían inalterados. En la opción OP4, los costes del transporte de pasajeros y mercancías podrían aumentar entre un 1,3 % y un 2 %, dependiendo de la adopción por los Estados miembros de la tarificación basada en la distancia (incluidos potencialmente los que actualmente no imponen tasas a determinadas categorías de vehículos). Las autoridades tendrían que soportar el coste de la implantación de nuevos sistemas de peaje o de ampliación de los existentes, lo que ascendería, para el conjunto de los Estados miembros interesados, a un total de 2 000 a 3 700 millones EUR hasta 2030. La ampliación de la tarificación vial a otras partes de la red y a nuevos grupos de usuarios aumentaría los costes de conformidad para los usuarios de la carretera entre 198 y 850 millones EUR al año a partir de 2025.

El impacto en las pymes, incluido todo el sector del transporte por carretera, sería limitado, ya que las tasas viarias representan tan solo un pequeño porcentaje del total de los costes de transporte. Cualquier incremento de los costes se repercutiría a los clientes (expedidores), o podría compensarse a través de reducciones fiscales, permitidas gracias a la modificación del capítulo II de la Directiva sobre la fiscalidad de los vehículos. Los precios al consumo no aumentarían de promedio más de un 0,1 %, aun en el caso de que se repercutiera el 100 % de los costes.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

Si bien los costes de la reglamentación relacionados con la iniciativa aumentarían con la transición hacia los peajes basados en la distancia, al igual que los costes de conformidad para los numerosos agentes del mercado, estos costes serían compensados por unos mayores ingresos (para los Estados miembros y los perceptores de peajes de carreteras), mejor calidad de la infraestructura viaria y tiempos de viaje más fiables (para los usuarios de las carreteras), impactos negativos para el medio ambiente y la salud más reducidos (ciudadanos) y externalidades relacionadas a cargo de la sociedad (contribuyentes).

La dimensión REFIT de la presente propuesta radica en la simplificación y modernización de los requisitos de tarificación vial, a fin de que estos se adecuen a su finalidad, es decir:

- sustitución del sistema obsoleto de diferenciación según las clases EURO para los vehículos pesados por una modulación de las tasas en función de las emisiones de CO<sub>2</sub>;
- simplificación de la tarificación de los costes externos de la contaminación atmosférica y el ruido (que es un instrumento más eficaz que la modulación según la clase EURO) permitiendo la utilización de valores de referencia actualizados sin necesidad de realizar ningún cálculo;
- simplificación y actualización de la aplicación de recargos y facilitación de la aplicación de tasas de congestión.

Las simplificaciones se refieren principalmente a las autoridades nacionales y no a las empresas. No obstante, estos cambios van acompañados de la propuesta separada mencionada anteriormente en la que se prevé la reducción de los impuestos de circulación, lo que permitiría reducir la carga sobre los transportistas (pymes). Los costes globales para los usuarios de la carretera, incluidos los ciudadanos y las empresas, podrán aumentar, si bien en pequeña medida.

Se espera que la iniciativa tenga un pequeño impacto positivo en la competitividad debido a la tarificación diferenciada en función de las emisiones de CO<sub>2</sub>, lo que llevará a un ligero aumento del uso de vehículos de emisiones cero o de bajas emisiones y al consiguiente fomento de la innovación. El aumento de la adopción de la tarificación de la congestión será beneficioso para la competitividad de las empresas, especialmente las que utilizan la fabricación justo a tiempo.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

#### **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

La presente propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

#### **5. OTROS ELEMENTOS**

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

El informe de evaluación de impacto enumera un conjunto de siete indicadores principales que se utilizarán para acompañar los progresos en relación con los principales objetivos estratégicos: la evolución de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos; el estado de las infraestructuras viarias de peaje; la proporcionalidad y la cobertura de los costes sociales por las tasas viarias; y el nivel de congestión de la red interurbana en la UE.

A fin de analizar el impacto de la legislación sería necesario proceder a una evaluación en profundidad de todas las modificaciones. El plazo adecuado para esa evaluación sería de cinco años desde el inicio de la plena aplicabilidad del nuevo marco jurídico. Los efectos de las etapas intermedias podrían evaluarse antes.

La propuesta incluye requisitos específicos de información aplicables a los Estados miembros en relación con los ingresos procedentes de la tarificación viaria y con su destino, así como con la calidad de las carreteras de peaje.

- **Documentos explicativos (en el caso de las Directivas)**

Teniendo en cuenta el ámbito de aplicación de la propuesta, y el hecho de que solo se modifica la Directiva 1999/62/CE, que todos los Estados miembros han transpuesto ya plenamente, no parece justificado ni proporcionado exigir documentos explicativos.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

El título se ajusta para reflejar el ámbito de aplicación ampliado.

Artículo 1 – *Objeto y ámbito de aplicación*

El artículo se ha modificado para incluir en el ámbito de aplicación las normas en materia de peajes y tasas de infraestructura de los vehículos distintos de los vehículos pesados de transporte de mercancías. Esta modificación se justifica por la necesidad de hacer frente a una serie de problemas que no se refieren, ni siquiera principalmente, a los vehículos pesados de transporte de mercancías..

## Artículo 2 - *Definiciones*

Se modificarán las definiciones siguientes:

- «red transeuropea de carreteras»: la definición se actualiza en consonancia con el enfoque por corredores establecido en las orientaciones revisadas para la RTE-T en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
- «peaje»: la definición se reelabora a fin de dar cabida a la opción prevista en el artículo 7 *quinquies bis* que contempla una tasa de congestión;
- «vehículo»: la nueva definición propuesta abarca todos los «vehículos pesados» y todos los «vehículos ligeros», es decir, además de los vehículos de transporte de mercancías ya contemplados, que se sitúan por encima del límite de 3,5 toneladas, los turismos, minibuses y furgonetas, así como autocares y autobuses;
- «vehículo de la categoría «EURO X» y «tipo de vehículo»: se reelabora la definición para incluir los autocares y los autobuses.

Se añaden las definiciones de «congestión», «tasa de congestión», «operador de transporte», diferentes tipos de vehículos, incluidos los «vehículos de emisiones cero», así como «régimen de peaje sustancialmente modificado», a fin de aportar claridad jurídica en lo que se refiere a términos específicos y para precisar mejor el alcance de determinadas disposiciones.

Se suprime la definición de «tasa media ponderada por los costes externos» puesto que se elimina el requisito de su cálculo.

## Artículo 7 – *Peajes y tasas de infraestructura*

El apartado 1 se ha dividido en dos apartados para diferenciar entre las redes utilizadas principalmente por el tráfico internacional (la red transeuropea de carreteras y autopistas) y las demás carreteras. Se propone que las disposiciones en materia de no discriminación, proporcionalidad de las tarifas y cobro y pago de peajes y tasas de uso también se apliquen a las demás carreteras.

A fin de progresar con la aplicación del principio de «quien contamina paga» y «el usuario pagador», y para disminuir gradualmente las diferencias entre los distintos sistemas de tarificación, se añaden los apartados 6 y 7 a fin de eliminar progresivamente las tasas por el uso temporal de la infraestructura (viñetas), primero para los vehículos pesados de transporte de mercancías y autobuses y autocares y, en una fase posterior, para los turismos y furgonetas, en las redes utilizadas para el transporte internacional. Las fechas propuestas proporcionan a los Estados un plazo suficiente para adaptar sus sistemas de tarificación, cuando proceda. El trato diferenciado de los vehículos pesados y ligeros está justificado por su impacto diferente en las infraestructuras y por el menor nivel de madurez de los sistemas de tarificación de los vehículos ligeros.

Para garantizar un trato equitativo de los transportistas, se añade un apartado 9 a fin de eliminar la posibilidad de eximir a los vehículos pesados de transporte de mercancías por

debajo de las 12 toneladas de la tarificación vial, y de ampliar el ámbito de aplicación de cualquier sistema de tarificación vial a los autocares y autobuses. Este último punto está justificado por la incidencia comparable de los autobuses y autocares en las carreteras.

#### *Artículo 7 bis – Tasas de infraestructura: proporcionalidad e igualdad de trato*

El artículo 7 bis fija los límites máximos para las tasas de infraestructura y las diferencias de precios relativos entre las viñetas anuales y subanuales. En este contexto, se proponen los siguientes cambios:

El apartado 1 se divide en dos apartados para especificar que los requisitos existentes se aplican a los vehículos pesados de transporte de mercancías y a los autobuses y autocares.

El nuevo apartado 3 se refiere a los turismos y especifica los límites superiores para las diferencias de precios relativos entre las viñetas anuales y subanuales, reflejando los patrones de uso pertinentes sobre la base de los datos disponibles<sup>9</sup>. Establece asimismo la fecha en la que los sistemas de viñeta existentes deben adaptarse. El apartado 4 aborda la misma cuestión en relación con los minibuses y furgonetas.

#### *Artículo 7 quater – Tasas de externalidad*

En relación con el apartado 1, se propone introducir valores de referencia en lugar de valores máximos (establecidos en el anexo III ter). Se añade el apartado 5 que requiere la aplicación de tasas de externalidad en al menos las partes de la red de peaje en las que la contaminación atmosférica y acústica generada por el tráfico de vehículos pesados es más importante, por ejemplo, debido a la dimensión de la población expuesta.

#### *Artículo 7 quinquies bis – Tasas de congestión*

El nuevo artículo 7 quinquies bis permite la aplicación de tasas de congestión -adicionales a los gravámenes de uso de la infraestructura- con vistas a resolver eficazmente el problema de la congestión interurbana. A fin de evitar la discriminación de los usuarios de cualquier categoría de vehículo, este tipo de tasa de congestión debe aplicarse a todas las categorías de vehículos de forma proporcionada y equitativa. Las tarifas máximas y los factores de equivalencia entre los vehículos se especifican en los anexos V y VI.

#### *Artículo 7 septies – Recargos*

Se propone ampliar la posibilidad de aplicar recargos más allá de las regiones montañosas, si bien manteniendo las demás condiciones preexistentes para su aplicación (congestión regular o daños medioambientales significativos y la reinversión de los ingresos en un proyecto de la RTE-T). El apartado 4 queda suprimido ya que no ha ayudado a la financiación de proyectos prioritarios, pero puede obstaculizar la aplicación de la tasa por costes externos. Puesto que los recargos y las tasas de congestión se destinan ambas a resolver la congestión, no deben acumularse (apartado 5).

---

<sup>9</sup> Véase la evaluación de impacto así como Booz & Co. (2012). *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles*. <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>

### *Artículo 7 octies – Diferenciación de las tasas, en particular las aplicables a los vehículos pesados*

Se propone suprimir gradualmente la diferenciación de las tasas de acuerdo con la clase de emisiones Euro del vehículo. Se añade un nuevo apartado 4 a fin de introducir la diferenciación de las tasas de infraestructura según las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, en cuanto se disponga de los datos certificados necesarios relativos a las emisiones de CO<sub>2</sub>. En cuanto sea operativa, esta disposición incentivará el uso de los vehículos pesados más limpios y eficientes.

Puesto que se propone regular separadamente la tarificación de la congestión (véase más arriba el nuevo artículo 7 *quinquies bis*), también se propone suprimir gradualmente la posibilidad, con incidencia neutra en los ingresos, de la diferenciación de las tarifas en función de la hora del día, el tipo de día, o la temporada (véase la modificación del apartado 1, anteriormente apartado 3).

### *Artículo 7 octies bis – Diferenciación de los gravámenes aplicables a los vehículos ligeros*

El nuevo artículo 7 *octies bis* especifica las modalidades de diferenciación de los peajes y tasas de infraestructura en función del comportamiento medioambiental de los turismos, minibuses y furgonetas. La diferenciación se basará en las emisiones, tanto de CO<sub>2</sub> como de contaminantes atmosféricos, tal como se especifica en el anexo VII. Esta disposición deberá incentivar el uso de vehículos más limpios y eficientes.

### *Artículo 7 nonies – Notificaciones*

Se propone la modificación del apartado 3 a fin de simplificar la información previa de la Comisión respecto de la tasa por costes externos prevista limitando la información a los elementos básicos. A fin de facilitar la introducción de la tasa por costes externos, se propone la supresión del apartado 4 relativo a la exigencia de una decisión previa de la Comisión.

### *Artículo 7 undecies – Cobro y pago de peajes y tasas de infraestructura*

En los apartados 3 y 4 se propone que se añada una referencia a las tasas de congestión a fin de garantizar que todos los posibles elementos tarifarios sean cobrados y pagados de forma coherente.

### *Artículo 7 duodecies – Compensaciones*

Se propone limitar la posibilidad de ofrecer compensaciones en el caso de que se introduzcan los peajes (en contraposición a las tasas de infraestructura). Se pretende así eliminar el potencial existente de discriminación de los usuarios no residentes.

### *Artículo 9 – Destino de la recaudación*

El nuevo apartado 3 exige que los ingresos procedentes de las tasas de congestión se destinen a la resolución de problemas de congestión, por ejemplo, apoyando soluciones de transporte alternativas o eliminando cuellos de botella.

### *Artículo 10 bis*

Se propone una modificación del apartado 1 a fin de actualizar la cláusula de revisión y de estar en consonancia con la simplificación del anexo III *ter*.

#### Artículo 11 – *Informes*

Se modifica el apartado 1 a fin de actualizar los requisitos de comunicación relativos a los peajes, a la recaudación correspondiente y a su destino, para incluir asimismo información sobre la calidad de las carreteras de peaje. Se suprime la letra e) actual del apartado 2 y se añaden las nuevas letras e) a i) a fin de incluir información sobre la recaudación de las tasas de congestión, la recaudación total de la tarificación vial, y el destino de esos ingresos, así como una evaluación del mantenimiento de las carreteras y del nivel de congestión. Se añade un apartado 3 con objeto de especificar una serie de indicadores relativos a la evaluación de la calidad de las carreteras de peaje. Se añaden los apartados 4 y 5 a fin de permitir a la Comisión definir indicadores armonizados a través de un acto de ejecución y presentar un informe sobre la aplicación de esos indicadores por parte de los Estados miembros.

#### *Anexos*

En la sección 3 del anexo 0 se propone suprimir las referencias a los vehículos VEM y añadir un cuadro con los límites de emisiones EURO VI a fin de tener en cuenta el Reglamento (CE) n.º 595/2009.

En el anexo III, las modificaciones propuestas reflejan la inclusión de los autocares y autobuses en el ámbito de la Directiva.

Se propone limitar las secciones 2, 3 y 4 del anexo III *bis* a los casos en que un Estado miembro pretenda aplicar una tasa por costes externos más elevada que los valores de referencia especificados en el anexo III *ter*. Se actualizan determinadas disposiciones de la sección 4.2 para tener en cuenta la reciente legislación sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor.

En el anexo III *ter*, se propone sustituir la media ponderada máxima de externalidad aplicada en función de la contaminación atmosférica y acústica con valores de referencia para las tasas de externalidad, incluidos los costes de la contaminación atmosférica y acústica generada por los vehículos pesados de transporte de mercancías (cuadro 1) y los autocares (cuadro 2). Los valores se calculan teniendo en cuenta la actualización del manual sobre los costes externos del transporte<sup>10</sup>. Los valores pueden multiplicarse por dos, no solo en zonas de montaña, sino también en torno a las aglomeraciones.

En el anexo IV se propone la inclusión de una referencia a los conjuntos de vehículos de 7 y 8 o 9 ejes en el cuadro sobre los conjuntos de vehículos.

El nuevo Anexo V, relacionado con el artículo 7 *quinquies bis* propuesto (sobre la tarificación de la congestión), establece los requisitos mínimos para la aplicación de una tasa de congestión, incluso en lo que se refiere a las partes de la red y los períodos cubiertos. Las carreteras se clasifican como metropolitanas y no metropolitanas a fin de diferenciar entre zonas más o menos densamente pobladas. A fin de asegurar una tarificación equitativa y proporcionada, se definen factores de equivalencia para diferentes categorías de vehículos. La

---

<sup>10</sup> <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

sección 2 prevé que el cálculo de las tasas sea transparente y los importes por categoría de vehículo y período correspondientes a cada tramo de carretera estén públicamente disponibles y se ajusten periódicamente a fin de garantizar la eficacia del sistema.

El nuevo anexo VI, también relacionado con el artículo 7 *quinquies bis*, limita el importe de la tasa de congestión por kilómetro sobre la base de los costes marginales de congestión proporcionados por la actualización del manual sobre los costes externos del transporte.

El nuevo anexo VII está relacionado con el artículo 7 *octies bis* propuesto, relativo a la diferenciación de los peajes y tasas de infraestructura aplicables a los vehículos ligeros según su eficacia medioambiental y especifica las categorías de emisiones a efectos de esa diferenciación. Se hace referencia a las emisiones de CO<sub>2</sub> y de contaminantes atmosféricos, teniendo en cuenta las normas a escala de la UE y los procedimientos de medición más recientes y exactos.

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**

(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,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>11</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>12</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) A pesar del objetivo establecido por la Comisión en su Libro Blanco de 28 de marzo de 2011<sup>13</sup>, a saber, avanzar hacia la aplicación plena de los principios del «usuario pagador» y de «quien contamina paga», para generar ingresos y asegurar la financiación para futuras inversiones en transportes, los avances han sido lentos y persisten incoherencias en la aplicación de tasas por el uso de la infraestructura viaria en toda la Unión.
- (2) En su Comunicación sobre una Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones<sup>14</sup>, la Comisión anunció que propondría la revisión de la Directiva relativa a la aplicación de gravámenes a los camiones para permitir también la tarificación diferenciada según las emisiones de dióxido de carbono, así como la extensión de algunos de sus principios a los autocares y autobuses, y a los turismos y furgonetas.
- (3) Todos los vehículos pesados tienen un impacto significativo en las infraestructuras viarias y contribuyen a la contaminación atmosférica, mientras que los vehículos ligeros constituyen la fuente de la mayoría de los impactos ambientales y sociales negativos del transporte por carretera relacionados con las emisiones y la congestión. En aras de la igualdad de trato y la competencia leal, procede garantizar que los vehículos no abarcados hasta ahora por el marco establecido en la Directiva

---

<sup>11</sup> OJ C , , p. .

<sup>12</sup> OJ C , , p. .

<sup>13</sup> Libro Blanco de 28 de marzo de 2011 – Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible (COM(2011) 144 final).

<sup>14</sup> COM(2016) 501 final.

1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>15</sup> en lo que se refiere a los peajes y tasas de infraestructura sean incluidos en el presente marco. El ámbito de aplicación de esta Directiva debe por tanto ampliarse a los vehículos pesados distintos de los destinados al transporte de mercancías y a los vehículos ligeros, incluidos los turismos.

- (4) Las tasas de base temporal por el uso de infraestructuras, por su propia naturaleza, no reflejan con exactitud los costes reales de las infraestructuras y, por razones similares, no son eficaces cuando se trata de incentivar un sistema más limpio y eficiente, o la reducción de la congestión. Por consiguiente, deben ser gradualmente sustituidas por tasas basadas en la distancia, que son más justas, más eficientes y más eficaces.
- (5) A fin de garantizar la aceptación por los usuarios de los futuros sistemas de tarificación vial, conviene autorizar a los Estados miembros a introducir sistemas adecuados de cobro de tasas como parte de un paquete más amplio de servicios de movilidad. Tales sistemas deben asegurar una distribución equitativa de los costes de las infraestructuras y reflejar el principio de «quien contamina paga». Los Estados miembros que adopten un sistema de esas características deben garantizar que sea conforme a las disposiciones de la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>16</sup>.
- (6) Al igual que con respecto a los vehículos pesados, es importante garantizar que todas las tasas de base temporal aplicadas a los vehículos ligeros sean proporcionadas, incluso en el caso de los períodos inferiores a un año. A este respecto, debe tenerse en cuenta el hecho de que los vehículos ligeros tienen un patrón de uso diferente de los vehículos pesados. El cálculo de tasas proporcionadas de base temporal podría efectuarse a partir de los datos disponibles sobre los patrones de desplazamiento.
- (7) Con arreglo a la Directiva 1999/62/CE, puede aplicarse una tasa por costes externos a un nivel próximo del coste marginal social del uso del vehículo en cuestión. Este método ha demostrado ser el más justo y eficiente para tener en cuenta los impactos negativos para el medio ambiente y la salud de la contaminación atmosférica y acústica generadas por los vehículos pesados y garantizaría una contribución justa por parte de estos al cumplimiento de las normas de calidad del aire de la UE<sup>17</sup>, así como de los límites u objetivos aplicables en materia de ruido. Conviene por tanto facilitar la aplicación de esas tasas.
- (8) A tal efecto, los valores máximos de la tasa media ponderada por costes externos deben sustituirse por valores de referencia fácilmente aplicables y actualizados en función de la inflación, los progresos científicos alcanzados en la estimación de los costes externos del transporte por carretera y la evolución de la composición del parque de vehículos.
- (9) La diferenciación de las tasas por el uso de la infraestructura en función de la clase de emisión EURO ha contribuido al uso de vehículos más limpios. No obstante, con la renovación de los parques de vehículos, cabe prever que la diferenciación de las tasas

---

<sup>15</sup> Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

<sup>16</sup> 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 (Texto pertinente a efectos del EEE), (DO L 166 de 30.4.2004, p. 124).

<sup>17</sup> Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (DO L 152 de 11.06.2008, p. 1).

según este criterio en la red interurbana quede obsoleta a finales de 2020, por lo que conviene eliminarla progresivamente hasta esa fecha. A partir de la misma fecha, las tasas de externalidad deberán aplicarse de forma más sistemática como medio específico de recuperación de los costes externos en relación con las situaciones en que estos sean más importantes.

- (10) El porcentaje de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados está aumentando. La diferenciación de las tasas según esas emisiones puede contribuir a mejoras en este ámbito y debe por tanto introducirse.
- (11) Los vehículos ligeros son responsables de dos tercios de los impactos negativos del transporte por carretera sobre el medio ambiente y la salud. Por consiguiente, es importante incentivar el uso de vehículos más limpios y eficientes en términos de consumo de combustible a través de la diferenciación de los peajes atendiendo a los factores de conformidad definidos en el Reglamento (UE) 2016/427 de la Comisión<sup>18</sup>, el Reglamento (UE) 2016/646 de la Comisión<sup>19</sup>, y el Reglamento (UE) 2017/xxx de la Comisión<sup>20</sup>.
- (12) A fin de promover el uso de los vehículos más limpios y eficientes, los Estados miembros deben aplicar peajes y tasas por el uso de la infraestructura significativamente reducidos a esos vehículos.
- (13) La congestión vial, a la que contribuyen en proporciones diferentes todos los vehículos de motor, representa un coste de cerca del 1 % del PIB. Una parte significativa de este coste puede atribuirse a la congestión interurbana. Conviene por tanto permitir una tasa de congestión específica, a condición de que se aplique a todas las categorías de vehículos. Para que sea eficaz y proporcionada, la tasa debe calcularse a partir de los costes marginales y diferenciarse en función de la localización, de la hora y de la categoría del vehículo. A fin de maximizar el efecto positivo de las tasas de congestión, la recaudación correspondiente debe destinarse a proyectos que aborden las causas del problema.
- (14) Las tasas de congestión deben reflejar los costes reales impuestos por cada vehículo directamente a otros usuarios de la carretera, e indirectamente a la sociedad en general, de manera proporcionada. A fin de evitar que obstaculicen desproporcionadamente la libre circulación de personas y bienes, deben limitarse a importes específicos que reflejen los costes marginales de la congestión en condiciones próximas a la capacidad máxima, es decir, siempre que el volumen de tráfico se aproxime a la capacidad máxima de la infraestructura.
- (15) Las tasas por el uso de la infraestructura aplicadas a los vehículos pesados de transporte de mercancías cuya diferenciación sea neutra desde el punto de vista de la recaudación debe ser progresivamente eliminadas por ser un instrumento subóptimo a efectos de la reducción de la congestión.
- (16) Los recargos a la tasa de infraestructura pueden también constituir una contribución útil para resolver problemas relacionados con daños ambientales significativos o de

---

<sup>18</sup> Reglamento (UE) 2016/427 de la Comisión, de 10 de marzo de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (*DO L 82 de 31.3.2016, p. 1*).

<sup>19</sup> Reglamento (UE) 2016/646 de la Comisión, de miércoles, 20 de abril de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (*DO L 109 de 26.4.2016, p. 1*).

<sup>20</sup>

congestión causados por el uso de determinadas carreteras, no exclusivamente en zonas de montaña. La actual restricción de los recargos a esas regiones debe por consiguiente suprimirse. A fin de evitar que los usuarios paguen dos veces, los recargos deben excluirse de los tramos de carretera en los que se aplica una tasa de congestión.

- (17) En el caso de que un Estado miembro introduzca un sistema de tarificación viaria, las compensaciones concedidas pueden, según el caso, resultar en la discriminación de los usuarios no residentes. La posibilidad de conceder una compensación en dichos casos debe por tanto limitarse a los peajes y dejar de estar disponible en el caso de las tasas por el uso de la infraestructura.
- (18) Para que sea posible explotar las sinergias potenciales entre los sistemas actuales de tarificación vial, a fin de reducir los costes de explotación, la Comisión debe participar plenamente en la cooperación entre los Estados miembros que tengan intención de introducir sistemas de tarificación comunes.
- (19) La tarificación vial puede movilizar recursos que contribuyan a la financiación del mantenimiento y el desarrollo de una infraestructura de transporte de alta calidad. Resulta por tanto adecuado incentivar a los Estados miembros a usar los ingresos procedentes de la tarificación vial en consecuencia y, a tal fin, pedir a los Estados miembros que informen adecuadamente sobre el uso de esos ingresos. Dicha información debe servir en particular para detectar posibles lagunas de financiación y contribuir a aumentar la aceptación de la tarificación vial por parte de la población.
- (20) Puesto que el objetivo de la presente Directiva es, en particular, asegurar que los sistemas nacionales de tarificación aplicados a los vehículos distintos de los vehículos pesados de transporte de mercancías se apliquen en un marco coherente que garantice la igualdad de trato en toda la Unión, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, en cambio, debido a la dimensión transfronteriza del transporte y de los problemas que la presente Directiva pretende resolver, puede lograrse mejor a nivel 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 establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (21) Es necesario garantizar que las tasas por costes externos sigan reflejando el coste de la contaminación atmosférica y acústica generada por los vehículos pesados tan exactamente como sea posible sin complicar excesivamente el sistema de tarificación, a fin de incentivar el uso de los vehículos de menor consumo y de mantener la eficacia de los incentivos y la diferenciación actualizada de las tarifas viarias. Por consiguiente, los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea deben delegarse en la Comisión a fin de adaptar los valores de referencia relativos a la tarificación de los costes externos al progreso científico, de definir las modalidades de una diferenciación, neutra desde el punto de vista de los ingresos, de las tasas por el uso de la infraestructura según las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, y de adaptar al progreso técnico las modalidades de la diferenciación de las tasas por el uso de la infraestructura para los vehículos ligeros. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen

de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016<sup>21</sup>. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

- (22) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de las disposiciones correspondientes de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Debe utilizarse el procedimiento consultivo para la adopción de actos de ejecución por los que se establezca una serie armonizada de indicadores para la evaluación de la calidad de las redes viarias. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>22</sup>.
- (23) Procede, por tanto, modificar la Directiva 1999/62/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### *Artículo 1*

La Directiva 1999/62 se modifica como sigue:

- (1) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de infraestructuras viarias»;

- (2) los artículos 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

#### *«Artículo 1*

1. La presente Directiva se aplicará a:

- a) los impuestos sobre vehículos pesados de transporte de mercancías;
- b) los peajes y tasas de infraestructura impuestos a los vehículos.

2. La presente Directiva no contempla los vehículos que realicen transportes únicamente en los territorios extraeuropeos de los Estados miembros.

3. Tampoco contempla los vehículos matriculados en las Islas Canarias, Ceuta y Melilla, las Azores o Madeira que realicen transportes únicamente en dichos territorios o entre dichos territorios y el territorio continental de España o Portugal, respectivamente.

#### *Artículo 2*

Con arreglo a la presente Directiva se entenderá por:

---

<sup>21</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

<sup>22</sup> Reglamento (UE) n.º 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 (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

1. «red transeuropea de carreteras»: la infraestructura de transporte por carretera a que se refiere la sección 3 del capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo\* ilustrada mediante los mapas del anexo I de ese Reglamento;
2. «costes de construcción»: los costes relativos a la construcción, incluidos en su caso los costes de financiación, de uno de los siguientes elementos:
  - a) nuevas infraestructuras o nuevas mejoras de infraestructuras (incluidas las reparaciones estructurales significativas);
  - b) infraestructuras o mejoras de infraestructuras (incluidas las reparaciones estructurales significativas) que se hayan terminado no más de 30 años antes del 10 de junio de 2008, si los sistemas de peaje estaban ya en funcionamiento el 10 de junio de 2008, o que se hayan terminado no más de 30 años antes del establecimiento de cualesquiera nuevos sistemas de peaje instaurados después del 10 de junio de 2008;
  - c) infraestructuras o mejoras de infraestructuras finalizadas antes del 10 de junio de 2008 cuando:
    - i) el Estado miembro ha establecido un sistema de peaje que estipula la recuperación de dichos costes mediante un contrato con un operador de sistemas de peaje, o mediante otros actos jurídicos de efecto equivalente, que entró en vigor antes del 10 de junio de 2008, o
    - ii) el Estado miembro puede demostrar que la conveniencia de construir la infraestructura en cuestión dependía de que esta tuviera una vida útil predeterminada superior a 30 años.
3. «costes de financiación»: los intereses de los préstamos y la rentabilidad de los recursos propios de cualquier tipo aportados por los accionistas;
4. «reparaciones estructurales significativas»: cualesquiera reparaciones estructurales, excepto aquellas que, en el momento de que se trate, hayan dejado de beneficiar a los usuarios de la carretera, en particular cuando la obra de reparación haya sido sustituida por una renovación del firme u otra obra de construcción;
5. «autopista»: una carretera especialmente concebida y construida para la circulación de vehículos automotores, a la que no tienen acceso las propiedades colindantes y que cumple los siguientes criterios:
  - a) 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;
  - b) no presenta pasos a nivel con ninguna carretera, vía férrea o de tranvía, ni con ninguna vía para la circulación de bicicletas o peatones;
  - c) está señalizada específicamente como autopista;
6. «peaje»: un importe específico basado en la distancia recorrida en una infraestructura determinada y en el tipo de vehículo, cuyo pago da derecho a un vehículo a utilizar las infraestructuras, y que comprende una tasa de infraestructura y, según el caso, una tasa de congestión o una tasa por costes externos, o ambas;

7. «tasa de infraestructura»: tasa percibida con objeto de recuperar los costes de construcción, mantenimiento, funcionamiento y desarrollo relacionados con infraestructuras, soportados en un Estado miembro;
8. «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, o ambas;
9. «congestión»: situación en la que los volúmenes de tráfico se aproximan a la capacidad máxima de una carretera o la superan;
10. «tasa de congestión»: tasa cobrada a los vehículos con objeto de recuperar los costes de congestión soportados por un Estado miembro y reducir la congestión;
11. «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;
12. «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;
13. «tasa media ponderada de infraestructura»: ingresos totales recaudados mediante la percepción de una tasa de infraestructura durante un período determinado, dividida por el número de vehículos pesados-kilómetros recorridos en los tramos de la carretera sujetos al pago de la tasa durante ese período;
14. «tasa de infraestructura»: el pago de un importe determinado que dé derecho a un vehículo a utilizar las infraestructuras a que se refiere el artículo 7, apartados 1 y 2;
15. «vehículo»: un vehículo de motor, de cuatro ruedas o más, o conjunto de vehículos articulados, destinado o utilizado para el transporte de pasajeros o mercancías por carretera;
16. «vehículo pesado»: un vehículo pesado de transporte de mercancías o un autocar o autobús;
17. «vehículo pesado de transporte de mercancías»: un vehículo destinado al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas;
18. «autocar o autobús»: un vehículo destinado al transporte de más de ocho pasajeros, además del conductor, cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas;
19. «vehículo ligero»: un turismo, un minibús o una furgoneta;
20. «turismo»: un vehículo de cuatro ruedas destinado al transporte de no más de ocho pasajeros, además del conductor;
21. «minibús»: un vehículo destinado al transporte de más de ocho pasajeros, además del conductor, cuya masa máxima autorizada no sea superior a 3,5 toneladas;
22. «furgoneta»: un vehículo destinado al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada no sea superior a 3,5 toneladas;
23. «vehículo de emisiones cero»: un vehículo sin emisiones de escape;

24. «operador de transporte»: una empresa que transporta mercancías o pasajeros por carretera;
25. «vehículo de la categoría "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EURO V", "EURO VI"»: un vehículo pesado conforme a los límites de emisión establecidos en el anexo 0;
26. «tipo de vehículo»: la categoría en la que se incluye un vehículo pesado según el número de ejes, las dimensiones o el peso, u otros elementos de clasificación de vehículos según el daño que causan a las carreteras, como el sistema de clasificación por daños a las carreteras que figura en el anexo IV, siempre y cuando el sistema de clasificación utilizado se base en características del vehículo que, o bien consten en la documentación del vehículo utilizada en todos los Estados miembros, o bien sean claramente visibles;
27. «contrato de concesión»: un contrato público de obras según la definición recogida en el artículo 1 de la Directiva 2014/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo\*\*;
28. «peaje de concesión»: un peaje cobrado por un concesionario en virtud de un contrato de concesión;
29. «régimen de peaje o tasa de infraestructura sustancialmente modificado»: un régimen de peaje o tasa de infraestructura modificado de tal manera que los costes o ingresos son afectados en al menos un 5 % en comparación con el año anterior, ajustados por inflación sobre la base de los cambios en el índice de precios de 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).

A efectos del punto 2:

- a) en cualquier circunstancia, la proporción de los costes de construcción que habrá de tenerse en cuenta no podrá ser superior a la proporción del período de vida útil predeterminada de los componentes de la infraestructura que quede por transcurrir el 10 de junio de 2008, o en la fecha en que se instauren los nuevos sistemas de peaje, si esta última es posterior;
- b) los costes de infraestructura o mejoras de infraestructura podrán incluir los gastos específicos de infraestructura destinados a reducir la contaminación acústica o a mejorar la seguridad vial y los pagos efectivos realizados por el operador de la infraestructura correspondientes a elementos medioambientales objetivos como, por ejemplo, la protección contra la contaminación del suelo.

---

\* Reglamento (UE) n° 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (DO L 348 de 20.12. 2013, p. 1).

\*\* Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65).»;

(3) el artículo 7 se sustituye 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 infraestructura 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 3 a 9 del presente artículo y en los artículos 7 *bis* a 7 *duodecies*.

2. El apartado 1 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 tasas de infraestructura en otras carreteras, siempre y cuando la imposición de peajes y tasas de infraestructura en dichas carreteras no suponga discriminación alguna contra el tráfico internacional y no dé lugar a distorsiones de la competencia entre operadores. Los peajes y tasas de infraestructura aplicados a las carreteras distintas de las de la red transeuropea de carreteras y distintas de las autopistas cumplirán las condiciones establecidas en los apartados 3 y 4 del presente artículo, el artículo 7 *bis*, y el artículo 7 *undecies*, apartados 1, 2 y 4.

3. Los Estados miembros no impondrán simultáneamente peajes y tasas de infraestructura a una categoría determinada de vehículos por el uso de un mismo tramo de carretera. No obstante, los Estados miembros que impongan tasas de infraestructura en su red podrán también cobrar peajes por el uso de puentes, túneles y puertos de montaña.

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

5. Los Estados miembros podrán establecer que se apliquen tarifas de peajes o tasas de infraestructura reducidas, o exenciones de la obligación de pagar peajes o tasas de infraestructura, a los vehículos pesados exentos de la obligación de instalar y utilizar los aparatos de control contemplados en el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo\*, y en los supuestos cubiertos por las condiciones fijadas en el artículo 6, apartado 2, letras a), b) y c), de la presente Directiva.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 9, a partir del 1 de enero de 2018, los Estados miembros no podrán introducir tasas de infraestructura para los vehículos pesados. Las tasas de infraestructura introducidas antes de esa fecha podrán mantenerse hasta el 31 de diciembre de 2023.

7. A partir de [la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva], los Estados miembros no podrán introducir tasas de infraestructura para los vehículos ligeros. Las tasas de infraestructura introducidas antes de esa fecha se eliminarán gradualmente hasta el 31 de diciembre de 2027.

8. Hasta el 31 de diciembre de 2019, en lo que se refiere a los vehículos pesados, los Estados miembros podrán optar por cobrar peajes o tasas de infraestructura únicamente a los vehículos cuyo peso bruto máximo autorizado no sea inferior a 12 toneladas, si consideran que hacer extensivo el cobro a los vehículos de menos de 12 toneladas puede, 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 infraestructura, o ambas cosas, únicamente a los vehículos cuyo peso bruto máximo autorizado no sea inferior a 12 toneladas informarán a la Comisión de su decisión y de las razones de la misma.

9. A partir del 1 de enero de 2020, los peajes y las tasas de infraestructura aplicados a los vehículos pesados se aplicarán a todos los vehículos pesados.

10. Los peajes y tasas de infraestructura para, por una parte, los vehículos pesados y, por otra, los vehículos ligeros, podrán introducirse o mantenerse con independencia uno de otro.

---

\* Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).»;

(4) el artículo 7 *bis* se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 7 *bis*

1. Las tasas serán proporcionales a la duración de la utilización de la infraestructura.

2. En la medida en que se apliquen tasas de infraestructura a los vehículos pesados, estos podrán utilizar la infraestructura durante como mínimo alguno de los períodos siguientes: un día, una semana, un mes, y un año. 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.

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

3. En la medida en que se apliquen tasas de infraestructura a los turismos, estos podrán utilizar la infraestructura durante como mínimo alguno de los períodos siguientes: 10 días, un mes o dos meses, o ambos, y un año. La tarifa bimensual no será superior al 30 % de la tarifa anual, la tarifa semanal no será superior al 18 % de la tarifa anual y la tarifa de 10 días no será superior al 8 % de la tarifa anual.

Los Estados miembros podrán asimismo poner a disposición la infraestructura durante otros períodos de tiempo. En tales casos, los Estados miembros aplicarán las tarifas con arreglo al principio de igualdad de trato entre los usuarios, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, en particular la tarifa anual y las tarifas aplicadas para los demás períodos mencionados en el primer párrafo, los patrones de utilización existentes y los costes administrativos.

En relación con los regímenes de tasas de infraestructura adoptados antes del 31 de mayo de 2017, los Estados miembros podrán mantener las tarifas por encima de los límites

establecidos en el párrafo primero, en vigor antes de esa fecha, y las tarifas superiores correspondientes para otros períodos de uso, de conformidad con el principio de igualdad de trato. No obstante, se ajustarán a los límites establecidos en el párrafo primero, así como al párrafo segundo, en cuanto entren en vigor regímenes de peaje o tarificación de infraestructuras sustancialmente modificados y, a más tardar, a partir del 1 de enero de 2024.

4. En relación con los minibuses y furgonetas, los Estados miembros deberán cumplir, o bien el apartado 2, o bien el apartado 3. No obstante, los Estados miembros establecerán tasas de infraestructura más elevadas para los minibuses y furgonetas que para los turismos a partir del 1 de enero de 2024 a más tardar.»;

(5) el artículo 7 *quater* se sustituye por el texto siguiente:

*«Artículo 7 quater*

1. Los Estados miembros podrán mantener o introducir una tasa por costes externos relacionada con el coste de la contaminación atmosférica o acústica, o ambas, generada por el tráfico.

En lo que respecta a los vehículos pesados, la tasa por costes externos será variable y se establecerá conforme a los criterios mínimos y los métodos mencionados en el anexo III *bis* y respetará los valores de referencia 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 tarifa por costes externos correspondiente a la contaminación atmosférica generada por el tráfico no se aplicará a los vehículos que cumplan las normas de emisiones EURO más estrictas.

El párrafo primero dejará de aplicarse transcurridos cuatro años desde la fecha en que comenzaron a aplicarse 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.

5. A partir del 1 de enero de 2021, los Estados miembros que cobren peajes aplicarán una tasa por costes externos a los vehículos pesados, como mínimo en la parte de la red a que se refiere el artículo 7, apartado 1, donde los daños medioambientales generados por los vehículos pesados sean superiores a la media de los daños medioambientales generados por los vehículos pesados definidos de acuerdo con los requisitos de información pertinentes a que se hace referencia en el anexo III *bis*.»;

(6) Se inserta el artículo 7 *quinquies bis* siguiente:

*«Artículo 7 quinquies bis*

1. De conformidad con los requisitos establecidos en el anexo V, los Estados miembros podrán introducir una tasa de congestión en cualquier tramo de su red de carreteras que sufra congestión. La tasa de congestión solamente podrá aplicarse en los tramos de carretera

periódicamente congestionados y solamente durante los períodos en que estén habitualmente congestionados.

2. Los Estados miembros determinarán los tramos de carretera y los períodos de tiempo a que se refiere el apartado 1 sobre la base de criterios objetivos relacionados con el nivel de exposición de las carreteras y sus inmediaciones a la congestión, tales como los retrasos medios o la longitud de las colas.

3. La tasa de congestión impuesta en cualquier tramo de la red de carreteras se aplicarán de manera no discriminatoria a todas las categorías de vehículos con arreglo a los factores de equivalencia normales que figuran en el anexo V.

4. La tasa de congestión reflejará los costes impuestos por un vehículos a los demás usuarios de la carretera, e indirectamente a la sociedad, pero no deberán exceder los niveles máximos establecidos en el anexo VI para cada tipo de carretera.

5. Los Estados miembros crearán los mecanismos adecuados para hacer un seguimiento de los efectos de las tasas de congestión y para revisar la cuantía de ésta. Revisarán su cuantía con una periodicidad mínima de tres años para garantizar que las tasas no sean superiores al coste de la congestión registrada en dicho Estado miembro y generada en los tramos de carretera sujetos a la tasa de congestión.»;

(7) Los artículos 7 *septies* y 7 *octies* se sustituyen por el texto siguiente:

*«Artículo 7 septies*

1. Previa notificación a la Comisión, los Estados miembros podrán añadir un recargo a la tasa de infraestructura percibida en determinados tramos de la carretera que sufran periódicamente congestión, o cuya utilización por los vehículos provoque importantes daños al medio ambiente, siempre y cuando:

a) los ingresos generados por el recargo se inviertan en la financiación de la construcción de infraestructuras de transporte de la red básica determinada en el capítulo III del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, que contribuyan directamente a paliar la congestión o los daños al medio ambiente y que estén situados en el mismo corredor que el tramo de carretera en el que se aplica el recargo;

b) el recargo no supere el 15 % de la tasa media ponderada de 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 tramos transfronterizos de los corredores de la red básica, 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 corredores de la red básica indicados en la letra a);

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.

1 *bis* En el caso de un nuevo proyecto transfronterizo, solamente se podrán aplicar recargos previo acuerdo de todos los Estados miembros interesados.

2. Podrá asimismo aplicarse un recargo a las tasas de infraestructura que hayan sido diferenciadas de conformidad con los artículos 7 *octies* o 7 *octies bis*.
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*. Cuando la Comisión considere 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 mediante actos de ejecución rechazar el proyecto de recargo presentado por dicho Estado miembro, o solicitar su modificación. Esos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 9 *quater*, apartado 2.
4. 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 emisiones 0, I y II, a partir del 15 de octubre de 2011, III y IV a partir del 1 de enero de 2015, V a partir del 1 de enero de 2019, y VI a partir de enero de 2023. Todos los ingresos generados por la aplicación simultánea del recargo y de la tasa por costes externos se invertirán en la financiación de la construcción de los corredores de la red básica enumerados en la parte I del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1316/2013.
5. No podrán aplicarse recargos en los tramos de carretera en los que se cobre una tasa de congestión.

#### *Artículo 7 octies*

1. Hasta el 31 de diciembre de 2021, las tasas de infraestructura podrán diferenciarse 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 diferenciación sea transparente, se haga pública y pueda ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad;
  - b) la diferenciación se aplique con arreglo a la hora del día, el tipo de día o la temporada;
  - c) ninguna tasa de infraestructura sea superior en más de un 175 % al tope máximo de la tasa media ponderada de infraestructura a que se refiere el artículo 7 *ter*;
  - d) los períodos de punta durante los que se cobren las tasas de infraestructura más altas para reducir la congestión no superen las cinco horas diarias;
  - e) la diferenciación se elabore y aplique de forma transparente y sin incidencia en los ingresos en un tramo de carretera afectado por la congestión de tal manera que ofrezca una reducción de la tarifa de peaje a los transportistas que viajen durante períodos de menor actividad y un aumento de las tarifas de peaje para los transportistas que viajen durante los períodos de punta en el mismo tramo de carretera.

Los Estados miembros que deseen introducir tal diferenciación o modificar una existente informarán a la Comisión sobre el particular y le facilitarán la información necesaria para evaluar el cumplimiento de las condiciones.

2. Hasta el 31 de diciembre de 2020, en lo que respecta a los vehículos pesados, los Estados miembros diferenciarán las tasas de infraestructura en función de la categoría EURO de emisiones del vehículo pesado, de tal forma que ninguna tasa de 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 podrán estar exentos de este requisito hasta que se renueve el contrato.

No obstante, un Estado miembro podrá hacer excepciones al requisito de diferenciación de la tasa de infraestructura si se da alguna de las siguientes condiciones:

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

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

3. Cuando, durante un control, un conductor o, en su caso, un operador de transporte, no pueda presentar los documentos del vehículo que certifiquen la clase de emisiones del mismo a los efectos del apartado 2, los Estados miembros podrán aplicarle la tarifa máxima de peaje exigible.

4. En el plazo de un año a partir de la publicación por parte de la Comisión de los datos oficiales de emisiones de CO<sub>2</sub> de conformidad con el Reglamento (UE) n.º .../...\*\*\*\*\*, la Comisión adoptará un acto delegado, de conformidad con el artículo 9 *sexies*, para definir los valores de referencia de las emisiones de CO<sub>2</sub>, junto con una categorización apropiada de los vehículos pesados afectados.

En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor del acto delegado, los Estados miembros diferenciarán las tasas de infraestructura atendiendo a los valores de emisiones de CO<sub>2</sub> de referencia y a la categorización de los vehículos correspondiente. Las tasas se diferenciarán de forma que ninguna tasa de infraestructura sea superior en más de un 100 % a la misma tasa para vehículos equivalentes que tengan las menores emisiones, pero no nulas, de CO<sub>2</sub>. Los vehículos de emisiones cero se beneficiarán de una reducción de las tasas de infraestructura del 75 % en comparación con la tarifa máxima.

5. Las diferenciaciones contempladas en los apartados 1, 2 y 4 no tendrán la finalidad de generar ingresos de peaje adicionales. Todo incremento involuntario de los ingresos se contrarrestará mediante cambios de la estructura de la diferenciación, 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.

---

\*\*\*\*\* Reglamento (UE) .../... de la Comisión de XXX por el que se aplica el Reglamento (UE) n.º 595/2009 en lo que se refiere a la certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados y que modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento y del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L... de . . . . ., p. ..).»;

(8) se inserta el artículo 7 *octies bis* siguiente:

«Artículo 7 *octies bis*

1. En lo que se refiere a los vehículos ligeros, hasta el 31 de diciembre de 2021, los Estados miembros podrán diferenciar las tarifas de los peajes y las tasas de infraestructura atendiendo a la eficacia medioambiental del vehículo.

2. A partir del 1 de enero de 2022, los Estados miembros diferenciarán las tarifas de peaje y, en lo relativo a las tasas de infraestructura, como mínimo las tasas anuales, atendiendo a las emisiones de CO<sub>2</sub> y de contaminantes de los vehículos de conformidad con las normas establecidas en el anexo VII.

3. Cuando, durante un control, un conductor o, en su caso, un operador de transporte, no pueda presentar los documentos del vehículo que certifiquen los niveles de emisiones del mismo (certificado de conformidad) con arreglo al Reglamento (UE) .../... de la Comisión\*\*\*\*\*, los Estados miembros podrán aplicarle la tarifa de peaje o la tasa anual de infraestructura máximas exigibles.

4. De conformidad con el artículo 9 *sexies*, la Comisión está facultada para adoptar actos delegados que modifiquen el anexo VII a fin de adaptar las modalidades especificadas en el anexo al progreso técnico.

---

\*\*\*\*\* Reglamento (UE) 2017/XXX de la Comisión, de XXX que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 (DO L XXX) y la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).»;

(9) el artículo 7 *nonies* se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Al menos seis meses antes de la aplicación de un régimen de peaje nuevo o sustancialmente modificado que incorpore tasas de infraestructura, los Estados miembros enviarán a la Comisión:»;

b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Antes de la aplicación de un régimen de peaje nuevo o sustancialmente modificado que incorpore tasas por costes externos, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre la red de que se trate, las tarifas previstas por categoría de vehículo y la clase de emisiones.»;

c) se suprime el apartado 4;

(10) el artículo 7 *decies* se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

«b) esos descuentos o reducciones reflejen el ahorro real de los costes administrativos del tratamiento de los usuarios frecuentes en comparación con los ocasionales;

c) esos descuentos o reducciones no superen el 13 % de la tasa de infraestructura abonada por los vehículos equivalentes sin derecho al descuento o a la reducción.»;

b) el apartado 3 se modifica como sigue:

«3. Sin perjuicio de las condiciones establecidas en el artículo 7 *octies*, apartado 1, letra b), y apartado 5, las tarifas de los peajes relativos a los proyectos específicos de alto interés europeo indicados en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, podrán estar sujetas a otras formas de diferenciación a fin de asegurar la viabilidad económica de tales proyectos cuando estén expuestos a una competencia directa con otros modos de transporte. 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.»;

(11) el artículo 7 *undecies* se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, la segunda frase se sustituye por el texto siguiente:

«A tal fin, los Estados miembros cooperarán para el establecimiento de métodos que permitan a los usuarios de la carretera abonar los peajes y las tasas de infraestructura 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.»;

b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Cuando un Estado miembro perciba un peaje por un vehículo, el importe total del peaje, el importe de la tasa de infraestructura, el importe de la tasa por costes externos y el importe de la tasa de congestión, según corresponda, se indicarán en un recibo que se entregará al usuario de la carretera, en la medida posible por medios electrónicos.»;

c) en el párrafo 4, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«Cuando sea económicamente viable, los Estados miembros percibirán y recaudarán las tasas por costes externos y las tasas de congestión mediante un sistema electrónico que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 2004/52/CE.»;

(12) el artículo 7 *duodecies* se sustituye por el texto siguiente:

*«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 de conceder una compensación adecuada.»;

(13) en el artículo 8, el apartado 2 queda modificado como sigue:

a) en la letra a), la referencia al «artículo 7, apartado 7» se sustituye por la referencia al «artículo 7 *bis*»;

b) en la letra b), se sustituyen los términos «artículo 7, apartado 1» por los términos «artículo 7, apartados 1 y 2»;

(14) el artículo 9 queda modificado como sigue:

a) en el apartado 2, se suprime el párrafo segundo;

b) se añade el apartado 3 siguiente:

«3. Los ingresos generados por las tasas de congestión, o su equivalente en valor financiero, se utilizarán para resolver el problema de la congestión, en particular mediante:

a) el apoyo a las infraestructuras y servicios de transporte colectivo;

b) la eliminación de los cuellos de botella en la red transeuropea de transporte;

c) el desarrollo de infraestructuras alternativas para los usuarios del transporte.»;

(15) Los artículos 9 *quinquies* y 9 *sexies* se sustituyen por el texto siguiente:

#### «Artículo 9 *quinquies*

La Comisión está facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 9 *sexies* a fin de modificar el anexo 0, los importes que figuran en los cuadros 1 y 2 del anexo III *ter*, y las fórmulas de las secciones 4.1 y 4.2 del anexo III *bis* a fin de adaptarlo a los progresos científicos y técnicos.

#### Artículo 9 *sexies*

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. La facultad para adoptar los actos delegados a la que se refieren el artículo 7 *octies*, apartado 4, el artículo 7 *octies bis*, apartado 4, y el artículo 9 *quinquies* se otorgará a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva].

3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 7 *octies*, apartado 4, el artículo 7 *octies bis*, apartado 4, y el artículo 9 *quinquies* podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados con arreglo al 7 *octies*, apartado 4, el artículo 7 *octies bis*, apartado 4, y el artículo 9 *quinquies* entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones ha formulado objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas instituciones han comunicado a la Comisión su intención de no formular objeciones. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.»;

(16) quedan suprimidos los artículos 9 *septies* y 9 *octies*;

(17) el artículo 10 *bis* se sustituye por el texto siguiente:

«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 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). La primera adaptación se efectuará a más tardar el 31 de marzo [del año siguiente a los dos años posteriores a la entrada en vigor de la presente Directiva].

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 y a la décima de céntimo más cercana en lo que respecta al anexo III *ter*.

2. La Comisión publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea las cantidades adaptadas mencionadas en el apartado 1 a más tardar el 31 de marzo del año siguiente al término de los dos años naturales a que se refiere el apartado 1. Esas cantidades adaptadas entrarán en vigor el primer día del mes siguiente a la publicación.»;

(18) el artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

#### «Artículo 11

1. Cada año, los Estados miembros publicarán en forma agregada un informe sobre los peajes y tasas de infraestructura percibidos en su territorio, incluida la información sobre la utilización de los ingresos y la calidad de las carreteras sujetas al pago de peajes o tasas de infraestructura, conforme a lo establecido en los apartados 2 y 3.

2. El informe publicado de conformidad con el apartado 1 incluirá información sobre:

- a) la tasa por costes externos percibida por cada combinación de categoría de vehículos, tipo de carretera y período de tiempo;
- b) la diferenciación de las tasas de infraestructura según el tipo de vehículo;
- c) la tasa media ponderada de infraestructura y los ingresos totales recaudados mediante esa tasa, especificando las posibles desviaciones respecto de los costes de infraestructura derivados de la diferenciación de las tasas de infraestructura;
- d) los ingresos totales recaudados mediante la tasa por costes externos;
- e) los ingresos totales recaudados mediante la tasa de congestión;
- f) los ingresos totales recaudados mediante los peajes y/o las tasas de infraestructura;

g) información sobre el destino de los ingresos generados por la aplicación de la presente Directiva y sobre la medida en que estos ingresos han permitido al Estado miembro cumplir los objetivos a que se refiere el artículo 9, apartados 2 y 3;

h) una evaluación, basada en criterios objetivos, del estado de mantenimiento de la infraestructura viaria en el territorio del Estado miembro y su evolución desde el último informe;

i) una evaluación del nivel de congestión de la red de peaje en horas punta, sobre la base de observaciones de tráfico real efectuadas en un número representativo de tramos congestionados de carreteras de la red en cuestión, y su evolución desde el último informe.

3. Para la evaluación de la calidad de las partes de la red viaria en que se aplican peajes o tasas de infraestructura, los Estados miembros deberán utilizar los indicadores clave de rendimiento. Como mínimo, los indicadores deberán referirse a:

a) la calidad del firme de la carretera;

b) la seguridad vial;

c) el nivel de congestión.

4. En un plazo de tres años a partir de [la entrada en vigor de la Directiva revisada], la Comisión adoptará un acto de ejecución de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 9 *quater*, apartado 2, para definir un conjunto armonizado de indicadores.

5. En un plazo de seis años a partir de [la entrada en vigor de la Directiva revisada], la Comisión publicará un informe sobre la aplicación por los Estados miembros de los indicadores a que se refiere el apartado 4.»;

18) Los anexos se modifican como sigue:

a) Los anexos 0, III *bis*, III *ter* y IV quedan modificados tal como se establece en el anexo de la presente Directiva.

b) Los anexos V, VI y VII quedan modificados tal como se establece en el anexo de la presente Directiva.

## Artículo 2

1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by at the latest. 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.

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

*Artículo 3*

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo*  
*El Presidente*