



2017/0114(COD)

8.1.2018

**\*\*\*I**

## **PROYECTO DE INFORME**

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras  
(COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

Comisión de Transportes y Turismo

Ponente: Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy

Ponente de opinión (\*):  
Seb Dance, Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria

(\* ) Comisión asociada – artículo 54 del Reglamento interno

### ***Explicación de los signos utilizados***

- \* Procedimiento de consulta
- \*\*\* Procedimiento de aprobación
- \*\*\*I Procedimiento legislativo ordinario (primera lectura)
- \*\*\*II Procedimiento legislativo ordinario (segunda lectura)
- \*\*\*III Procedimiento legislativo ordinario (tercera lectura)

(El procedimiento indicado se sustenta en la base jurídica propuesta en el proyecto de acto.)

### ***Enmiendas a un proyecto de acto***

#### **Enmiendas del Parlamento presentadas en dos columnas**

Las supresiones se señalan en *cursiva y negrita* en la columna izquierda. Las sustituciones se señalan en *cursiva y negrita* en ambas columnas. El texto nuevo se señala en *cursiva y negrita* en la columna derecha.

En las dos primeras líneas del encabezamiento de cada enmienda se indica el pasaje del proyecto de acto examinado que es objeto de la enmienda. Si una enmienda se refiere a un acto existente que se quiere modificar con el proyecto de acto, su encabezamiento contiene además una tercera y cuarta líneas en las que se indican, respectivamente, el acto existente y la disposición de que se trate.

#### **Enmiendas del Parlamento en forma de texto consolidado**

Las partes de texto nuevas se indican en *cursiva y negrita*. Las partes de texto suprimidas se indican mediante el símbolo ¶ o se tachan. Las sustituciones se indican señalando el texto nuevo en *cursiva y negrita* y suprimiendo o tachando el texto sustituido. Como excepción, no se marcan las modificaciones de carácter estrictamente técnico introducidas por los servicios para la elaboración del texto final.

## ÍNDICE

|   | <b>Página</b> |
|---|---------------|
| PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO .....   | 5             |
| EXPOSICIÓN DE MOTIVOS.....  | 53            |
| ANEXO: LISTA DE LAS ORGANIZACIONES O PERSONAS DE LAS QUE LA<br>PONENTE HA RECIBIDO CONTRIBUCIONES ..... | 56            |



## PROYECTO DE RESOLUCIÓN LEGISLATIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO

sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

**(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)**

*El Parlamento Europeo,*

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2017)0275),
  - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C8-0171/2017),
  - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
  - Visto el dictamen motivado presentado por el Senado austriaco, de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo n.º 2 sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, en el que se afirma que el proyecto de acto legislativo no respeta el principio de subsidiariedad,
  - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 18 de octubre de 2017<sup>1</sup>,
  - Visto el artículo 59 de su Reglamento interno,
  - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y las opiniones de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria y de la Comisión de Asuntos Económicos y Monetarios (A8-0000/2018),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
  2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si sustituye su propuesta, la modifica sustancialmente o se propone modificarla sustancialmente;
  3. Encarga a su presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

---

<sup>1</sup> DO C 00 de 0.0.0000, p. 0.

## Enmienda 1

### Propuesta de Directiva Considerando 3

#### *Texto de la Comisión*

(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 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.

---

<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

#### *Enmienda*

(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 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, los turismos y **las motocicletas. En aras de la igualdad de trato también se debe velar por que las tasas se apliquen de manera no discriminatoria en función de la categoría del vehículo, así como de forma diferente según el impacto de los vehículos en las infraestructuras, su incidencia en el medio ambiente y la sociedad, y la situación socioeconómica específica de determinados usuarios para los que únicamente es posible desplazarse por carretera hasta su lugar de trabajo.**

---

<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

## Enmienda 2

### Propuesta de Directiva Considerando 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(3 bis) La realización de un mercado interior del transporte por carretera con condiciones de competencia justas debería requerir la aplicación uniforme de normas. Uno de los principales objetivos de la presente Directiva es eliminar las distorsiones de la competencia entre los usuarios. Por tanto, en el ámbito de aplicación de las tasas aplicadas a los vehículos pesados se deben incluir las furgonetas que realizan transportes de mercancías por carretera.***

## Enmienda 3

### Propuesta de Directiva Considerando 3 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(3 ter) Para garantizar la proporcionalidad de las tasas, es importante referirse únicamente a las furgonetas utilizadas en el marco de una actividad de transportista de mercancías por carretera regulada por el Reglamento (CE) n.º 1071/2009<sup>1 bis</sup> y el Reglamento (CE) n.º 1072/2009<sup>1 ter</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo, así como por el Reglamento (UE) n.º 165/2014<sup>1 quater</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo.***

*<sup>1 bis</sup> Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen las normas comunes relativas a las condiciones que han de cumplirse para el ejercicio de la profesión de transportista por carretera y por el que se deroga la Directiva 96/26/CE del Consejo (DO L 300 de 14.11.2009, p. 51).*

*<sup>1 ter</sup> Reglamento (UE) n.º 1072/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por el que se establecen normas comunes de acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera (DO L 300 de 14.11.2009, p. 72).*

*<sup>1 quater</sup> 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).*

Or. fr

#### **Enmienda 4**

#### **Propuesta de Directiva Considerando 4 bis (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(4 bis) El desarrollo o el mantenimiento de los sistemas de tarificación basados en la distancia recorrida debe ir parejo con la designación en cada Estado miembro de una autoridad independiente de supervisión a fin de verificar el correcto*

*funcionamiento de los sistemas nacionales de tarificación de manera que se garantice la transparencia y la no discriminación entre los operadores y se compruebe que los niveles de tarificación de los peajes y la utilización de los ingresos procedentes de los peajes se ajustan a lo dispuesto en la presente Directiva. Cada Estado miembro debe poder designar a la autoridad independiente de supervisión adaptándola a las especificidades de su red nacional respectiva.*

Or. fr

## **Enmienda 5**

### **Propuesta de Directiva Considerando 4 ter (nuevo)**

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(4 ter) Con el fin de garantizar la correcta aplicación de la presente Directiva, los marcos contractuales que regulan los contratos de concesión en materia de percepción de tasas viarias deben tener por objeto facilitar, dentro del respeto de la Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1 bis</sup>, la adaptabilidad de dichos contratos a la evolución del marco reglamentario de la Unión.*

*<sup>1 bis</sup> Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión (DO L 94 de 28.3.2014, p. 1).*

Or. fr

## Enmienda 6

### Propuesta de Directiva Considerando 5 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(5 bis) Para que los futuros sistemas de tarificación vial sean aceptados por los usuarios, en particular por lo que respecta a la inclusión social y la aceptabilidad social, se debe animar a los Estados miembros a que tomen en consideración los factores socioeconómicos al aplicar los sistemas de tarificación de las infraestructuras viarias para los turistas.*

Or. fr

## Enmienda 7

### Propuesta de Directiva Considerando 5 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*(5 ter) Los impuestos sobre los vehículos pueden ser un obstáculo para la introducción de peajes. Para apoyar la introducción de peajes, procede que los Estados miembros dispongan de un mayor margen de maniobra para reducir rápidamente los impuestos sobre los vehículos, lo que implica reducir cuanto antes los mínimos fijados en la Directiva 1999/62/CE.*

Or. fr

## Enmienda 8

### Propuesta de Directiva Considerando 5 quater (nuevo)

*(5 quater) A fin de garantizar una aplicación armonizada de las disposiciones de la presente Directiva y hacer un seguimiento de sus efectos en el funcionamiento del espacio de libre circulación europeo y en la interoperabilidad de los sistemas de peaje, se debe encomendar la correspondiente supervisión a una agencia europea del transporte terrestre. Dicha agencia estaría encargada, entre otras tareas, de supervisar la aplicación efectiva de las disposiciones de la presente Directiva y podría adoptar medidas caso de producirse distorsiones del correcto funcionamiento del mercado interior del transporte por carretera o de existir obstáculos a la libre circulación de pasajeros.*

Or. fr

## Enmienda 9

### Propuesta de Directiva Considerando 8

(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.

(8) A tal efecto, *se debe introducir la posibilidad de aplicar una tasa por costes externos en las redes no cubiertas por una tasa de infraestructura*, y 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.

Or. fr

## Enmienda 10

### Propuesta de Directiva Considerando 8 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***(8 bis) Con el fin de contribuir al objetivo del Libro Blanco del transporte de avanzar hacia la aplicación plena del principio de quien contamina paga, en las redes cubiertas por una tasa de infraestructura debe garantizarse la aplicación de una tasa por costes externos para los vehículos pesados y las furgonetas que realizan transportes de mercancías por carretera.***

Or. fr

## Enmienda 11

### Propuesta de Directiva Considerando 12

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(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.

(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. ***Para facilitar y acelerar la aplicación de esos dispositivos, se deben aplicar esas reducciones independientemente de la entrada en vigor del Reglamento (UE) .../... de la Comisión por el que se aplica el Reglamento (UE) n.º 595/2009 de la Comisión relativo a la certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y del consumo de combustible de los vehículos pesados.***

Or. fr

## Enmienda 12

### Propuesta de Directiva Considerando 15 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**(15 bis)** *Habida cuenta del elevado nivel de los costes externos debidos a accidentes, cuya cuantía asciende a decenas de miles de millones de euros al año, y en conexión con las disposiciones de la Directiva 2008/96 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1 bis</sup> relativas al cálculo del coste social medio de los accidentes mortales y de los accidentes graves, se debe dar a los Estados miembros la posibilidad de internalizar mejor los costes no cubiertos por los seguros, que deben sufragar en parte la seguridad social o la sociedad en su conjunto, como los costes administrativos de los servicios públicos movilizados, algunos de los costes de los servicios médicos movilizados, así como las pérdidas de capital humano y los costes relacionados con los perjuicios físicos y psicológicos.*

*<sup>1 bis</sup> Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (DO L 319 de 29.11.2008, p. 59).*

Or. fr

## Enmienda 13

### Propuesta de Directiva Considerando 16

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

(16) Los recargos a la tasa de infraestructura pueden también constituir

(16) Los recargos a la tasa de infraestructura pueden también constituir

una contribución útil para resolver problemas relacionados con daños ambientales significativos o de 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.

una contribución útil para resolver problemas relacionados con daños ambientales significativos o de congestión causados por el uso de determinadas carreteras, no exclusivamente en zonas de montaña. **Así pues, procede facilitar la aplicación de los recargos suprimiendo las actuales restricciones que limitan** los recargos a esas regiones, **y también su asignación a proyectos de la red central de la red transeuropea de transporte**. A fin de evitar que los usuarios paguen dos veces, los recargos **aplicados a** los tramos de carretera en los que se aplica una tasa de congestión **deben limitarse de manera más estricta**. **También procede adaptar el nivel máximo aplicable en situaciones diferentes**.

Or. fr

## Enmienda 14

### Propuesta de Directiva Considerando 19

#### *Texto de la Comisión*

(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.

#### *Enmienda*

(19) La tarificación vial **moviliza** recursos que **contribuyen** a la financiación del mantenimiento y el desarrollo de una infraestructura **y de servicios** de transporte de alta calidad. **Procede garantizar la asignación de** los ingresos procedentes de la tarificación vial en consecuencia y, a tal fin, **incentivar** a los Estados miembros **para** que informen sobre el uso de esos ingresos. Dicha información debe servir en particular para detectar posibles lagunas de financiación y aumentar **el nivel de aceptabilidad de los sistemas de tasas basados en la distancia** y la aceptación de la tarificación vial por parte de la población.

Or. fr

## Enmienda 15

### Propuesta de Directiva Considerando 21

#### *Texto de la Comisión*

(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

#### *Enmienda*

(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 y **los turismos**. 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.

---

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

expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

---

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

Or. fr

## Enmienda 16

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – apartado 1 – punto 1

Directiva 1999/62/CE

Título

#### *Texto de la Comisión*

«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»;

#### *Enmienda*

«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 **y a las tasas** por la utilización de infraestructuras viarias»;

Or. fr

## Enmienda 17

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1 bis (nuevo)

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – punto 1 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***1 bis. «carreteras secundarias»: las carreteras hacia las que se puede desviar el tráfico de la red transeuropea de carreteras y que compiten directamente con determinadas partes de dicha red; en dichas carreteras están incluidos sus ejes urbanos de tránsito.***

## Enmienda 18

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – punto 6

#### *Texto de la Comisión*

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*;

#### *Enmienda*

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 *o varias de las siguientes tasas: una* tasa de infraestructura, una tasa de congestión o una tasa por costes externos;

Or. fr

## Enmienda 19

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – punto 8 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

**8 bis.** *«tasa por costes externos de los accidentes causados por el tráfico»: tasa aplicada a los vehículos que se percibe para recuperar los costes sociales de los accidentes causados por el tráfico que los seguros de riesgo no cubren.*

Or. fr

#### *Justificación*

*Se debe incluir esta definición en relación con la propuesta de introducción en las tasas por costes externos y el anexo III la posibilidad de que los Estados miembros que lo deseen*

*introduzcan tasas por los costes externos de los accidentes causados por el tráfico.*

## **Enmienda 20**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – punto 13

#### *Texto de la Comisión*

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;

#### *Enmienda*

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-kilómetros recorridos en los tramos de la carretera sujetos al pago de la tasa *y por los vehículos sujetos a dicha tasa* durante ese período;

Or. fr

#### *Justificación*

*Adaptación de la definición de las tasas de infraestructura en relación con la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva a todos los vehículos.*

## **Enmienda 21**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – punto 15

#### *Texto de la Comisión*

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;

#### *Enmienda*

15. «vehículo»: un vehículo de motor, de *dos* ruedas o más, o conjunto de vehículos articulados, destinado o utilizado para el transporte de pasajeros o mercancías por carretera;

Or. fr

## Enmienda 22

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – punto 18 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**18 bis. «vehículo ligero»: un vehículo industrial ligero, un turismo o una motocicleta;**

Or. fr

## Enmienda 23

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – punto 19

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

19. «vehículo ligero»: **un turismo**, un minibús o una furgoneta;

19. «vehículo **industrial** ligero»: un minibús, **una furgoneta** o una furgoneta **destinada al transporte de mercancías**;

Or. fr

## Enmienda 24

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – punto 22

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

22. «furgoneta»: un vehículo **destinado al transporte de mercancías** cuya masa máxima autorizada no sea superior a 3,5 toneladas;

22. «furgoneta»: un vehículo cuya masa máxima autorizada no sea superior a 3,5 toneladas;

Or. fr

## Enmienda 25

### Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – punto 22 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**22 bis. «furgoneta destinada al transporte de mercancías»: un vehículo cuya masa bruta máxima admisible esté comprendida entre 2,4 y 3,5 toneladas y cuya altura sea superior a dos metros;**

Or. fr

## Enmienda 26

### Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – punto 23 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**23 bis. «motocicleta»: vehículo de dos ruedas, con o sin sidecar, así como los triciclos y los cuatriciclos de las categorías L3e, L4e, L5e, L6e y L7e, definidas en el Reglamento (UE) n.º 168/2013;**

Or. fr

## Enmienda 27

### Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – punto 29

*Texto de la Comisión*

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).

*Enmienda*

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 15 % 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).

Or. fr

*Justificación*

*Il convient d'éviter une définition trop restrictive des modifications substantielles afin d'éviter un alourdissement excessif de la charge administrative pour les autorités compétentes. Cet amendement vise à faciliter les modulations des systèmes de péage, notamment afin d'appliquer plus facilement les dispositions de la présente directive, en évitant que toutes les modifications des dispositifs de péage soient notifiées à la Commission. Cet amendement permet également de mieux aligner la définition des modifications substantielles avec la Directive 2014/23/UE sur l'attribution de contrats de concession.*

**Enmienda 28**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – párrafo 3 (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***Se entenderá por Estados miembros todas las autoridades de los Estados miembros, ya se trate de autoridades del poder central del Estado, ya de autoridades de un Estado federal o de cualesquiera otras autoridades territoriales, a las que corresponda garantizar el respeto de las normas del Derecho de la Unión en el marco de sus competencias.***

## Enmienda 29

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 – apartado 1

#### *Texto de la Comisión*

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 duodecimos.

#### *Enmienda*

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 **y de su red de carreteras secundarias** 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 duodecimos.

Or. fr

#### *Justificación*

*Se debe ampliar el ámbito de aplicación a la red de carreteras secundarias.*

## Enmienda 30

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 – apartado 6 bis (nuevo)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

**6 bis. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 9, a más tardar el 1 de enero de 2024, los Estados miembros que perciban tasas de utilización de infraestructuras para los vehículos pesados introducirán tasas de infraestructura para los vehículos**

*pesados en las carreteras de la red transeuropea de carreteras y en cualesquiera otros tramos de su red de autopistas sujetos a tasas de utilización de infraestructuras antes de la fecha prevista en el apartado 6.*

Or. fr

#### *Justificación*

*En su evaluación de impacto, la Comisión Europea parte de la hipótesis de que los Estados miembros que ya no puedan mantener las tasas de utilización de infraestructuras para los camiones introducirán peajes para tales vehículos. Con esta enmienda se pretende garantizar que ese sea el caso en las redes que estaban cubiertas por tasas de utilización de infraestructuras para los camiones.*

### **Enmienda 31**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 – apartado 7

#### *Texto de la Comisión*

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.

#### *Enmienda*

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 ***para las furgonetas destinadas al transporte de mercancías*** se eliminarán gradualmente hasta el 31 de diciembre de ***2023***. ***Las tasas de infraestructura introducidas antes de esa fecha para los demás vehículos ligeros se eliminarán gradualmente hasta el 31 de diciembre de 2025 a más tardar.***

Or. fr

#### *Justificación*

*Por lo que respecta al abandono progresivo de los sistemas de tasas de infraestructura, se debe establecer una distinción entre las furgonetas destinadas al transporte de mercancías y*

*los turismos. Se trata de eliminar las distorsiones de la competencia en el mercado interior del transporte de mercancías por carretera armonizando las disposiciones relativas a las furgonetas que realizan transportes de mercancías con las disposiciones relativas a los vehículos pesados. También se debe adelantar el abandono progresivo de las viñetas para los vehículos ligeros.*

## **Enmienda 32**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 – apartado 9

#### *Texto de la Comisión*

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.

#### *Enmienda*

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, ***así como a todas las furgonetas destinadas al transporte de mercancías equipadas con aparatos de control contemplados en el Reglamento (UE) n.º 165/2004.***

Or. fr

#### *Justificación*

*Se trata de eliminar las distorsiones de la competencia en el mercado interior del transporte de mercancías armonizando las disposiciones relativas a las furgonetas que realizan transportes de mercancías por carretera con las disposiciones relativas a los vehículos pesados. Con el fin de garantizar la proporcionalidad de la medida en cuestión, procede que esta concierna únicamente a las furgonetas que realizan transportes de mercancías equipadas con un tacógrafo.*

## **Enmienda 33**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 – apartado 10

#### *Texto de la Comisión*

Los peajes y tasas de infraestructura para, por una parte, los vehículos pesados y, por otra, los vehículos ligeros, podrán

#### *Enmienda*

***Hasta el 31 de diciembre de 2025,*** los peajes y tasas de infraestructura para, por una parte, los vehículos pesados ***y las***

introducirse o mantenerse con independencia uno de otro.

*furgonetas destinadas al transporte de mercancías*, y, por otra, los vehículos ligeros, podrán introducirse o mantenerse con independencia uno de otro.

Or. fr

#### **Enmienda 34**

##### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 – apartado 11 (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*A partir del 1 de enero de 2026, una tasa de infraestructura impuesta en cualquiera de los tramos de la red de carreteras a que se refiere el artículo 7, apartado 1, se aplicará de manera no discriminatoria a todas las categorías de vehículos, de conformidad con el anexo III.*

Or. fr

#### **Enmienda 35**

##### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 bis (nuevo)**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 ter – apartado 3 (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*4 bis) En el artículo 7 ter, se añade el apartado siguiente:*

*3. Los tramos de autopista en los que se aplique una tasa de infraestructura contarán con las infraestructuras necesarias y aparcamientos seguros y vigilados equipados con instalaciones apropiadas para garantizar la seguridad del tráfico para todos los usuarios y asegurar el cumplimiento de las*

*Justificación*

*Las redes de autopistas cubiertas por una tasa por infraestructura deberían permitir a las empresas de transporte por carretera cumplir plenamente las obligaciones previstas en el Reglamento sobre los tiempos de conducción y de descanso, así como garantizar un elevado nivel de seguridad vial para todos los usuarios.*

**Enmienda 36**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 quater – apartado 1 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

*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.*

*Enmienda*

La tasa por costes externos **relacionada con la contaminación atmosférica causada por el tráfico o con la contaminación sonora causada por el tráfico** será variable y se establecerá conforme a los criterios mínimos y los métodos mencionados en el anexo III bis, **teniendo en cuenta** los valores de referencia establecidos en el anexo III ter.

*Justificación*

*Se trata del valor de referencia del anexo III ter; caso de ser necesario, los Estados miembros pueden ajustar esos valores según la especificidad de los territorios. En el anexo III se incluyen también valores de referencia para los vehículos ligeros.*

**Enmienda 37**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 quater – apartado 1 bis (nuevo)

**1 bis. Los Estados miembros podrán mantener o introducir una tasa por costes externos relacionada con los accidentes causados por el tráfico, de conformidad con los métodos a que se refiere el anexo III ter.**

Or. fr

## Enmienda 38

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 quater – apartado 5

#### Texto de la Comisión

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.»;

#### Enmienda

5. A partir del 1 de enero de 2021, los Estados miembros que cobren peajes aplicarán una tasa por costes externos, **relacionada con la contaminación atmosférica causada por el tráfico o con la contaminación sonora causada por el tráfico**, a los vehículos pesados y **a las furgonetas destinadas al transporte de mercancías** en la parte de la red a que se refiere el artículo 7, apartado 1, **cubierta por una tasa de infraestructura**, de acuerdo con los requisitos de información pertinentes a que se hace referencia en el anexo III bis.»;

Or. fr

### Justificación

*Se debe clarificar el texto de la Comisión en lo que respecta a los tramos de carretera sujetos a la obligación de introducir una tasa por costes externos. A tal fin, y para alcanzar el objetivo del Libro Blanco para la plena aplicación del principio de quien contamina paga, se debe introducir una tasa por costes externos en las redes viarias cubiertas por una tasa de infraestructura.*

## **Enmienda 39**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 quater – apartado 5 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***5 bis. A partir del 1 de enero de 2026, se aplicará, de manera no discriminatoria a todas las categorías de vehículos, una tasa por costes externos para los tramos de la red viaria a que se refiere el artículo 7, apartado 1.***

Or. fr

## **Enmienda 40**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 quater – apartado 5 ter (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***5 ter. Se podrá introducir o mantener la tasa por costes externos en los tramos de la red viaria no cubiertos por la tasa de infraestructura.***

Or. fr

## **Enmienda 41**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 quinquies bis – apartado 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***1 bis. Se podrá introducir o mantener la tasa de congestión con independencia de***

## **Enmienda 42**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 quinquies bis – apartado 5

#### *Texto de la Comisión*

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.**»;

#### *Enmienda*

5. Los Estados miembros crearán los mecanismos adecuados para hacer un seguimiento de los efectos de las tasas de congestión y para revisar su cuantía **periódicamente.**

#### *Justificación*

*Enmienda encaminada a simplificar la implantación de las tasas de congestión.*

## **Enmienda 43**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 septies – apartado 1 – letra a

#### *Texto de la Comisión*

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

#### *Enmienda*

a) los ingresos generados por el recargo se inviertan en la financiación de la construcción de infraestructuras de transporte de la red **global** determinada en el capítulo **II** del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 **o de servicios de transporte,**

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;

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;

Or. fr

#### *Justificación*

*Enmienda encaminada a simplificar la implantación de los dispositivos de recargo y a ampliar las redes en las que se pueden asignar los ingresos procedentes de esos recargos.*

### **Enmienda 44**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 septies – apartado 1 – letra b

#### *Texto de la Comisión*

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 %;**

#### *Enmienda*

b) el recargo no supere el **25** % 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;

Or. fr

#### *Justificación*

*Enmienda encaminada a simplificar la implantación de los dispositivos de recargo estableciendo una tasa única de recargo del 25 % independientemente de la asignación de los ingresos.*

### **Enmienda 45**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 septies – apartado 1 – letra b bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

***b bis) el recargo, cuando se aplique a los sistemas de peaje a que se refiere el artículo 7 sexies, apartado 3, no se considere como una modificación sustancial tal como se define en el artículo 2.***

Or. fr

*Justificación*

*Enmienda encaminada a simplificar el marco normativo que regula la implantación de los dispositivos de recargo para los peajes existentes.*

#### **Enmienda 46**

##### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 septies – apartado 1 bis

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

***suprimido***

Or. fr

*Justificación*

*Enmienda encaminada a simplificar el marco normativo que regula la implantación de los dispositivos de recargo.*

#### **Enmienda 47**

##### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 octies – apartado 4

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**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.*

*suprimido*

Or. fr

*Justificación*

*Enmienda encaminada a simplificar el marco normativo que regula la implantación de los dispositivos de recargo.*

## **Enmienda 48**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 septies – apartado 5

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*No podrán aplicarse recargos en los tramos de carretera en los que se cobre una tasa de congestión.*

*El recargo no superará el 15 % de la tasa media ponderada de infraestructura calculada de conformidad con el artículo 7 y el artículo 7 ter, apartado 1, en los tramos de carretera en los que se cobre una tasa de congestión.*

Or. fr

## Justificación

*La tasa de congestión y los recargos no son del mismo tipo y su finalidad difiere. Por ello, se debe prever la posibilidad de acumular esos dispositivos de tarificación al tiempo que se regulan más estrictamente los recargos en las redes en las que se cobra una tasa de congestión.*

### Enmienda 49

#### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 octies – apartado 4

#### *Texto de la Comisión*

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.***

#### *Enmienda*

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>.

Or. fr

### Enmienda 50

#### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 octies – apartado 4

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

***A partir del ... [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva], los vehículos de emisiones cero se beneficiarán de una***

*reducción de la tasa de infraestructura del  
75 % respecto de la tarifa máxima.*

Or. fr

*Justificación*

*Enmienda destinada a garantizar que la aplicación de la reducción de las tasas para los vehículos de emisiones cero entre en vigor lo antes posible, antes de la entrada en vigor del 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 del consumo de combustible de los vehículos pesados y se modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.*

**Enmienda 51**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 octies bis – apartado 1

*Texto de la Comisión*

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.

*Enmienda*

1. *(No afecta a la versión española.)*

Or. fr

**Enmienda 52**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 octies bis – apartado 3 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

**3 bis. A partir del ... [fecha de la entrada en vigor de la presente Directiva], los vehículos ligeros de emisiones cero se beneficiarán de una reducción de las tasas de infraestructura del 75 % respecto**

*de la tarifa máxima.*

Or. fr

## **Enmienda 53**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra a bis (nueva)**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 nonies – apartado 1 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*a bis) se inserta el apartado siguiente:*

*1 bis. El marco contractual que regula las relaciones entre el cedente y el concesionario tiene por objeto permitir la adaptabilidad de los contratos de concesión a la evolución del marco reglamentario de la Unión o nacional en relación con las obligaciones establecidas en los artículos 7 quater, 7 quinquies bis, 7 octies y 7 octies bis.*

Or. fr

### *Justificación*

*Se debe garantizar que los contratos de concesión puedan adaptarse a la evolución del marco reglamentario con objeto de evitar un retraso excesivo de la aplicación de los dispositivos previstos en la Directiva, concretamente por lo que se refiere a la obligación de modulación de las tasas de infraestructuras y de aplicación de las tasas por costes externos.*

## **Enmienda 54**

### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10 – letra a**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 decies – apartado 2 – letra c

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

c) esos descuentos o reducciones no superen el **13** % de la tasa de

c) esos descuentos o reducciones no superen el **20** % de la tasa de

infraestructura abonada por los vehículos equivalentes sin derecho al descuento o a la reducción.»;

infraestructura abonada por los vehículos equivalentes sin derecho al descuento o a la reducción.»;

Or. fr

#### *Justificación*

*Esta enmienda tiene por objeto aumentar la flexibilidad para que los Estados miembros establezcan reducciones o deducciones que reflejen el ahorro real en materia de costes administrativos para el tratamiento de los usuarios frecuentes en comparación con los ocasionales.*

### **Enmienda 55**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10 – letra a**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 decies – apartado 2 – letra c bis (nueva)

#### *Texto de la Comisión*

#### *Enmienda*

*c bis) para los vehículos cuyo uso es necesario para desplazarse diariamente al lugar de trabajo, especialmente en la periferia de las grandes aglomeraciones, esos descuentos o reducciones se puedan incrementar, con carácter excepcional, hasta el 50 %;*

Or. fr

#### *Justificación*

*Enmienda destinada a reforzar la aceptabilidad social de los dispositivos de peaje, especialmente en materia de inclusión social y de cohesión territorial.*

### **Enmienda 56**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10 – letra a bis (nueva)**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 decies – apartado 2 bis (nuevo)

*a bis) se inserta el apartado siguiente:*

*«2 bis. Los Estados miembros o las autoridades competentes podrán introducir una exención a tanto alzado por kilómetro para un tramo de carretera específico que sea estratégico para el desarrollo económico de las regiones periféricas, a condición de que:*

*a) la exención a tanto alzado por kilómetro se aplique a todos los vehículos de la categoría del vehículo en cuestión;*

*b) la exención a tanto alzado por kilómetro se aplique sin discriminación directa o indirecta por razón de la matriculación del vehículo o del origen o destino del transporte;*

*c) la estructura tarifaria resultante sea proporcionada, se haga pública, pueda ser consultada por los usuarios en igualdad de condiciones y no conlleve la repercusión de costes suplementarios en los demás usuarios a través de un incremento del peaje.*

*Esta medida no se aplicará a los sistemas de peaje a que se refiere el artículo 7 sexies, apartado 3;».*

Or. fr

#### *Justificación*

*El objetivo de esta enmienda es introducir y garantizar el principio jurídico de una exención a tanto alzado por kilómetro para un tramo de carretera específico a fin de incrementar la flexibilidad y la capacidad de adaptación para diferenciar la aplicación de los sistemas de peaje según los territorios y tener en cuenta la situación de las regiones periféricas.*

#### **Enmienda 57**

##### **Propuesta de Directiva**

##### **Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13 – letra a**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 duodecies

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

a) *el artículo 8 bis se sustituye por el texto siguiente:*

**«Artículo 8 bis  
Supervisión y notificación**

**1. Cada Estado miembro designará a una autoridad independiente de supervisión de las tasas de infraestructura encargada de garantizar el cumplimiento de la presente Directiva.**

**2. La autoridad de supervisión garantizará el control económico y financiero de los contratos de concesiones con el fin, en particular, de verificar el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 7 ter.**

**3. Los Estados miembros informarán a la Comisión de la designación de la autoridad de supervisión.»;**

Or. fr

*Justificación*

*Con esta enmienda se pretende garantizar en cada Estado miembro la transparencia del sistema y la correcta aplicación de la Directiva. En varios Estados ya existe esta autoridad independiente pero se debe ampliar esta obligación a todos los Estados miembros, ya que los sistemas de peaje pasarán a ser la norma tras el abandono gradual de la tasa de utilización.*

**Enmienda 58**

**Propuesta de Directiva**

**Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14 – letra a bis (nueva)**

Directiva 1999/62/CE

Artículo 9 – letra a bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*a bis) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:*

**«2. A fin de permitir el desarrollo de la**

*totalidad de la red de transporte, los ingresos generados por las tasas de infraestructura se destinarán al mantenimiento de las redes viarias, la mejora de la seguridad vial y la optimización del conjunto del sistema de transportes.*

*Los ingresos generados por las tasas por costes externos, o su equivalente en valor financiero, se utilizarán para hacer el transporte más sostenible, con el fin, en particular, de:*

- a) atenuar en su origen los efectos de la contaminación causada por el transporte por carretera;*
- b) financiar modos de transporte sostenibles;*
- c) mejorar los resultados de los vehículos por lo que respecta a las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de energía;*
- d) desarrollar la infraestructura para los combustibles alternativos de conformidad con la Directiva 2014/94/UE;*
- e) apoyar los medios de transporte colectivos;*
- f) optimizar la logística para reducir el impacto medioambiental de los transportes.*

*3. Los ingresos procedentes de las tasas de infraestructura y de las tasas por los costes externos se utilizarán en el territorio del tramo de carretera en el que se apliquen las tasas;».*

Or. fr

#### *Justificación*

*Se debe garantizar una asignación de los ingresos resultantes de la tasa de infraestructura al mantenimiento de redes viarias y la optimización de la totalidad del sistema de transporte, y asignar la tasa por costes externos a la transición hacia una movilidad de bajas emisiones.*

## Enmienda 59

### Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14 – letra b bis (nueva) Directiva 1999/62/CE

Artículo 9 – letra b bis (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*b bis) se inserta el apartado siguiente:*

*«4. La utilización y el destino de la tasa de infraestructura y de la tasa por costes externos deben ser transparentes y claros para los usuarios de la carretera.*

*El gestor de la infraestructura o la autoridad competente preverá carteles de gran tamaño en lugares visibles, como las vías de acceso a la infraestructura en cuestión, con el fin de proporcionar a los usuarios información adecuada.*

*En el cartel figurará la siguiente información:*

*a) información clara sobre los peajes totales y la tasa por costes externos percibida anualmente en la infraestructura;*

*b) información sobre los ingresos procedentes de la infraestructura y la tasa por costes externos invertidos en la mejora de las carreteras o demás infraestructuras y servicios de transporte;*

*c) información sobre los resultados anuales de las inversiones en términos de reducción de la congestión y de reducción de las emisiones por kilómetro de infraestructura.*

*La información facilitada se actualizará como mínimo cada año.».*

Or. fr

## Enmienda 60

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 18

Directiva 1999/62/CE

Artículo 11 – apartado 2 – letra j (nueva)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*j) una evaluación de la situación actual de la infraestructura disponible en materia de aparcamiento seguro y vigilado que cuente con instalaciones apropiadas para cumplir las obligaciones previstas en el Reglamento (UE) n.º 561/2006.*

Or. fr

## Enmienda 61

### Propuesta de Directiva

#### Artículo 1 – párrafo 1 – punto 18

Directiva 1999/62/CE

Artículo 11 – apartado 5 bis (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*5 bis. Cinco años después de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Comisión presentará un informe sobre la evolución de la cuota de mercado de los vehículos de emisiones cero y revisará en consecuencia, si fuera necesario, el porcentaje de reducción aplicado a los vehículos de emisiones cero mediante un acto delegado de conformidad con el artículo 9 sexies.*

Or. fr

## Enmienda 62

### Propuesta de Directiva

#### Anexo I – punto 1 – letra b – inciso i – guion 1

*Texto de la Comisión*

— Los costes serán asignados a los vehículos pesados de forma objetiva y transparente, teniendo en cuenta la proporción de tráfico de vehículos **pesados** que deberá soportar la red y los costes asociados. A este efecto, los vehículos-kilómetros recorridos por los vehículos pesados podrán ajustarse mediante «factores de equivalencia» objetivamente justificados como los que se recogen en el punto 4 (\*).

*Enmienda*

— Los costes serán asignados a los vehículos pesados **y a los vehículos ligeros** de forma objetiva y transparente, teniendo en cuenta la proporción de **los diferentes** vehículos que deberá soportar la red y los costes asociados. A este efecto, los vehículos-kilómetros recorridos por los vehículos pesados podrán ajustarse mediante «factores de equivalencia» objetivamente justificados como los que se recogen en el punto 4 (\*).

Or. fr

### **Enmienda 63**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Anexo I – punto 1 – letra b – inciso i – guion 2**

Directiva 1999/62/CE

Anexo III – sección 2 – punto 2.2 – guion 2

*Texto de la Comisión*

— Los costes se distribuirán entre los vehículos pesados y el resto de los vehículos en función de los porcentajes reales y previstos de vehículos-kilómetros recorridos, y podrán ajustarse mediante factores de equivalencia objetivamente justificados como los que se recogen en el punto 4.»;

*Enmienda*

— Los costes se distribuirán entre los vehículos pesados y el resto de los vehículos **ligeros** en función de los porcentajes reales y previstos de vehículos-kilómetros recorridos, y podrán ajustarse mediante factores de equivalencia objetivamente justificados como los que se recogen en el punto 4.» ;

Or. fr

### **Enmienda 64**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Anexo I – punto 1 – letra c**

Directiva 1999/62/CE

Anexo III bis – punto 1

*Texto de la Comisión*

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

*Enmienda*

Los Estados miembros indicarán con precisión aquellas partes de su red de carreteras que van a estar sujetas a una tasa por costes externos ***de conformidad con el artículo 7 quater, apartado 5.***

Or. fr

*Justificación*

*En aras de la coherencia de los anexos con el cuerpo del texto.*

**Enmienda 65**

**Propuesta de Directiva**

**Anexo I – punto 1 – letra c**

Directiva 1999/62/CE

Anexo III bis – punto 1 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

***Cuando un Estado miembro tenga la intención de percibir una tasa por costes externos únicamente respecto de una o varias partes de su red viaria que formen parte de la red transeuropea, así como de sus autopistas, esa parte o esas partes se escogerán tras haber realizado un análisis que determine lo siguiente:***

- ***que la utilización por los vehículos de las carreteras donde se aplique la tasa por costes externos provoca unos daños al medio ambiente superiores a los registrados, en promedio, evaluados según los informes sobre la calidad del aire, los inventarios nacionales de emisiones, los volúmenes de tráfico y, en el caso del ruido, de conformidad con la Directiva 2002/49/CE, o***
- ***que la imposición de una tasa por costes externos en otras partes de esa red viaria podría tener efectos adversos para el medio ambiente o la seguridad vial, o bien que la percepción y recaudación de***

*Enmienda*

***suprimido***

*ese tipo de tasa en esas otras partes de la red viaria entrañaría costes desproporcionados.*

Or. fr

*Justificación*

*En aras de la coherencia de los anexos con el cuerpo del texto.*

**Enmienda 66**

**Propuesta de Directiva**

**Anexo I – punto 1 – letra c**

Directiva 1999/62/CE

Anexo III bis – punto 2 – párrafo 1

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*Cuando un Estado miembro tenga la intención de aplicar tasas por costes externos más elevados que los valores de referencia especificados en el anexo III ter, notificará a la Comisión la clasificación de los vehículos a efectos de la diferenciación de la tasa por costes externos. Además, notificará a la Comisión la localización de las carreteras sujetas a las tasas por costes externos más elevadas [en lo sucesivo denominadas «vías suburbanas (incluidas las autopistas)»] y de las carreteras sometidas a las tasas por costes externos menos elevadas [en lo sucesivo denominadas «vías interurbanas (incluidas las autopistas)»].*

*suprimido*

Or. fr

*Justificación*

*Esta enmienda tiene por objeto simplificar la introducción de la tasa por costes externos y evitar sobrecargar los procedimientos para la implantación de dicha tasa.*

## Enmienda 67

### Propuesta de Directiva

#### Anexo I – punto 1 – letra c

Directiva 1999/62/CE

Anexo III bis – punto 2 – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

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

*suprimido*

Or. fr

### *Justificación*

*Esta enmienda tiene por objeto simplificar la introducción de la tasa por costes externos y evitar sobrecargar los procedimientos para la implantación de dicha tasa.*

## Enmienda 68

### Propuesta de Directiva

#### Anexo I – punto 1 – letra d

Directiva 1999/62/CE

Anexo III ter – título A

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

VALORES DE REFERENCIA DE LA TASA POR COSTES EXTERNOS

A. VALORES DE REFERENCIA DE LA TASA POR COSTES EXTERNOS

Or. fr

## Enmienda 69

### Propuesta de Directiva

#### Anexo I – punto 1 – letra d

Directiva 1999/62/CE

Anexo III ter – párrafo 2

*Texto de la Comisión*

Los valores de los cuadros 1 y 2 podrán multiplicarse por un factor máximo de 2 en las zonas de montaña y en torno a las aglomeraciones en la medida en que lo justifiquen la menor dispersión, la pendiente de la carretera, la altitud y/o las inversiones térmicas.»;

*Enmienda*

Los valores de los cuadros 1, 2, 3 y 4 podrán multiplicarse por un factor máximo de 2 en las zonas de montaña y en torno a las aglomeraciones en la medida en que lo justifiquen la menor dispersión, la pendiente de la carretera, la altitud y/o las inversiones térmicas.»;

Or. fr

**Enmienda 70****Propuesta de Directiva****Anexo I – punto 1 – letra d**

Directiva 1999/62/CE

Anexo III ter – cuadro 3 (nuevo)

*Texto de la Comisión**Enmienda***Cuadro 3 : Valores de referencia de la tasa por costes externos para los vehículos (céntimos €/ vehículo-kilómetro)**

| Vehículo               | Motor    | Clase EURO | Suburbanas | Interurbanas |     |
|------------------------|----------|------------|------------|--------------|-----|
| Automóviles de gasóleo | <1,4l    | Euro 2     | 1,9        | 0,9          |     |
|                        |          | Euro 3     | 1,6        | 0,9          |     |
|                        |          | Euro 4     | 1,3        | 0,7          |     |
|                        |          | Euro 5     | 0,9        | 0,5          |     |
|                        |          | Euro 6     | 0,6        | 0,3          |     |
|                        | 1,4-2,0l |            | Euro 0     | 3,6          | 1,0 |
|                        |          |            | Euro 1     | 1,9          | 0,9 |
|                        |          |            | Euro 2     | 1,8          | 0,8 |
|                        |          |            | Euro 3     | 1,7          | 0,9 |
|                        |          |            | Euro 4     | 1,4          | 0,7 |
| Euro 5                 |          |            | 0,9        | 0,5          |     |
| Euro 6                 |          |            | 0,6        | 0,3          |     |
| >2,0l                  |          |            | Euro 0     | 3,9          | 1,3 |
|                        |          |            | Euro 1     | 1,9          | 0,9 |
|                        |          |            | Euro 2     | 1,8          | 0,9 |
|                        | Euro 3   | 1,7        | 0,9        |              |     |
|                        | Euro 4   | 1,4        | 0,7        |              |     |
|                        |          | Euro 5     | 0,9        | 0,5          |     |

|                         |          |        |     |     |
|-------------------------|----------|--------|-----|-----|
|                         |          | Euro 6 | 0,6 | 0,3 |
| Automóviles de gasolina | <1,4l    | Euro 0 | 3,7 | 2,4 |
|                         |          | Euro 1 | 1,0 | 0,4 |
|                         |          | Euro 2 | 0,7 | 0,3 |
|                         |          | Euro 3 | 0,5 | 0,2 |
|                         |          | Euro 4 | 0,5 | 0,2 |
|                         |          | Euro 5 | 0,5 | 0,2 |
|                         |          | Euro 6 | 0,5 | 0,2 |
|                         | 1,4-2,0l | Euro 0 | 3,9 | 3,0 |
|                         |          | Euro 1 | 1,1 | 0,4 |
|                         |          | Euro 2 | 0,7 | 0,3 |
|                         |          | Euro 3 | 0,5 | 0,2 |
|                         |          | Euro 4 | 0,5 | 0,2 |
|                         |          | Euro 5 | 0,4 | 0,2 |
|                         |          | Euro 6 | 0,4 | 0,2 |
|                         | >2,0l    | Euro 0 | 4,0 | 3,0 |
|                         |          | Euro 1 | 1,0 | 0,4 |
|                         |          | Euro 2 | 0,5 | 0,3 |
|                         |          | Euro 3 | 0,5 | 0,2 |
|                         |          | Euro 4 | 0,5 | 0,2 |
|                         |          | Euro 5 | 0,4 | 0,2 |
|                         |          | Euro 6 | 0,4 | 0,2 |

Or. xm

### *Justificación*

*Pour définir les valeurs de référence pour les voitures et les véhicules utilitaires légers, il a été utilisé la même méthodologie que celle utilisée par la Commission pour définir les valeurs de référence des redevances pour coûts externes pour les véhicules lourds : les valeurs des coûts externes pour la pollution sonore ont été ajoutées à celles pour la pollution atmosphérique pour chaque classe de véhicule, en tenant compte de l'évolution des prix. Suivant la méthodologie de la Commission, les valeurs des coûts externes pour la pollution sonore et pour la pollution atmosphérique retenues sont celles définies dans le « Handbook on External Costs of Transport » (2014) ;*

### **Enmienda 71**

#### **Propuesta de Directiva**

#### **Anexo I – punto 1 – letra d**

Directiva 1999/62/CE

Anexo III ter – cuadro 4 (nuevo)

Enmienda

| <b>Cuadro 4 : Valores de referencia de la tasa por costes externos para vehículos industriales ligeros (céntimos €/ vehículo-kilómetro)</b> |            |            |              |
|---|------------|------------|--------------|
| Vehículo  | Clase EURO | Suburbanas | Interurbanas |
| Vehículo industrial ligero de gasolina  | Euro 1     | 2,4        | 0,7          |
|   | Euro 2     | 1,9        | 0,4          |
|   | Euro 3     | 1,8        | 0,4          |
|   | Euro 4     | 1,7        | 0,3          |
|   | Euro 5     | 1,6        | 0,3          |
|   | Euro 6     | 1,6        | 0,3          |
| Vehículo industrial ligero de gasóleo   | Euro 1     | 4,0        | 1,7          |
|   | Euro 2     | 4,1        | 1,7          |
|   | Euro 3     | 3,5        | 1,3          |
|   | Euro 4     | 3,0        | 1,1          |
|   | Euro 5     | 2,2        | 0,8          |
|   | Euro 6     | 1,9        | 0,5          |

Or. xm

*Justificación*

*Pour définir les valeurs de référence pour les voitures et les véhicules utilitaires légers, il a été utilisé la même méthodologie que celle utilisée par la Commission pour définir les valeurs de référence des redevances pour coûts externes pour les véhicules lourds : les valeurs des coûts externes pour la pollution sonore ont été ajoutées à celles pour la pollution atmosphérique pour chaque classe de véhicule, en tenant compte de l'évolution des prix. Suivant la méthodologie de la Commission, les valeurs des coûts externes pour la pollution sonore et pour la pollution atmosphérique retenues sont celles définies dans le « Handbook on External Costs of Transport » (2014);*

**Enmienda 72**

**Propuesta de Directiva**

**Anexo I – punto 1 – letra d bis (nueva)**

Directiva 1999/62/CE

Anexo III ter – sección B (nueva) – parte introductoria

*d bis) en el anexo III ter se inserta la sección B siguiente:*

**B. Valores de referencia de la tasa por costes externos de accidentes**

:

*Cuando un Estado miembro tenga la intención de aplicar tasas por costes externos de accidentes, el Estado miembro de que se trate o, en su caso, una autoridad independiente calculará el coste imputable del accidente causado por el tráfico aplicando las fórmulas que figuran a continuación:*

Or. xm

### Enmienda 73

#### Propuesta de Directiva

#### Anexo I – punto 1 – letra d ter (nueva)

Directiva 1999/62/CE

Anexo III ter – sección B (nueva) – fórmula

Texto de la Comisión

Enmienda

*d ter) se añade el texto siguiente:*

$$MC_i^v = r_i^v (a + b + c) (1 + E_i^v) - \theta^v r_i^v (a + b)$$

with

$$r_i^v = \frac{x_i^v}{q_i^v}$$

and

$$E_i^v = \frac{\partial r_i^v}{\partial q_i^v} \frac{q_i^v}{r_i^v}$$

**MCVI = el coste marginal del accidente**

**$r_i^v$  = el riesgo de accidente para cada tipo de vehículo (v) y cada tipo de carretera (i) calculado dividiendo el número de casos de daños personales (fallecidos o heridos) por el número de vehículo-kilómetros;**

**$E_i^v$  = la elasticidad del riesgo, que cuantifica en qué medida un incremento del 1 % del tráfico (medido en vehículo-kilómetros) genera un incremento del riesgo de accidente**

*expresado en porcentaje.*

*q<sup>v</sup> = la proporción de los costes del accidente que es interna para cada categoría de vehículo.*

*(a+b+c) = los costes sociales medios del accidente, donde (a) representa el coste del fallecimiento o la lesión de la persona expuesta y (b) representa el coste para los familiares y amigos de la persona expuesta. El parámetro (c) representa los costes para el resto de la sociedad. Se incluyen diversos costes económicos directos e indirectos, partiéndose de la base de que es del orden del 10 % del valor de la esperanza de vida estadística en caso de fallecimiento, lesiones graves y lesiones leves.*

Or. xm

#### **Enmienda 74**

##### **Propuesta de Directiva**

**Anexo I – punto 1 – letra d quater (nueva)**

Directiva 1999/62/CE

Anexo III ter – sección B (nueva) – cuadro 3 (nuevo)

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

*d quater) se añade el texto siguiente:*

| <i>Cuadro 3: Proporción de los costes de los accidentes que es interna para cada categoría de vehículo</i> |             |
|--|-------------|
| <i>Automóviles</i>   | <i>0,76</i> |
| <i>Vehículos industriales ligeros</i>  | <i>0,22</i> |
| <i>Autobuses</i>   | <i>0,16</i> |
| <i>Motocicletas</i>  | <i>0,8</i>  |

Or. en

#### **Enmienda 75**

##### **Propuesta de Directiva**

**Anexo I – punto 1 – letra d quinquies (nueva)**

Directiva 1999/62/CE

Anexo III ter – sección B (nueva) – cuadro 4 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

*d quinquies) se añade el texto siguiente:*

| <b>Cuadro 4: Costes sociales medios de los accidentes en la UE</b> |                      |                     |                    |
|--|----------------------|---------------------|--------------------|
| <b>País</b>  | <b>Fallecimiento</b> | <b>Lesión grave</b> | <b>Lesión leve</b> |
| <b>Media UE</b>  | <b>1 870 000</b>     | <b>243 100</b>      | <b>18 700</b>      |

Or. en

## Enmienda 76

### Propuesta de Directiva

#### Anexo I – punto 1 – letra d sexies (nueva)

Directiva 1999/62/CE

Anexo III ter – sección B (nueva) – cuadro 5 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

*d sexies) se añade el texto siguiente:*

| <b>Cuadro 5: Valor de referencia de los costes externos de los accidentes, céntimos € / vehículo-kilómetro (precios de 2010)</b> |                          |                  |                 |                          |                  |             |                          |                  |
|--|--------------------------|------------------|-----------------|--------------------------|------------------|-------------|--------------------------|------------------|
| Automóvil  |                          |                  | Vehículo pesado |                          |                  | Motocicleta |                          |                  |
| Autopista  | Otra carretera no urbana | Carretera urbana | Autopista       | Otra carretera no urbana | Carretera urbana | Autopista   | Otra carretera no urbana | Carretera urbana |
| 0,1  | 0,2                      | 0,3              | 1,2             | 0,8                      | 1,1              | 0,2         | 0,5                      | 1,9              |

Or. en

## Enmienda 77

### Propuesta de Directiva

#### Anexo I – punto 1 – letra e – apartado 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

*1 bis) En el anexo IV se inserta el párrafo siguiente:*

***Para todos los vehículos de motor que utilicen carburantes alternativos, el peso máximo autorizado se incrementará en el peso adicional requerido para la tecnología del carburante alternativo hasta un máximo de una tonelada.***

Or. fr

*Justificación*

*Con esta enmienda se pretende armonizar las disposiciones de la Directiva con la Directiva (UE) 2015/719, que modifica la Directiva 96/53/CE sobre las dimensiones máximas autorizadas, para asegurarse de que todos los vehículos pesados se benefician del peso adicional requerido para la tecnología del carburante alternativo hasta un máximo de una tonelada.*

**Enmienda 78**

**Propuesta de Directiva**

**Anexo I – punto 2**

Directiva 1999/62/CE

Anexo V – sección 1 – letra c – cuadro 2 – columna 2 – fila 4

*Texto de la Comisión*

*Enmienda*

| <i>Texto de la Comisión</i> | <i>Enmienda</i>       |
|-----------------------------|-----------------------|
| Autobuses y autocares       | Autobuses y autocares |
| <b>2,5</b>                  | <b>1,5</b>            |

Or. fr

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### *1. Situación actual*

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 estaba destinada fundamentalmente a eliminar las distorsiones de la competencia entre las empresas de transporte, con el fin de garantizar el buen funcionamiento del mercado interior y el principio de la libre circulación de mercancías.

La revisión de dicha Directiva en 2011 permitió tener en cuenta las externalidades negativas en la modulación de las tasas e integrar la posibilidad de establecer tasas por costes externos. No obstante, la Directiva de 2011 no ha contribuido plenamente a los objetivos del Libro Blanco del transporte para la plena aplicación de los principios de quien contamina paga y del usuario-pagador en la red transeuropea de carreteras. En la actualidad, solo aproximadamente el 25 % de la red global transeuropea de carreteras está cubierto por tasas basadas en la distancia para los camiones.

### *2. Propuestas de la Comisión*

- Inclusión de todos los vehículos pesados en el ámbito de aplicación: a partir de 2020, los sistemas de peaje existentes y los nuevos que se apliquen a los vehículos pesados de transporte de mercancías deberán aplicarse también a los autobuses y los autocares. Por otra parte, ya no será posible seguir eximiendo de los sistemas de peaje a los camiones de menos de doce toneladas. Esta medida tiene por objeto limitar las distorsiones de la competencia entre los vehículos pesados y no imponer la carga de las tasas únicamente a los camiones de más de doce toneladas.
- La Comisión propone que se amplíen determinadas disposiciones de la Directiva a los vehículos ligeros, particularmente por lo que se refiere a la modulación de las tasas de infraestructura.
- Prohibición de las viñetas para los vehículos pesados a partir de 2024 y para los vehículos ligeros a partir de 2028, con el fin de aplicar mejor el principio de usuario-pagador.
- Posibilidad de implantar tasas por congestión.
- Modulación de la tasa de infraestructura en función de las emisiones de CO<sub>2</sub> para los camiones a partir de 2021, y en función de las emisiones de CO<sub>2</sub> y de las normas EURO para los vehículos ligeros.
- Reducción de la tasa de infraestructura en un 75 % para los vehículos de emisiones cero.
- Obligación de implantar una tasa por costes externos en determinadas carreteras en las que los daños ambientales causados por los camiones son más importantes que por término medio.
- Con las propuestas de la Comisión también se pretende incrementar la transparencia de los sistemas de peaje y el seguimiento del uso que se da a los ingresos.

### *3. Propuestas de la ponente*

La propuesta de la Comisión contiene varias medidas que van en la misma dirección que los objetivos del Libro Blanco del transporte para avanzar hacia la plena aplicación de los principios de usuario-pagador y de quien contamina paga. Por ello, la ponente estima que el Parlamento Europeo debe mantener el nivel de ambición de la propuesta de la Comisión.

La ponente estima asimismo que se deberían mejorar y reforzar varios puntos clave de la propuesta de la Comisión. Desde esa perspectiva, el informe incluye varias enmiendas sobre elementos esenciales del texto que se articulan en torno a cinco grandes retos:

- a) Eliminación de las discriminaciones entre los distintos usuarios de las carreteras y aplicación de los principios de usuario-pagador y de quien contamina paga a todos los vehículos:
  - Para responder a ese objetivo, la ponente propone que, una vez que se hayan abandonado los sistemas de viñeta, se apliquen peajes sin establecer discriminaciones entre los vehículos, a fin de que todos los usuarios de las carreteras aporten su contribución a la tasa de infraestructura y a la tasa por costes externos.
  - Con el fin de clarificar la propuesta de la Comisión sobre los costes externos, procede introducir una tasa por costes externos para las redes cubiertas por una tasa de infraestructura.
  - La aplicación de los principios de usuario-pagador y de quien contamina paga a todos los vehículos contribuirá a suprimir las discriminaciones entre los distintos usuarios de las carreteras.
  
- b) Eliminación de las distorsiones de la competencia en el transporte por carretera y entre los diferentes modos de transporte:
  - Para responder a ese objetivo, la ponente propone que no solo se prohíban las viñetas, sino que se sustituyan por sistemas basados en la distancia. Se trata de garantizar que las redes de carreteras de la RTE-T que estaban cubiertas por una viñeta estén efectivamente cubiertas por una tasa a fin, en particular, de evitar una distorsión de la competencia con otros modos de transporte.
  - Para eliminar las distorsiones de la competencia se propone armonizar las disposiciones aplicables a las furgonetas que realicen transportes de mercancías con las aplicables a los vehículos pesados de transporte de mercancías.
  
- c) La lucha contra la degradación continua de las redes viarias en Europa:
  - Entre 2006 y 2013, el gasto público dedicado al mantenimiento de las carreteras disminuyó en la Unión en aproximadamente un 30 %. Se trata de un reto en materia de seguridad vial. Para responder a ese reto, la ponente propone que la tasa de infraestructura se asigne al mantenimiento y la mejora de las infraestructuras viarias, así como a la mejora del sistema de transportes.
  
- d) La aceleración de la transición hacia una movilidad limpia:
  - La ponente propone que los ingresos derivados de la tasa por costes externos se utilicen para financiar la transición hacia una movilidad de bajas emisiones.
  - La ponente propone asimismo facilitar la aplicación de sistemas de recargos para financiar proyectos de la red transeuropea de transporte.
  
- e) La aceptabilidad y la transparencia de los sistemas de peaje:
  - La ponente considera que la asignación de los ingresos contribuye a la aceptabilidad de los sistemas de peaje. Desde esa perspectiva, propone que los ingresos de las tasas se utilicen en la zona en la que esté situado el tramo de carretera en el que se aplican las tasas.
  - Para tener en cuenta la especificidad de determinadas zonas, la ponente propone que se introduzca la posibilidad de aplicar una exención a tanto alzado por kilómetro para un

tramo de carretera específico, con el fin de incrementar la flexibilidad y la capacidad de adaptación para tener en cuenta la situación de las regiones periféricas.

- Para garantizar la inclusión social y la cohesión territorial, la ponente propone que se aumenten los niveles de descuento previstos para los usuarios frecuentes, particularmente en la periferia de las grandes aglomeraciones urbanas.
- En opinión de la ponente, las redes de carretera cubiertas por una tasa de infraestructura deben garantizar un elevado nivel de seguridad vial, así como toda la infraestructura necesaria, como unos aparcamientos seguros y vigilados, para cumplir las obligaciones previstas en el Reglamento sobre los tiempos de descanso y de conducción para los camioneros.
- Para garantizar la transparencia de los sistemas de peaje, especialmente en materia de cálculo de las tarifas de las tasas y de asignación de los ingresos, la ponente propone que en cada Estado miembro se establezca una autoridad independiente de supervisión de los sistemas de peaje y se garantice un elevado nivel de información a todos los usuarios sobre el uso dado a los ingresos.
- La ponente presenta enmiendas a la propuesta de la Comisión sobre la tasa de congestión para no penalizar en exceso a los autobuses y, en particular, los transportes colectivos.

**ANEXO: LISTA DE LAS ORGANIZACIONES O PERSONAS DE LAS QUE LA  
PONENTE HA RECIBIDO CONTRIBUCIONES**

La lista siguiente se elabora con carácter totalmente voluntario y bajo la exclusiva responsabilidad de la ponente. La ponente ha recibido contribuciones de las siguientes organizaciones o personas durante la preparación del proyecto de informe:

| <b>ORGANIZACIÓN O PERSONA</b>                                     |
|---|
| AEGPL EUROPE  |
| ALBERTIS  |
| ALBERTO MAZZO RAPPORTEUR DU CONSEIL ECONOMIQUE ET SOCIAL EUROPEEN |
| ASFINAG LIAISON OFFICE BRUSSELS                                   |
| ASSOCIATION DES RÉGIONS DE FRANCE                                 |
| BORNE ÉLISABETH MINISTRE DES TRANSPORTS DE FRANCE                 |
| CLECAT  |
| COMITÉ D'ORIENTATION DES ASSISES DE LA MOBILITÉ                   |
| COMITÉ POUR LA TRANSALPINE  |
| CONFÉRENCE DES RÉGIONS PÉRIPHÉRIQUES ET MARITIMES (CRPM)          |
| CONFÉRENCE EUROPÉENNE DES DIRECTEURS DE ROUTES                    |
| CONFÉRENCE EUROPÉENNE DU RAIL (CER)                               |
| DEUTSCHE BAHN   |

|  |
|--|
| EL KHADRAOUI SAÏD - EUROPEAN POLITICAL STRATEGY CENTRE                         |
| E-MOBILITY PLATFORM  |
| EURELECTRIC  |
| EUROPEAN ASSOCIATION OF TOLLED MOTORWAYS (ASECAP)                              |
| EUROPEAN AUTOMOBILE MANUFACTURERS' ASSOCIATION – ACEA                          |
| EUROPEAN EXPRESS ASSOCIATION (EEA)   |
| EUROPEAN RAIL FREIGHT ASSOCIATION  |
| EUROPEAN SHIPPERS' COUNCIL (ESC)   |
| EUROPEAN UNION ROAD FEDERATION (ERF)   |
| FÉDÉRATION INTERNATIONALE DE L'AUTOMOBILE (FIA)                                |
| FERROVIE DELLO STATO ITALIANE  |
| HISTORIC VEHICLE GROUP   |
| IMONITRAF  |
| INTERNATIONAL ROAD TRANSPORT UNION (IRU)                                       |
| LAHELLEC GERARD- VICE PRÉSIDENT DE LA RÉGION BRETAGNE EN CHARGE DES TRANSPORTS |
| MICHELIN   |
| MISSION OF NORWAY TO THE EUROPEAN UNION  |

|  |
|--|
| MOSKOVSKI IVAYLO , MINISTER OF TRANSPORT OF BULGARIA |
| PICHEREAU DAMIEN - DÉPUTÉ À L'ASSEMBLÉE NATIONALE    |
| ÖBB-HOLDING AG (AUSTRIAN FEDERAL RAILWAYS)           |
| SHV ENERGY   |
| SIEMENS  |
| SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER FRANÇAIS (SNCF) |
| TDIE   |
| TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT                           |
| VAN ESSEN HUIB CE DEFLT                              |
| VINCI CONCESSION                                     |
| ŽAGAR IVAN RAPPORTEUR COMITÉ DES RÉGIONS             |