

Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones

► **B**                    **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)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
► <b><u>M1</u></b>	Directiva 2006/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de mayo de 2006	L 157	8	9.6.2006
► <b><u>M2</u></b>	Directiva 2006/103/CE del Consejo de 20 de noviembre de 2006	L 363	344	20.12.2006
► <b><u>M3</u></b>	Directiva 2011/76/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de septiembre de 2011	L 269	1	14.10.2011

Modificada por:

► <b><u>A1</u></b>	Acta relativa a las condiciones de adhesión de la República Checa, la República de Estonia, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, la República de Hungría, la República de Malta, la República de Polonia, la República de Eslovenia y la República Eslovaca, y a las adaptaciones de los Tratados en los que se fundamenta la Unión	L 236	33	23.9.2003
--------------------	---	-------	----	-----------



**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**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, el apartado 1 de su artículo 71 y su artículo 93,

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social <sup>(2)</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones <sup>(3)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(4)</sup>,

- (1) Considerando que la eliminación de las distorsiones de la competencia entre las empresas de transporte de los diversos Estados miembros requiere simultáneamente la armonización de los sistemas de cobro y el establecimiento de mecanismos equitativos de imputación del coste de la infraestructura a los transportistas;
- (2) Considerando que los mencionados objetivos sólo podrán alcanzarse por etapas;
- (3) Considerando que ya se ha conseguido cierto grado de armonización de los sistemas impositivos con la adopción de la Directiva 92/81/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la armonización de las estructuras del impuesto especial sobre los hidrocarburos <sup>(5)</sup> y de la Directiva 92/82/CEE del Consejo, del 19 de octubre de 1992, relativa a la aproximación de los tipos del impuesto especial sobre los hidrocarburos <sup>(6)</sup>;
- (4) Considerando que el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, en su sentencia de 5 de julio de 1995, en el asunto C-21/94, Parlamento contra Consejo <sup>(7)</sup> anuló la Directiva 93/89/CEE del Consejo, de 25 de octubre de 1993, relativa a la aplicación por los Estados miembros de los impuestos sobre determinados tipos de vehículos utilizados para el transporte de mercancías por carretera, así como de los peajes y derechos de uso percibidos por la utilización de determinadas infraestructuras <sup>(8)</sup>, preservando los efectos de dicha Directiva hasta que el Consejo haya adoptado una nueva directiva; que, por lo tanto, la Directiva 93/89/CEE se sustituirá por la presente Directiva;

<sup>(1)</sup> DO C 59 de 26.2.1997, p. 9.

<sup>(2)</sup> DO C 206 de 7.7.1997, p. 17.

<sup>(3)</sup> Dictamen emitido el 3 de junio de 1999 (aún no publicado en el Diario Oficial).

<sup>(4)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 17 de julio de 1997 (DO C 286 de 22.9.1997, p. 217), Posición común del Consejo de 18 de enero de 1999 (DO C 58 de 1.3.1999, p. 1) y Decisión del Parlamento Europeo de 7 de mayo de 1999 (aún no publicada en el Diario Oficial).

<sup>(5)</sup> DO L 316 de 31.10.1992, p. 12; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 94/74/CE (DO L 365 de 31.12.1994, p. 46).

<sup>(6)</sup> DO L 316 de 31.10.1992, p. 19; Directiva modificada por la Directiva 94/74/CE.

<sup>(7)</sup> Recopilación 1995, p. I-1827.

<sup>(8)</sup> DO L 279 de 12.11.1993, p. 32.

**▼B**

- (5) Considerando que, en las actuales circunstancias, conviene limitar la adaptación de los sistemas impositivos nacionales a los vehículos industriales que superen un determinado peso total en carga;
- (6) Considerando que, a tal fin, conviene fijar importes mínimos para los impuestos sobre los vehículos que en la actualidad se aplican en los Estados miembros o para los que pudieran sustituirlos;
- (7) Considerando que es necesario fomentar la utilización de vehículos más respetuosos y menos contaminantes para el medio ambiente y la infraestructura viaria mediante una mayor diferenciación de los impuestos y gravámenes, en la medida en que esa diferenciación no perturbe el funcionamiento del mercado interior;
- (8) Considerando que es conveniente que a algunos Estados miembros pueda concedérseles un período de inaplicación de los mínimos para facilitar la adaptación de los niveles exigidos por la presente Directiva;
- (9) Considerando que, en la actualidad, determinados transportes nacionales de ámbito local con escasa repercusión en el mercado comunitario del transporte están sujetos a tarifas reducidas del impuesto sobre vehículos; que, a fin de garantizar una transición armoniosa, procede autorizar a los Estados miembros para establecer excepciones temporales con respecto a las tarifas impositivas mínimas;
- (10) Considerando que conviene autorizar a los Estados miembros para aplicar tarifas reducidas o exenciones fiscales a los vehículos cuya utilización no pueda afectar al mercado del transporte comunitario;
- (11) Considerando que, para prever determinadas situaciones, se deberá establecer un procedimiento en virtud de cual los Estados miembros estén autorizados a mantener más exoneraciones o reducciones;
- (12) Considerando que las actuales distorsiones de la competencia no pueden suprimirse solamente mediante la armonización fiscal o de los impuestos especiales sobre los combustibles, pero que, a la espera de formas de tributación técnica y económicamente más adecuadas, dichas distorsiones pueden atenuarse, manteniendo o estableciendo peajes y/o tasas por utilización de autopistas; que procede, además, autorizar a los Estados miembros para percibir tasas por la utilización de puentes, túneles y puertos de montaña;
- (13) Considerando que, en vista de las condiciones específicas de determinadas rutas alpinas, puede ser conveniente que un Estado miembro se abstenga de aplicar un sistema de tasas por utilización de infraestructuras en una sección claramente definida de su red de autopistas para que se pueda aplicar una tasa relacionada con la infraestructura;
- (14) Considerando que es necesario que los peajes y tasas no sean discriminatorios, no impliquen formalidades excesivas y no creen obstáculos en las fronteras interiores; que es preciso, por tanto, adoptar las medidas adecuadas para permitir el pago de peajes y tasas en cualquier momento y con los diversos medios de pago;
- (15) Considerando que las tarifas deben calcularse en función de la duración de la utilización de la infraestructura en cuestión y ser diferenciadas en relación con los costes ocasionados por los vehículos de carretera;
- (16) Considerando que se deberán aplicar temporalmente tipos reducidos de tasas por utilización de infraestructuras a los vehículos matriculados en Grecia para tener en cuenta las dificultades originadas por su posición geopolítica;

**▼B**

- (17) Considerando que, para garantizar una aplicación uniforme de tasas y peajes, conviene establecer las modalidades de su aplicación, por ejemplo, las características de las infraestructuras a las que se aplican, los niveles máximos de determinados tipos y otras condiciones generales que deberán cumplirse; que los peajes medios ponderados deberán relacionarse con los costes de construcción, de gestión y de desarrollo de la red de infraestructuras de que se trate;
- (18) Considerando que conviene establecer que los Estados miembros puedan destinar a la protección del medio ambiente y al desarrollo equilibrado de las redes de transporte un porcentaje del importe del derecho de uso o del peaje, siempre que este importe se calcule de conformidad con las disposiciones de la presente Directiva;
- (19) Considerando que los importes que figuran en la presente Directiva expresados en unidades monetarias nacionales de los Estados miembros que adoptan el euro han sido fijados el 1 de enero de 1999, cuando se determinó el valor del euro de conformidad con el Reglamento (CE) n° 2866/98 del Consejo, de 31 de diciembre de 1998, sobre los tipos de conversión entre el euro y las monedas de los Estados miembros que adoptan el euro <sup>(1)</sup>; que es conveniente que los Estados miembros que no adopten el euro revisen anualmente los importes previstos en la presente Directiva expresados en monedas nacionales y los ajusten, si fuere necesario, para tener en cuenta las fluctuaciones de los tipos de cambio; que los ajustes anuales de las monedas nacionales no pueden ser obligatorios si la variación resultante de la aplicación de los nuevos tipos de cambio fuese inferior a un determinado nivel porcentual;
- (20) Considerando que se debe aplicar el principio de territorialidad; que dos o más Estados miembros podrán cooperar con miras a introducir un sistema común de tasas, respetando determinadas condiciones adicionales;
- (21) Considerando que, de conformidad con el principio de proporcionalidad, la presente Directiva se limita a lo necesario para alcanzar los objetivos perseguidos de conformidad con lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 5 del Tratado;
- (22) Considerando que debe establecerse un calendario estricto para la revisión de las disposiciones de la presente Directiva y, en caso necesario, para su adaptación, con el fin de desarrollar un sistema de exacción de carácter más territorial,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

## CAPÍTULO I

### Disposiciones generales

#### *Artículo 1*

La presente Directiva se refiere a los impuestos sobre vehículos, a los peajes y a las tasas por utilización de infraestructuras establecidos para los vehículos definidos en el artículo 2.

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

<sup>(1)</sup> DO L 359 de 31.12.1998, p. 1.

**▼B**

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*

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

**▼M1**

a) «red transeuropea de carreteras»: la red de carreteras definida en el anexo I, sección 2, de la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte <sup>(1)</sup> e ilustrada mediante mapas. Los mapas se refieren a las secciones correspondientes mencionadas en la parte dispositiva o en el anexo II de dicha Decisión;

a *bis*) «costes de construcción»: los costes relativos a la construcción, incluidos en su caso los costes de financiación:

— de nuevas infraestructuras o nuevas mejoras de infraestructuras (incluidas las reparaciones estructurales significativas), o

— de 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; también podrán considerarse costes de construcción los costes relativos a infraestructuras o mejoras de infraestructuras que se hayan terminado antes de esas fechas si:

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 entren 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.

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.

Los costes de infraestructuras o mejoras de infraestructuras podrán incluir los gastos específicos de infraestructura destinados a reducir la contaminación sonora 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;

a *ter*) «costes de financiación»: los intereses de los préstamos y la rentabilidad de los recursos propios de cualquier tipo aportados por los accionistas;

<sup>(1)</sup> DO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisión modificada en último lugar por la Decisión nº 884/2004/CE (DO L 167 de 30.4.2004, p. 1).

▼ **M1**

a *quater*) «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, por ejemplo cuando la obra de reparación haya sido sustituida por una renovación del firme u otra obra de construcción;

▼ **M3**

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

i) está dotada, salvo en puntos especiales o de modo temporal, de dos sentidos de circulación con calzadas distintas, separadas por una franja divisoria no destinada a la circulación o, excepcionalmente, por otros medios;

ii) no presenta pasos a nivel con ninguna carretera, vía férrea o de tranvía, ni con ninguna senda para la circulación de bicicletas o peatones, y

iii) está especialmente señalizada como autopista;

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

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

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

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

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

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

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

**▼ M1**

- c) «tasa»: el pago de un importe determinado que dé derecho a un vehículo a utilizar las infraestructuras a que se refiere el artículo 7, apartado 1, durante un período de tiempo determinado;

**▼ M3**

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

**▼ M1**

- e) «vehículo»de la categoría «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «VEM»: un vehículo conforme a los límites de emisión establecidos en el anexo 0;

- f) «tipo de vehículo»: la categoría en la que se incluye un vehículo 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;

- g) «contrato de concesión»: una «concesión de obras públicas»o una «concesión de servicios»con arreglo a la definición del artículo 1 de la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios <sup>(1)</sup>;

- h) «peaje de concesión»: un peaje cobrado por un concesionario en virtud de un contrato de concesión.

**▼ B****CAPÍTULO II****Impuestos sobre vehículos***Artículo 3*

1. Los impuestos sobre vehículos contemplados en el artículo 1 son los siguientes:

— *Bélgica*:

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen;

<sup>(1)</sup> DO L 134 de 30.4.2004, p. 114. Directiva modificada en último lugar por el Reglamento (CE) n° 2083/2005 de la Comisión (DO L 333 de 20.12.2005, p. 28).

**▼ M2**

— *Bulgaria*:  
данък върху превозните средства;

**▼ A1**

— *República Checa*:  
silniční daň;

**▼ B**

— *Dinamarca*:  
vægtafgift af motorkretøjer m.v.;

— *Alemania*:  
Kraftfahrzeugsteuer;

**▼ A1**

— *Estonia*:  
raskeveokimaks;

**▼ B**

— *Grecia*:  
Τέλη κυκλοφορίας;

— *España*:  
a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica,  
b) impuesto sobre actividades económicas (únicamente en lo que se refiere al importe de las exacciones percibidas sobre los vehículos de motor);

— *Francia*:  
a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers,  
b) taxe différentielle sur les véhicules à moteur;

— *Irlanda*:  
vehicle excise duty;

— *Italia*:  
a) tassa automobilistica,  
b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica;

**▼ A1**

— *Chipre*:  
Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων;

— *Letonia*:  
transportlīdzekļa ikgadējā nodeva;

**▼ A1**

— *Lituania:*

- a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;
- b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovines transporto priemones;

**▼ B**

— *Luxemburgo:*

taxe sur les véhicules automoteurs;

**▼ A1**

— *Hungría:*

gépjárműadó;

— *Malta:*

licenzja tat-triq/road licence fee;

**▼ B**

— *Países Bajos:*

motorrijtuigenbelasting;

— *Austria:*

Kraftfahrzeugsteuer;

**▼ A1**

— *Polonia:*

podatek od środków transportowych;

**▼ B**

— *Portugal:*

- a) imposto de camionagem,
- b) imposto de circulação;

**▼ M2**

— *Rumanía:*

Taxa asupra mijloacelor de transport;

**▼ A1**

— *Eslovenia:*

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila;

— *Eslovaquia:*

cestná daň;

**▼ B**

— *Finlandia:*

varsinainen ajoneuvoverd/egentlig fordonsskatt;

— *Suecia:*

fordonsskatt;

— *Reino Unido:*

- a) vehicle excise duty,
- b) motor vehicles licence.

2. El Estado miembro que sustituya uno de los impuestos contemplados en el apartado 1 por otro de igual naturaleza lo notificará a la Comisión, que procederá a las adaptaciones necesarias.

**▼B***Artículo 4*

Cada uno de los Estados miembros determinará los procedimientos de exacción y recaudación de los impuestos a que se refiere el artículo 3.

*Artículo 5*

En lo que se refiere a los vehículos matriculados en los Estados miembros, los impuestos a que se refiere el artículo 3 serán exigibles únicamente por el Estado miembro de matriculación.

*Artículo 6*

1. Cualquiera que sea la estructura de los impuestos a que se refiere el artículo 3, los Estados miembros fijarán los importes de dichos impuestos de modo que, para cada una de las categorías o subcategorías de vehículos que se describen en el anexo I, dichas tarifas no sean inferiores a los mínimos establecidos en dicho anexo.

Hasta dos años después de la entrada en vigor de la Directiva, Grecia, Italia, Portugal y España estarán autorizados a aplicar tarifas inferiores a los mínimos establecidos en el anexo I, sin que puedan descender por debajo del 65 % de los mismos.

2. Los Estados miembros podrán aplicar importes reducidos o exenciones a:

- a) los vehículos destinados a la defensa nacional, protección civil, servicios de lucha contra incendios y demás servicios de urgencia, así como a los vehículos de las fuerzas de mantenimiento del orden público y a los vehículos utilizados para el mantenimiento de carreteras;
- b) los vehículos que sólo circulen ocasionalmente por la vía pública del Estado miembro en que estén matriculados y que sean utilizados por personas físicas o jurídicas cuya actividad principal no sea el transporte de mercancías, siempre que la actividad de transporte que realicen dichos vehículos no ocasione un falseamiento de la competencia y que la Comisión así lo haya autorizado.

3. a) El Consejo, por unanimidad y a propuesta de la Comisión, podrá autorizar a un Estado miembro a mantener otras exenciones o reducciones respecto de los impuestos sobre vehículos en razón de políticas específicas o por motivos de carácter socioeconómico o vinculados con la infraestructura de ese Estado. Tales exenciones o reducciones sólo podrán aplicarse a los vehículos matriculados en ese Estado miembro que efectúen transportes únicamente dentro de una parte perfectamente delimitada de su territorio.

- b) Cualquier Estado miembro que desee mantener tales exenciones o reducciones informará de ello a la Comisión, a la que enviará asimismo toda la información necesaria. En el plazo de un mes la Comisión informará a los demás Estados miembros sobre la exención o la reducción propuesta.

Si, en un plazo de dos meses a partir de la fecha en la que se haya informado a los demás Estados miembros de conformidad con el párrafo primero, ni la Comisión ni ninguno de los Estados miembros hubiere solicitado que el Consejo estudie la cuestión, se considerará que el Consejo ha autorizado el mantenimiento de la exención o la reducción propuesta.

**▼B**

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado 1 y en los apartados 2 y 3 del presente artículo, así como en el artículo 6 de la Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros <sup>(1)</sup>, los Estados miembros no podrán conceder exención ni reducción alguna de los impuestos a que se refiere el artículo 3 que conduzca a una disminución del impuesto devengable inferior al mínimo a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

**CAPÍTULO III****Peajes y tasas****▼M3***Artículo 7*

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

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

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

4. Los Estados miembros podrán establecer que se apliquen tarifas de peajes o tasas de usuarios reducidas, o exenciones de la obligación de pagar peajes o tasas de usuarios, a los vehículos exentos de la obligación de instalar y utilizar los aparatos de control contemplados en el Reglamento (CEE) n<sup>o</sup> 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera <sup>(2)</sup>, y en los supuestos contemplados y las condiciones fijadas en el artículo 6, apartado 2, letras a) y b), de la presente Directiva.

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

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

<sup>(1)</sup> DO L 368 de 17.12.1992, p. 38.

<sup>(2)</sup> DO L 370 de 31.12.1985, p. 8.

▼ M3

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

*Artículo 7 bis*

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

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

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

*Artículo 7 ter*

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

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

*Artículo 7 quater*

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

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

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

3. La tasa por costes externos correspondiente a la contaminación atmosférica causada por el tráfico no se aplicará a los vehículos que cumplan las normas de emisiones EURO más estrictas antes de hasta cuatro años después de las fechas de aplicación establecidas en las pertinentes reglamentaciones que hayan introducido dichas normas.

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

▼ M3*Artículo 7 quinquies*

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

*Artículo 7 sexies*

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

*Artículo 7 septies*

1. En casos excepcionales correspondientes a infraestructuras de regiones de montaña, y previa notificación a la Comisión, podrá añadirse un recargo a la tasa por infraestructura percibida en determinados tramos de la carretera que sufran graves problemas de congestión o cuya utilización por los vehículos provoque importantes daños al medio ambiente, siempre y cuando:
  - a) los ingresos generados por el recargo se destinen a financiar la construcción de proyectos prioritarios de interés europeo recogidos en el anexo III de la Decisión nº 661/2010/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte <sup>(1)</sup>, que contribuyan de forma directa a aliviar la congestión o los daños medioambientales y que pertenezcan al mismo corredor que el tramo de carretera donde se aplique el recargo;
  - b) el recargo no supere el 15 % de la tasa media ponderada por infraestructura calculada con arreglo a lo establecido en el artículo 7 *ter*, apartado 1, y en el artículo 7 *sexies*, salvo cuando los ingresos generados se inviertan en secciones transfronterizas de proyectos prioritarios de interés europeo relacionados con la infraestructura en regiones de montaña, en cuyo caso el recargo no podrá superar un 25 %;
  - c) la aplicación del recargo no redunde en un trato discriminatorio del tráfico comercial respecto de otros usuarios de la carretera;
  - d) antes de la aplicación del recargo se presente a la Comisión una descripción de la ubicación exacta del lugar donde se perciba el recargo junto con una prueba de la decisión de financiar la construcción de los proyectos prioritarios indicados en la letra a), y

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

▼ **M3**

e) el período de aplicación del recargo esté definido y delimitado por anticipado y se ajuste, en lo que a los ingresos previstos se refiere, a los planes de financiación y a los análisis de costes y beneficios de los proyectos cofinanciados con esos ingresos.

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

2. Podrá asimismo aplicarse un recargo a las tasas por infraestructura que hayan sido modificadas de conformidad con el artículo 7 *octies*.

3. Una vez recibida de parte de un Estado miembro que se proponga aplicar un recargo la información requerida a tal efecto, la Comisión pondrá dicha información a disposición de los miembros del Comité indicado en el artículo 9 *quater*. Si la Comisión considera que el recargo proyectado no reúne las condiciones establecidas en el apartado 1 o que tendrá consecuencias adversas importantes para el desarrollo económico de las regiones periféricas, podrá rechazar el proyecto de recargo presentado por dicho Estado miembro, o solicitar su modificación. Estos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 9 *quater*, apartado 2.

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

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

*Artículo 7 octies*

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

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

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

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

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

▼ M3

3. Las tasas por infraestructura podrán variarse también con el fin de aliviar la congestión, reducir al máximo la degradación de la infraestructura, optimizar el uso de la misma o favorecer la seguridad vial, a condición de que:

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

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

*Artículo 7 nonies*

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

- a) en el caso de los peajes en régimen distinto al de concesión:
  - los valores unitarios y demás parámetros utilizados para calcular los distintos elementos de costes de las infraestructuras, e
  - información clara sobre los vehículos afectados por el régimen de peaje, la extensión geográfica de la red o la parte de la red que entre en cada cálculo de costes, y el porcentaje de costes cuya recuperación se proyecta;
- b) en el caso de los peajes en régimen de concesión:
  - los contratos de concesión o sus modificaciones importantes,

▼ **M3**

- la hipótesis de base en la que el concedente haya basado el anuncio de concesión, según lo indicado en el anexo VII B de la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios <sup>(1)</sup>; esa hipótesis de base deberá incluir una estimación de los costes que se definen en el artículo 7 *ter*, apartado 1, contemplados en el marco de la concesión, y las previsiones de tráfico, desglosadas por tipos de vehículos, niveles de peaje previstos y extensión geográfica de la red afectada por el contrato de concesión.
2. En un plazo de seis meses tras la recepción de toda la información necesaria con arreglo al apartado 1, la Comisión dictaminará si se cumplen las obligaciones establecidas en el artículo 7 *sexies*. Los dictámenes de la Comisión se pondrán a disposición del Comité indicado en el artículo 9 *quater*.
  3. Antes de la aplicación de un nuevo régimen de peaje de tasas por costes externos, los Estados miembros enviarán a la Comisión:
    - a) información precisa sobre la ubicación de los tramos de la carretera donde vaya a percibirse la tasa por costes externos, con una descripción de las categorías de vehículos, los tipos de carretera y los períodos exactos en función de los cuales vaya a variar la tasa por costes externos;
    - b) la tasa media ponderada por costes externos proyectada y los ingresos totales previstos;
    - c) si procede, el nombre de la autoridad designada de conformidad con el artículo 7 *quater*, apartado 4, para fijar el importe de la tasa, y el de su representante;
    - d) los parámetros, datos e información necesarios para demostrar la aplicación del método de cálculo fijado en el anexo III *bis*.
  4. La Comisión decidirá si se cumplen las obligaciones contempladas en los artículos 7 *ter*, 7 *quater*, 7 *undecies*, o en el artículo 9, apartado 2, a más tardar:
    - a) seis meses después de la presentación del expediente a que se refiere el apartado 3, o
    - b) en su caso, otros tres meses después de la recepción, a petición de ella, de la información adicional contemplada en el apartado 3.

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

#### *Artículo 7 decies*

1. Los Estados miembros no concederán a ningún usuario descuentos o reducciones correspondientes al elemento de tasa por costes externos de un peaje.
2. Los Estados miembros podrán conceder descuentos o reducciones de las tasas por infraestructura, siempre y cuando:
  - a) la estructura tarifaria resultante sea proporcionada, se haga pública, pueda ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad y no redunde en la repercusión a otros usuarios de los costes adicionales en forma de peajes más elevados;

<sup>(1)</sup> DO L 134 de 30.4.2004, p. 114.

▼ M3

- b) tales descuentos o reducciones generen ahorros efectivos en gastos administrativos, y
- c) no superen el 13 % de la tasa por infraestructura abonada por los vehículos equivalentes sin derecho al descuento o a la reducción.

3. Sin perjuicio de las condiciones establecidas en el artículo 7 *octies*, apartado 3, letra b), y en el artículo 7 *octies*, apartado 4, las tarifas de los peajes podrán estar sujetas en casos excepcionales, en particular para proyectos específicos de alto interés europeo indicados de modo explícito en el anexo III de la Decisión nº 661/2010/UE, a otras formas de variación a fin de asegurar la viabilidad económica de tales proyectos, cuando estén expuestas a una competencia directa con otros modos de transporte de vehículos. La estructura tarifaria resultante deberá ser lineal, proporcionada, de carácter público, poder ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad y no redundar en la repercusión a otros usuarios de los costes adicionales en forma de peajes más elevados. La Comisión comprobará el cumplimiento de esas condiciones antes de la aplicación de la estructura tarifaria en cuestión.

*Artículo 7 undecies*

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

2. Las modalidades de recaudación de los peajes y de las tasas de usuarios no supondrán desventajas financieras ni de otra índole para los usuarios no habituales de la red de carreteras. En particular, cuando algún Estado miembro recaude los peajes o las tasas de usuarios exclusivamente con un método que exija el uso de una unidad instalada a bordo del vehículo, garantizará que todos los usuarios puedan adquirir, sin excesivas dificultades administrativas y a un precio razonable, unidades de instalación a bordo que cumplan con los requisitos de la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad <sup>(1)</sup>.

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

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

<sup>(1)</sup> DO L 166 de 30.4.2004, p. 124.

**▼ M3***Artículo 7 duodecies*

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

**▼ B***Artículo 8*

1. Dos o más Estados miembros podrán cooperar en el establecimiento de un sistema común de tasas aplicable al conjunto de sus territorios. En tal caso, esos Estados miembros velarán por que la Comisión participe estrechamente tanto en el establecimiento como en el posterior funcionamiento y posible modificación de dicho sistema.

2. El sistema común estará sujeto a las siguientes condiciones, además de las contempladas en el artículo 7:

a) las tasas comunes serán fijadas por los Estados miembros participantes en niveles no superiores a los máximos establecidos en el apartado 7 del artículo 7;

**▼ M1**

b) el pago de las tasas comunes dará acceso a la red definida por los Estados miembros participantes con arreglo al artículo 7, apartado 1;

**▼ B**

c) podrán adherirse al sistema común otros Estados miembros;

d) los Estados miembros participantes establecerán un sistema de reparto de modo que cada uno perciba una parte equitativa de los ingresos procedentes de las tasas.

**▼ M1***Artículo 8 bis*

Los Estados miembros supervisarán el sistema de peajes o tasas para asegurarse de que funciona de forma transparente y no discriminatoria.

**▼ M3***Artículo 8 ter*

1. Dos o más Estados miembros podrán cooperar para introducir un sistema de peaje común aplicable en el conjunto de sus territorios. De acogerse a esa posibilidad, dichos Estados miembros garantizarán que se informe a la Comisión de dicha cooperación, así como del posterior funcionamiento del sistema y de sus eventuales modificaciones.

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

**▼ B****CAPÍTULO IV****Disposiciones finales***Artículo 9***▼ M1**

1. La presente Directiva no impedirá que los Estados miembros apliquen de forma no discriminatoria:

a) impuestos o gravámenes específicos:

— aplicados en el momento de la matriculación del vehículo, o

**▼ M1**

- que graven los vehículos o cargamentos de peso o dimensiones especiales;
- b) tasas de estacionamiento y gravámenes específicos aplicables al tráfico urbano.

**▼ M3**

1 *bis*. La presente Directiva no impedirá que los Estados miembros apliquen, de forma no discriminatoria, tasas reguladoras específicamente concebidas para reducir la congestión del tráfico o luchar contra las repercusiones medioambientales, incluida la mala calidad del aire, en cualquier carretera situada en una zona urbana, incluidas las carreteras de la red transeuropea que pasen por medio de zonas urbanas.

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

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

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

**▼ M1***Artículo 9 bis*

Los Estados miembros implantarán los controles adecuados y determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones establecidas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

**▼ M3***Artículo 9 ter*

La Comisión facilitará el diálogo y el intercambio de conocimientos técnicos entre los Estados miembros en relación con la aplicación de la presente Directiva, y en particular de sus anexos.

## ▼M3

*Artículo 9 quater*

1. La Comisión estará asistida por un Comité. El Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión <sup>(1)</sup>.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) n° 182/2011.

*Artículo 9 quinquies*

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

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

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

*Artículo 9 sexies*

1. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 9 *quinquies* se otorgan a la Comisión por un período indeterminado de tiempo.
2. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
3. Los poderes para adoptar actos delegados otorgados a la Comisión estarán sujetos a las condiciones establecidas en los artículos 9 *septies* y 9 *octies*.

*Artículo 9 septies*

1. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 9 *quinquies* podrá ser revocada por el Parlamento Europeo o por el Consejo.
2. La institución que haya iniciado un procedimiento interno para decidir si va a revocar la delegación de poderes procurará informar a la otra institución y a la Comisión en un plazo razonable antes de adoptar la decisión definitiva, indicando los poderes delegados que podrían ser objeto de revocación y los posibles motivos de la misma.
3. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto inmediatamente o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor. Se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

*Artículo 9 octies*

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

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

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

<sup>(1)</sup> DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

**▼M3**

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

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

**▼B***Artículo 10*

1. A efectos de la aplicación de la presente Directiva, los tipos de cambio entre el euro y las monedas nacionales de los Estados miembros que no hayan adoptado el euro serán los tipos en vigor el primer día hábil del mes de octubre y se publicarán en el *Diario Oficial de la Unión Europea*; surtirán efecto a partir del 1 de enero del año civil siguiente.

2. Los Estados miembros que no hayan adoptado el euro podrán mantener los importes que estuvieran en vigor en el momento del ajuste anual efectuado según el apartado 1 si la conversión de los importes expresados en euros resultase en un cambio inferior al 5 % expresado en las monedas nacionales.

**▼M3***Artículo 10 bis*

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

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

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

*Artículo 11*

1. A más tardar el 16 de octubre de 2014, y posteriormente cada cuatro años, los Estados miembros que perciban una tasa por costes externos o tasas por infraestructura deberán presentar un informe sobre los peajes, incluidos los peajes de concesionarias, percibidos en su territorio, que remitirán a la Comisión, la cual lo pondrá a disposición de los demás Estados miembros. Dicho informe podrá excluir las modalidades de peaje que ya estuvieran establecidas el 10 de junio de 2008 y que no incluyan tasas por costes externos, en la medida en que estas modalidades sigan en vigor y siempre que no se modifiquen sustancialmente. Tal informe incluirá información sobre los puntos siguientes:

- a) la tasa media ponderada por costes externos y los importes específicos percibidos por cada combinación de categoría de vehículos, tipo de carretera y período de tiempo;

▼ **M3**

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

2. A más tardar el 16 de octubre de 2015, la Comisión, asistida por el Comité a que se refiere el artículo 9 *quater*, presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y los efectos de la presente Directiva, especialmente en lo que respecta a la eficacia de las disposiciones sobre recuperación de los costes relacionados con la contaminación provocada por el tráfico, y a la inclusión de los vehículos de más de 3,5 toneladas y menos de 12 toneladas. El informe analizará, sobre la base de un seguimiento permanente, y evaluará también, entre otros, los aspectos siguientes:

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

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

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

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

**▼M3**

Para garantizar una competencia intermodal leal al mismo tiempo que se gravan gradualmente los costes externos de todos los modos de transporte, el informe incluirá un calendario de las medidas pendientes de adoptar para abordar otros modos o vehículos de transporte y/o los elementos de coste externo que aún no se han tenido en cuenta, teniendo en consideración los avances realizados en la revisión de la Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad <sup>(1)</sup>.

**▼B***Artículo 12*

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 1 de julio de 2000. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o se 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 disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros.

*Artículo 13*

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

*Artículo 14*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

<sup>(1)</sup> DO L 283 de 31.10.2003, p. 51.

▼ **M1**

## ANEXO 0

**LÍMITES DE EMISIÓN****1. Vehículo «EURO 0»**

Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

**2. Vehículos «EURO I»/«EURO II»**

	Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh	Masa de partículas (PT) g/kWh
Vehículo «EURO I»	4,9	1,23	9,0	0,4 <sup>(1)</sup>
Vehículo «EURO II»	4,0	1,1	7,0	0,15

<sup>(1)</sup> En el caso de los motores de potencia inferior o igual a 85 kW se aplicará un coeficiente de 1,7 al valor límite de las emisiones de partículas.

**3. Vehículos «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«VEM»**

Las masas específicas de monóxido de carbono, hidrocarburos totales, óxidos de nitrógeno y partículas, determinadas mediante el ensayo ESC, y la opacidad de los humos, determinada mediante el ensayo ERL, no deberán superar los valores siguientes <sup>(1)</sup>:

	Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh	Masa de partículas (PT) g/kWh	Humos m <sup>-1</sup>
Vehículo «EURO III»	2,1	0,66	5,0	0,10 <sup>(2)</sup>	0,8
Vehículo «EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vehículo «EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Vehículo «VEM»	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

<sup>(1)</sup> Un ciclo de ensayo se compone de una secuencia de puntos de ensayo en la que cada punto se define por una velocidad y un par que el motor debe respetar en modos estabilizados (ensayo ESC) o en condiciones de funcionamiento transitorias (ensayos ETC y ELR).

<sup>(2)</sup> 0,13 para los motores cuya cilindrada unitaria sea inferior a 0,7 dm<sup>3</sup> y cuyo régimen normal sea superior a 3 000 min<sup>-1</sup>.

**4. Podrán considerarse futuras clases de emisiones de vehículos, tal como se definen en la Directiva 88/77/CEE, y modificaciones posteriores.**



## ANEXO I

## TIPOS MÍNIMOS DE LOS IMPUESTOS APLICABLES A LOS VEHÍCULOS

## VEHÍCULOS DE MOTOR

Número de ejes y peso máximo total en carga autorizada (en toneladas)		Tipos mínimos de los impuestos (euros/año)	
igual o superior a	inferior a	Suspensión neumática o equivalente <sup>(1)</sup> reconocida del eje motor o ejes motores	Otros sistemas de suspensión del eje motor o ejes motores
<b>2 ejes</b>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<b>3 ejes</b>			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<b>4 ejes</b>			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

<sup>(1)</sup> Suspensión considerada equivalente con arreglo a la definición del anexo II de la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

## CONJUNTOS DE VEHÍCULOS (VEHÍCULOS ARTICULADOS Y TRENES DE CARRETERA)

Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Tipos mínimos de los impuestos (euros/año)	
igual o superior a	inferior a	Suspensión neumática o equivalente <sup>(1)</sup> reconocida del eje motor o ejes motores	Otros sistemas de suspensión del eje motor o ejes motores
<b>2 + 1 ejes</b>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97

▼B

Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Tipos mínimos de los impuestos (euros/año)	
igual o superior a	inferior a	Suspensión neumática o equivalente <sup>(1)</sup> reconocida del eje motor o ejes motores	Otros sistemas de suspensión del eje motor o ejes motores
23	25	97	175
25	28	175	307
<b>2 + 2 ejes</b>			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
<b>2 + 3 ejes</b>			
36	38	370	515
38	40	515	700
<b>3 + 2 ejes</b>			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
<b>3 + 3 ejes</b>			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

<sup>(1)</sup> Suspensión considerada equivalente con arreglo a la definición del anexo II de la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

**▼ B***ANEXO II***IMPORTES MÁXIMOS EN EUROS CORRESPONDIENTES A LAS TASAS, INCLUIDOS LOS COSTES ADMINISTRATIVOS, A QUE SE REFIERE EL APARTADO 7 DEL ARTÍCULO 7****Anuales****▼ M1**

	máximo de tres ejes	mínimo de cuatro ejes
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV y menos contaminantes	797	1 329

**▼ B****Mensuales y semanales**

Los importes mensuales y semanales máximos son proporcionales a la duración del uso que se hace de la infraestructura.

**Diarias****▼ M1**

La tasa diaria es igual para todas las categorías de vehículos y asciende a 11 EUR.

▼ M1

## ANEXO III

PRINCIPIOS FUNDAMENTALES PARA LA IMPUTACIÓN DE COSTES  
Y EL CÁLCULO DE PEAJES▼ M3

El presente anexo define los principios fundamentales para el cálculo de la tasa media ponderada por infraestructura con el fin de ajustarse a lo dispuesto en el artículo 7 *ter*, apartado 1. La obligación de que las tasas por infraestructura guarden relación con los costes se entiende sin perjuicio de la libertad de los Estados miembros para decidir, de conformidad con el artículo 7 *ter*, apartado 2, no recuperar la totalidad de los costes mediante los ingresos en concepto de tasas por infraestructura, o de su libertad, de conformidad con el artículo 7 *septies*, para no ajustar al promedio el importe de determinadas tasas por infraestructura.

▼ M1

La aplicación de estos principios deberá concordar plenamente con otras obligaciones que impone la normativa ► M3 de la Unión ◀, en particular el requisito de que los contratos de concesión se adjudiquen de conformidad con la Directiva 2004/18/CE y otros instrumentos ► M3 de la Unión ◀ en el ámbito de los contratos públicos.

Cuando un Estado miembro entable negociaciones con una o más terceras partes con vistas a la celebración de un contrato de concesión para la construcción o explotación de una parte de su infraestructura, o cuando, con tal finalidad, asuma un compromiso similar sobre la base de la legislación nacional o de un acuerdo celebrado por el Gobierno de un Estado miembro, el cumplimiento de estos principios se evaluará en función del resultado de dichas negociaciones.

## 1. Definición de la red y de los vehículos incluidos

- Cuando no se aplique un régimen de peaje único a toda la red transeuropea de carreteras, el Estado miembro deberá especificar con precisión la parte o partes de la red que vayan a estar sujetas a un régimen de peaje, así como el sistema que utilice para clasificar los vehículos a efectos de aplicarles diferentes tarifas de peaje. Los Estados miembros deberán especificar también si hacen extensivo el ámbito de aplicación de su régimen de peaje a los vehículos de peso inferior al umbral de las 12 toneladas.
- En caso de que un Estado miembro decida adoptar sistemas diferentes de recuperación de costes según las distintas partes de su red (como permiten las disposiciones del ► M3 artículo 7 *ter*, apartado 2 ◀), se calcularán por separado los costes correspondientes a cada una de las partes claramente definidas de la red. Los Estados miembros podrán optar por dividir sus respectivas redes en varias partes claramente definidas, a fin de establecer acuerdos de concesión o similares específicos para cada parte.

## 2. Costes de infraestructura

## 2.1. Costes de inversión

- Los costes de inversión incluirán los costes de construcción (con inclusión de los costes de financiación) y los costes de desarrollo de las infraestructuras, incrementados, en su caso, con un componente de rendimiento de la inversión de capital o de margen de beneficios. También se incluirán los costes de adquisición de solares, planificación, diseño, supervisión de los contratos de construcción y gestión de proyectos, los correspondientes a excavaciones arqueológicas y estudios del suelo, así como otros gastos accesorios pertinentes.
- La recuperación de los costes de construcción estará en función, bien de la vida útil predeterminada de la infraestructura, bien de otro período de amortización (no inferior a 20 años) que pueda considerarse adecuado con motivo de la financiación mediante un contrato de concesión o de otro tipo. La duración del período de amortización podrá ser un factor clave en las negociaciones para la adjudicación de contratos de concesión, sobre todo si el Estado miembro en cuestión desea fijar, dentro del contrato, un nivel máximo para el peaje medio ponderado aplicable.

▼ **M1**

- Sin perjuicio del cálculo de los costes de inversión, la recuperación de los costes podrá:
  - distribuirse uniformemente a lo largo del período de amortización o de forma ponderada durante los primeros años, los años intermedios o los últimos años de dicho período, siempre que esa ponderación se haga de manera transparente,
  - establecer la indexación de los peajes a lo largo del período de amortización.
- Todos los costes históricos estarán basados en los importes abonados. Los costes aún pendientes estarán basados en previsiones razonables.
- Podrá suponerse que las inversiones estatales se financiaron mediante empréstitos. El tipo de interés que deberá aplicarse a los costes históricos será el que se haya aplicado a los empréstitos estatales durante el período correspondiente.
- 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 <sup>(1)</sup>.
- La cantidad prevista en concepto de rendimiento estimado del capital o de margen de beneficios deberá ser razonable en función de las condiciones del mercado, y podrá ser modificada con objeto de conceder a una tercera parte contratada incentivos en relación con los requisitos en materia de calidad de los servicios prestados. El rendimiento del capital podrá evaluarse utilizando indicadores económicos como la tasa interna de retorno de la inversión o el coste medio ponderado del capital.

2.2. *Costes anuales de mantenimiento y costes de las reparaciones estructurales*

- Estos costes incluirán tanto los costes anuales de mantenimiento de la red como los costes periódicos derivados de reparaciones, refuerzo y renovación del firme, con el fin de garantizar el mantenimiento del nivel de funcionalidad operativa de la red a lo largo del tiempo.
- 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.

3. **Costes de explotación, gestión y peaje**

Esta rúbrica de costes incluirá todos los costes en que incurra el operador de la infraestructura que no estén cubiertos por la sección 2 y se refieran a la puesta en marcha, explotación y gestión de la infraestructura y del sistema de peaje. Incluirá, en particular:

- los costes de construcción, instalación y mantenimiento de las cabinas de pago del peaje y otros sistemas de pago,
- los costes diarios derivados de la explotación, administración y aplicación de los sistemas de cobro de peajes,
- las tasas y cargas administrativas relativas a los contratos de concesión,
- los costes de gestión, administrativos y de servicios relativos a la explotación de la infraestructura.

<sup>(1)</sup> La aplicación de factores de equivalencia por parte de los Estados miembros podrá tener en cuenta la construcción de carreteras desarrollada en diversas fases o utilizando un enfoque de ciclo de vida largo.

**▼ M1**

Los costes pueden incluir un componente de rendimiento del capital o de margen de beneficios acorde con el grado de riesgo transferido.

Dichos costes se distribuirán de forma equitativa y transparente entre todas las clases de vehículos sujetas al sistema de peaje.

**4. Porcentaje de tráfico correspondiente a los vehículos de transporte de mercancías, factores de equivalencia y mecanismo de corrección**

— El cálculo de los peajes se efectuará basándose en los porcentajes reales y previstos de vehículos-kilómetros recorridos por los vehículos pesados, ajustados, si así se desea, mediante factores de equivalencia, para tener debidamente en cuenta los mayores costes de construcción y reparación de las infraestructuras para uso de los vehículos de transporte de mercancías.

— En el cuadro siguiente figura un conjunto de factores de equivalencia indicativos. Cuando los Estados miembros empleen factores de equivalencia con índices que difieran de los del cuadro, se basarán en criterios objetivamente justificables y se harán públicos.

Clase de vehículo <sup>(1)</sup>	Factores de equivalencia		
	Reparaciones estructurales <sup>(2)</sup>	Inversiones	Mantenimiento anual
Comprendidos entre 3,5 t y 7,5 t, clase 0	1	1	1
> 7,5 t, clase I	1,96	1	1
> 7,5 t, clase II	3,47	1	1
> 7,5 t, clase III	5,72	1	1

<sup>(1)</sup> Para la determinación de la clase de vehículo, véase el anexo IV.

<sup>(2)</sup> Las clases de vehículos corresponden a cargas por eje de 5,5, 6,5, 7,5 y 8,5 toneladas, respectivamente.

— Los regímenes de peaje que se basen en previsiones de los volúmenes de tráfico deberán contar con un mecanismo de corrección mediante el cual se ajustarán periódicamente los peajes con el fin de corregir cualquier exceso o defecto en la recuperación de costes que se deba a errores de previsión.

▼ **M3***ANEXO III bis***REQUISITOS MÍNIMOS PARA LA PERCEPCIÓN DE UNA TASA POR COSTES EXTERNOS**

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

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

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

Cuando algún Estado miembro opte por percibir una tasa por costes externos únicamente respecto de una o varias partes de la red de carreteras incluidas en el ámbito de aplicación de la presente Directiva, esa parte o esas partes se escogerán tras haber realizado un análisis que determine lo siguiente:

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

**2. Vehículos, carreteras y períodos afectados**

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

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

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

**3. Importe de la tasa**

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

▼ **M3**

Al fijar las tasas, el Estado miembro o, en su caso, una autoridad independiente se guiará por el principio de tarificación eficiente, es decir, la fijación de un precio cercano al coste social marginal de la utilización del vehículo sometido a la tasa.

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

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

#### 4. Elementos de costes externos

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

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

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

siendo:

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

Los factores de emisión serán los mismos que los utilizados por los Estados miembros para elaborar los inventarios nacionales de emisiones contemplados en la Directiva 2001/81/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de octubre de 2001, sobre techos nacionales de emisión de determinados contaminantes atmosféricos<sup>(1)</sup>, que requiere el uso de la guía común EMEP/CORINAIR<sup>(2)</sup>. El coste monetario de los contaminantes será estimado por los Estados miembros o, si procede, por una autoridad independiente que aplique los conocimientos y métodos más avanzados.

El Estado miembro o, en su caso, una autoridad independiente podrá aplicar métodos alternativos científicamente contrastados para calcular el valor de los costes por la contaminación atmosférica en los que se utilicen datos extraídos de las mediciones de los contaminantes atmosféricos y el valor local del coste monetario de los contaminantes atmosféricos, siempre que los resultados no sean superiores a los valores unitarios a que se refiere el cuadro 1 del anexo III *ter* para cualquier categoría de vehículos.

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

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

▼ **M3**4.2. *Coste de la contaminación acústica provocada por el tráfico*

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

$$\text{NCV}_j \text{ (diario)} = e \times \sum_k \text{NC}_{jk} \times \text{POP}_k / \text{WADT}$$

$$\text{NCV}_j \text{ (día)} = a \times \text{NCV}_j$$

$$\text{NCV}_j \text{ (noche)} = b \times \text{NCV}_j$$

siendo:

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

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

La población expuesta al nivel de ruido  $k$  deberá determinarse con arreglo a los mapas estratégicos de ruido elaborados en virtud del artículo 7 de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental <sup>(1)</sup>.

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

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

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

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

**▼ M3**

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

▼ **M3***ANEXO III ter***TOPES MÁXIMOS DE LAS TASAS MEDIAS PONDERADAS POR COSTES EXTERNOS**

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

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

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

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

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

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

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

▼ **M1***ANEXO IV***DETERMINACIÓN INDICATIVA DE LA CLASE DE VEHÍCULO**

Las clases de vehículos se definen en el cuadro siguiente.

Los vehículos se clasifican en las categorías 0, I, II y III en función de los daños que causan al pavimento, por orden creciente (la clase III es la que más daña las infraestructuras de carreteras). Los daños aumentan exponencialmente con el aumento de la carga por eje.

Todos los vehículos de motor y conjuntos de vehículos de un peso máximo en carga autorizado inferior a 7,5 toneladas pertenecen a la clase 0.

**Vehículos de motor**

Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente <sup>(1)</sup>		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clase de daños	
Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)			
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a		
<i>Dos ejes</i>					
7,5	12	7,5	12	I	
12	13	12	13		
13	14	13	14		
14	15	14	15		
15	18	15	18		
<i>Tres ejes</i>					
15	17	15	17	II	
17	19	17	19		
19	21	19	21		
21	23	21	23		
23	25				
25	26				
		23	25		
		25	26		
<i>Cuatro ejes</i>					
23	25	23	25		I
25	27	25	27		
27	29			II	
		27	29		
		29	31		
		31	32		
29	31				
31	32				

<sup>(1)</sup> Suspensión reconocida como equivalente con arreglo a la definición del anexo II de la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2002/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 67 de 9.3.2002, p. 47).

▼ **M1****Conjuntos de vehículos (vehículos articulados y trenes de carretera)**

Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clase de daños	
Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)			
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a		
<i>2 + 1 ejes</i>					
7,5	12	7,5	12	I	
12	14	12	14		
14	16	14	16		
16	18	16	18		
18	20	18	20		
20	22	20	22		
22	23	22	23		
23	25	23	25		
25	28	25	28		
<i>2 + 2 ejes</i>					
23	25	23	25	II	
25	26	25	26		
26	28	26	28		
28	29	28	29		
29	31	29	31		
31	33	31	33		
33	36	33	36		
36	38				
<i>2 + 3 ejes</i>					
36	38	36	38		II
38	40				
		38	40		
<i>3 + 2 ejes</i>					
36	38	36	38	II	
38	40				
		38	40		
		40	44		
40	44				
<i>3 + 3 ejes</i>					
36	38	36	38	I	
38	40				
		38	40		
		40	44		
40	44	40	44		