I

(Comunicaciones)

CONSEJO

POSICIÓN COMÚN (CE) Nº 33/2005

aprobada por el Consejo el 6 de septiembre de 2005

con vistas a la adopción de la Directiva 2005/…/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de …, 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

(2005/C 275 E/01)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la 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 ([1]), y, en particular, su artículo 7,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ([2]),

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ([3]),

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado ([4]),

Considerando lo siguiente:

(1) La eliminación de las distorsiones de la competencia entre las empresas de transporte de los Estados miembros, el buen funcionamiento del mercado interior y el aumento de la competitividad exigen la creación de mecanismos equitativos de imputación de los costes de utilización de las infraestructuras a los transportistas. Se ha alcanzado ya cierto grado de armonización gracias a la Directiva 1999/62/CE.

(2) Para fomentar unas condiciones de transporte sostenibles en la Comunidad es esencial una tarificación más equitativa de la utilización de la infraestructura de carreteras. El uso óptimo de la red de carreteras existente y la reducción sensible de sus efectos negativos son objetivos que deben lograrse sin imponer cargas suplementarias a los operadores, con el fin de garantizar un crecimiento económico sólido y el buen funcionamiento del mercado interior.

(3) En el Libro Blanco titulado «La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad», la Comisión anunció que propondría una directiva sobre la tarificación del uso de las infraestructuras viarias. El Parlamento Europeo, al adoptar el 12 de febrero de 2003 el informe sobre las conclusiones del Libro Blanco, confirmó la necesidad de una tarificación de las infraestructuras. Tras el Consejo Europeo de Gotemburgo de 15 de junio de 2001, en el que se prestó especial atención a la cuestión de la sostenibilidad del transporte, el Consejo Europeo de Copenhague de los días 12 y 13 de diciembre de 2002 y el Consejo Europeo de Bruselas de los días 20 y 21 de marzo de 2003 acogieron asimismo favorablemente la intención de la Comisión de presentar una nueva Directiva sobre la «euroviñeta».

(4) La Directiva 1999/62/CE tiene en cuenta, para la determinación de los peajes, los costes de construcción, explotación, mantenimiento y desarrollo de las infraestructuras. Es necesaria una disposición específica que evite toda ambigüedad en lo que respecta a los costes de construcción que pueden tomarse en consideración.

([1]) DO L 187 de 20.7.1999, p. 42. Directiva modificada por el Acta de adhesión de 2003.
([2]) DO C 241 de 28.9.2004, p. 58.
([3]) DO C 109 de 30.4.2004, p. 14.
([4]) Posición del Parlamento Europeo de 20 de abril de 2004 (DO C 104 E de 30.4.2004, p. 372) y Posición Común del Consejo de 6 de septiembre de 2005 y Posición del Parlamento Europeo de … (no publicada aún en el Diario Oficial).

(5) Las operaciones internacionales de transporte por carretera se concentran en la red transeuropea. Además, el buen funcionamiento del mercado interior es esencial para el transporte comercial. Por tanto, el marco comunitario debe cubrir el transporte comercial en la red transeuropea de carreteras tal y como se define en 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 [1]. De acuerdo con el principio de subsidiariedad, los Estados miembros han de estar facultados para aplicar peajes y/o tasas en carreteras distintas de las de la red transeuropea, de conformidad con las reglas del Tratado.

(6) Por razones de rentabilidad de la implantación de los sistemas de peaje, no toda la infraestructura en la que se aplique un peaje ha de estar necesariamente sujeta a restricciones de acceso para el control de los peajes. Los Estados miembros podrán optar por dar cumplimiento a la presente Directiva mediante la utilización de peajes sólo en un punto determinado de la infraestructura a la que se refiera el peaje.

(7) Los peajes deben basarse en el principio de recuperación de los costes de infraestructura. En caso de que las infraestructuras hayan sido cofinanciadas a través del presupuesto general de la Unión Europea, la contribución hecha con cargo a fondos comunitarios no debe recuperarse mediante peajes, salvo que los instrumentos comunitarios pertinentes contengan disposiciones específicas que tomen en consideración, al establecer el importe de la cofinanciación de la Comunidad, futuros ingresos en concepto de peajes.

(8) El hecho de que el usuario pueda tomar decisiones que influyan en el importe del peaje que debe abonar eligiendo los vehículos menos contaminantes y los itinerarios o los períodos de menor congestión es un elemento importante de un sistema de tarificación. Conviene, por consiguiente, que los Estados miembros puedan diferenciar los peajes en función de la categoría de emisiones a la que pertenezca el vehículo (clasificación EURO), la importancia de los daños que el vehículo cause a las carreteras, el lugar, el momento y el nivel de congestión. Esta diferenciación del nivel de los peajes debe ser proporcionada respecto al objetivo perseguido.

(9) Los aspectos de la tarificación comercial de la utilización de infraestructuras viarias no cubiertos por las disposiciones de la presente Directiva deben respetar las normas del Tratado.

(10) La presente Directiva no afecta a la libertad de los Estados miembros que instauraren un sistema de peajes o de tasas por la utilización de infraestructuras, de prever, sin perjuicio de los artículos 87 y 88 del Tratado, una compensación adecuada por esos gravámenes. Dicha compensación no debe dar lugar a distorsiones de la competencia en el mercado interior y ha de estar sujeta a las disposiciones pertinentes del Derecho comunitario, en particular a los tipos mínimos de los impuestos aplicables a los vehículos que se indican en el anexo I de la Directiva 1999/62/CE y a las disposiciones 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 [2].

(11) En caso de que los Estados miembros apliquen peajes o tasas por la utilización de carreteras de la red transeuropea, conviene que se dé la debida prioridad, en los planes de mantenimiento de los Estados miembros, a las carreteras sujetas a tales gravámenes.

(12) Debe prestarse especial atención a regiones de montaña como los Alpes y los Pirineos. En efecto, la puesta en marcha de nuevos proyectos importantes de infraestructuras ha fracasado a menudo por la falta de los recursos financieros excepcionales necesarios. En tales regiones, se podría disponer, por consiguiente, que los usuarios pagasen un recargo para financiar proyectos esenciales de gran importancia europea, incluidos los que supongan el uso de un modo de transporte distinto en el mismo corredor. Conviene que el importe de este recargo esté vinculado con las necesidades financieras del proyecto y con el nivel de base de los peajes, a fin de no generar gravámenes artificialmente elevados en un corredor que puedan causar un desvío del tráfico a otros corredores, con los consiguientes problemas locales de congestión y uso ineficiente de las redes.

(13) Los gravámenes no deben ser discriminatorios y su cobro no debe implicar formalidades excesivas o crear obstáculos en las fronteras interiores. Conviene, pues, que se tomen las medidas apropiadas para facilitar a los usuarios ocasionales el pago de los gravámenes, en particular cuando el cobro de los peajes o tasas se realice exclusivamente mediante sistemas que exijan la utilización de un dispositivo de pago electrónico (unidad instalada a bordo del vehículo).

(14) Con el fin de garantizar una aplicación coherente y armonizada del sistema de tarificación de las infraestructuras, en los nuevos regímenes de peaje los costes deben calcularse con arreglo a un conjunto de principios fundamentales o establecerse a un nivel que no exceda del que se habría obtenido aplicando dichos principios. Estos requisitos no deben aplicarse a los regímenes ya existentes, salvo en caso de que sufran modificaciones sustanciales. Se consideraría una modificación sustancial cualquier cambio importante de las condiciones iniciales del régimen de peaje introducido mediante la modificación del contrato con el operador del sistema de peaje,

[1] 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).

[2] DO L 283 de 31.10.2003, p. 51. Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2004/75/CE (DO L 157 de 30.4.2004, p. 100).

pero no así los cambios ya previstos en el régimen originario. En el caso de los contratos de concesión, se podría efectuar una modificación sustancial a raíz de la celebración de un procedimiento de contratación pública. Con el fin de lograr la transparencia sin obstaculizar el funcionamiento de la economía de mercado ni las asociaciones entre sector público y sector privado, es necesario además que los Estados miembros comuniquen a la Comisión, para que ésta pueda emitir un dictamen, los valores unitarios y demás parámetros que tengan previsto aplicar para el cálculo de los diferentes elementos de coste de los gravámenes o, en el caso de los contratos de concesión, el contrato y las hipótesis de referencia pertinentes. Los dictámenes adoptados por la Comisión antes de la introducción de nuevos regímenes de peaje en los Estados miembros no deben afectar en modo alguno a la obligación que incumbe a la Comisión en virtud del Tratado de garantizar la aplicación del Derecho comunitario.

(15) Son todavía necesarios nuevos progresos técnicos para desarrollar el sistema de tarificación del uso de la infraestructura viaria. Debe establecerse un procedimiento que permita a la Comisión adaptar los requisitos de la Directiva 1999/62/CE al progreso técnico tras consultar con este fin a los Estados miembros.

(16) Las medidas necesarias para la aplicación de la presente Directiva deben aprobarse de conformidad con la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión ([1]).

(17) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, la armonización de las condiciones aplicables a los peajes y tasas por el uso de infraestructuras viarias, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, y, por consiguiente, debido a su dimensión comunitaria y con vistas a salvaguardar el mercado interior de los transportes, puede lograrse mejor a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(18) Procede, pues, modificar la Directiva 1999/62/CE.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

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

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

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

«a) "red transeuropea de carreteras": la red de carreteras definida en la sección 2 del anexo I 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 (*) 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;

(*) 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).»

b) se insertan las letras siguientes:

«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 … (*), si los sistemas de peaje estaban ya en funcionamiento el … (*), o que se hayan terminado no más de 30 años antes del establecimiento de cualesquiera nuevos sistemas de peaje instaurados después del … (*); 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 … (*), o

ii) el Estado miembro puede demostrar que la conveniencia de construir la infraestructura en cuestión dependía de que ésta tuviera una vida útil predeterminada superior a 30 años.

([1]) DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

(*) Veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

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 (*), 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;

a *quater)* "reparaciones estructurales significativas": las reparaciones estructurales, excepto aquéllas 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;»;

c) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) "peaje": el pago de un importe determinado por recorrer un vehículo una distancia determinada en las infraestructuras a que se refiere el artículo 7, apartado 1, basado en la distancia recorrida y en el tipo de vehículo;»;

d) se inserta la letra siguiente:

«b *bis)* "peaje medio ponderado": los ingresos totales obtenidos en concepto de peajes durante un determinado período divididos por el número de kilómetros recorridos por los vehículos que circulen en una determinada red sometida a peaje durante ese período, calculándose tanto los ingresos como los kilómetros recorridos por los vehículos en relación con los vehículos a los que se aplique el peaje;»;

e) las letras c), d), e) y f) se sustituyen por el texto siguiente:

«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;

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 en carga superior a 3,5 toneladas;

e) "vehículo" de la categoría "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EUROV", "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, por ejemplo 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;»;

f) se añaden las letras siguientes:

«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 (*);

h) "peaje de concesión" : un peaje cobrado por un concesionario en virtud de un contrato de concesión.

(*) DO L 134 de 30.4.2004, p. 114. Directiva modificada en último lugar por el Reglamento (CE) nº 1874/2004 de la Comisión (DO L 326 de 29.10.2004, p. 17).»

2) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) los apartados 1, 2, 3 y 4 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros podrán mantener o introducir peajes o tasas en la red transeuropea de carreteras, o en parte de ella, únicamente si se cumplen las condiciones establecidas en los apartados 2 a 12. Esto se entenderá sin perjuicio del derecho de los Estados miembros de aplicar peajes o tasas en las carreteras no incluidas en la red transeuropea o de aplicar peajes o tasas en carreteras de la red transeuropea a otros tipos de vehículos de motor no cubiertos por la definición de "vehículo", de conformidad con el Tratado.

2. Los Estados miembros podrán optar por mantener o introducir peajes o tasas que se apliquen únicamente a los vehículos cuyo peso máximo en carga autorizado no sea inferior a 12 toneladas. En caso de que un Estado miembro decida aplicar peajes o tasas a vehículos de un peso inferior a este límite, serán de aplicación las disposiciones de la presente Directiva.

(*) Veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

3. No podrá exigirse a ninguna categoría de vehículos el pago simultáneo de peajes y tasas por la utilización del mismo tramo de carretera. No obstante, los Estados miembros podrán exigir también peajes en redes en que se perciban tasas por la utilización de puentes, túneles y puertos de montaña.

4. Los peajes y tasas se aplicarán sin discriminación directa o indirecta por razón de la nacionalidad del transportista, del país o lugar de establecimiento del transportista o de matriculación del vehículo o del origen o destino del transporte.»;

b) se insertan los apartados siguientes:

«4 *bis*. Los Estados miembros podrán establecer reducciones de las tarifas de peaje o tasas o exenciones del pago de peajes o tasas para los vehículos exentos de la obligación de instalar y utilizar aparatos de control con arreglo al Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (*), y en los casos contemplados en el artículo 6, apartado 2, letras a) y b), de la presente Directiva, siempre que se cumplan las condiciones que en ellas se enuncian.

4 *ter*. Dado que las estructuras tarifarias que implican descuentos o reducciones de los peajes para los usuarios habituales pueden generar para el operador de la infraestructura ahorros reales en los costes administrativos, los Estados miembros podrán prever tales descuentos o reducciones con la condición de que:

— cumplan las condiciones fijadas en el apartado 10, letra a),

— cumplan lo dispuesto en el Tratado, en particular sus artículos 12, 49, 86 y 87,

— no provoquen distorsiones de la competencia en el mercado interior,

— la estructura tarifaria resultante sea lineal y proporcionada, esté a disposición de todos los usuarios en las mismas condiciones y no conlleve costes adicionales que se repercutan a otros usuarios en forma de peajes más elevados.

Los mencionados descuentos o reducciones no deberán en ningún caso superar el 13 % del peaje pagado por vehículos equivalentes que no puedan acogerse al descuento o reducción de que se trate.

4 *quater*. Todos los sistemas de descuento y reducción se comunicarán a la Comisión, la cual verificará el cumplimiento de las condiciones fijadas en los apartados 4 *bis* y 4 *ter* y los aprobará con arreglo al procedimiento a que se refiere el artículo 9 *quater*, apartado 2;

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

c) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. El sistema de recaudación de los peajes o tasas no deberá poner en una situación de desventaja injustificada, económica o de otro tipo, a los usuarios no habituales de la red de carreteras. En particular, si un Estado miembro recauda los peajes o tasas exclusivamente mediante un sistema para el que sea preciso el uso de dispositivos instalados a bordo de los vehículos, facilitará los dispositivos de a bordo correspondientes en condiciones administrativas y económicas razonables.»;

d) se suprime el apartado 7, párrafos segundo y tercero;

e) los apartados 9 y 10 se sustituyen por el texto siguiente:

«9. El importe de los peajes se basará únicamente en el principio de recuperación de los costes de infraestructura. En particular, el importe de los peajes medios ponderados estará en relación con los costes de construcción y con los costes de explotación, mantenimiento y desarrollo de la red de infraestructura de que se trate. El importe de los peajes medios ponderados podrá también incluir un componente de rendimiento del capital o un margen de beneficio basado en las condiciones de mercado.

10. a) Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 9 en lo que se refiere a los peajes medios ponderados, los Estados miembros podrán modular los importes de los peajes por motivos como la lucha contra el daño medioambiental, la lucha contra la congestión del tráfico, la limitación de los daños a la infraestructura, la utilización óptima de la infraestructura de que se trate o el fomento de la seguridad vial, siempre y cuando dicha modulación:

— esté en proporción con el objetivo que se trata de lograr,

— sea transparente y no discriminatoria, en particular con respecto a la nacionalidad del transportista, al país o lugar de establecimiento del transportista o de matriculación del vehículo y al origen o destino del transporte,

— no tenga por objeto generar mayores ingresos en concepto de peajes, por lo que todo aumento no previsto de ingresos (que dé lugar a peajes medios ponderados que no se ajusten a lo dispuesto en el apartado 9) se contrarrestará mediante cambios en la estructura de la modulación que deberán aplicarse dentro de los dos años siguientes al final del ejercicio contable en que se hayan producido los ingresos adicionales,

— respete los umbrales máximos de flexibilidad indicados en la letra b) siguiente.

b) Siempre que se cumplan las condiciones de la letra a), podrán modularse las tarifas de peaje en función de:

— la clase EURO de emisiones establecida en el anexo 0, siempre que ningún peaje supere en más del 100 % el peaje cobrado a los vehículos equivalentes que cumplan las normas de emisiones más estrictas, y/o

— la hora del día, el tipo de día o de estación, siempre y cuando:

i) ningún peaje supere en más del 100 % el peaje cobrado durante el período más barato del día o durante el tipo de día o estación más barato, o

ii) en caso de que se aplique una tarifa cero durante el período más barato, la penalización por el período más caro del día o el tipo de día o estación más caro no exceda en más del 50 % del importe del peaje que, de no ser así, se aplicaría al vehículo de que se trate.

c) Siempre que se cumplan las condiciones de la letra a), las tarifas de peaje podrán, en casos excepcionales para proyectos específicos del alto interés europeo, estar sometidas a otras formas de modulación a fin de garantizar la viabilidad comercial de tales proyectos, cuando estén expuestos a la competencia directa con otros modos de transporte para vehículos. La estructura tarifaria resultante deberá ser lineal y proporcionada, hacerse pública y estar a disposición de todos los usuarios en las mismas condiciones, y no deberá acarrear costes adicionales que se repercutan a otros usuarios en forma de peajes más elevados. La Comisión verificará el cumplimiento de las condiciones del presente apartado antes de la aplicación de la estructura tarifaria de que se trate.»;

f) se añaden los apartados siguientes:

«11. En casos excepcionales relacionados con las infraestructuras de las regiones montañosas y tras informar a la Comisión, podrá añadirse un recargo a los peajes de determinados tramos de carretera:

a) en los que haya graves problemas de congestión que afecten a la libre circulación de los vehículos, o

b) cuya utilización por los vehículos dé origen a daños medioambientales significativos,

siempre y cuando:

— los ingresos generados por el recargo se inviertan en proyectos prioritarios de interés europeo especificados en el anexo III de la Decisión nº 884/2004/CE, que contribuyan directamente a paliar la congestión o el daño medioambiental de que se trate y que estén situados en el mismo eje que el tramo de carretera en el que se aplica el recargo,

— el recargo, que podrá aplicarse a peajes modulados de acuerdo con el apartado 10, no sea superior al 15 % del peaje medio ponderado calculado de acuerdo con el apartado 9, salvo cuando los ingresos generados se inviertan en tramos transfronterizos de proyectos prioritarios de interés europeo que comporten infraestructuras de regiones montañosas, en cuyo caso el recargo no deberá exceder del 25 %,

— la aplicación del recargo no dé lugar a una discriminación injusta del tráfico comercial respecto de otros usuarios de la carretera,

— se presenten a la Comisión, con anterioridad a la aplicación del recargo, planes financieros para la infraestructura a la que se aplica el recargo y un análisis de costes y beneficios para el nuevo proyecto de infraestructura,

— el período al cual se aplique el recargo esté previamente definido y delimitado y sea, por lo que respecta a los ingresos que se prevé obtener, acorde con los planes financieros y el análisis de costes y beneficios presentados.

La aplicación de esta disposición a nuevos proyectos transfronterizos estará supeditada al acuerdo de los Estados miembros afectados.

Cuando la Comisión reciba los planes financieros de un Estado miembro que tenga intención de aplicar un recargo, pondrá esta información a disposición de los miembros del Comité a que se refiere el artículo 9 *quater*, apartado 1. Si la Comisión considera que el recargo previsto no cumple las condiciones establecidas en el presente apartado, o que tendrá efectos adversos significativos en el desarrollo económico de regiones periféricas, podrá rechazar los planes de tarificación presentados por el Estado miembro de que se trate, o pedir que se modifiquen, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 9 *quater*, apartado 2.

12. Si, durante un control, un conductor no puede facilitar los documentos del vehículo necesarios para determinar la información a que se refiere el apartado 10, letra b), primer guión, y el tipo de vehículo, los Estados miembros podrán aplicar las tarifas de peaje más elevadas previstas para los vehículos de la categoría correspondiente.».

3) Se inserta el artículo siguiente:

«*Artículo 7 bis*

1. A la hora de determinar el nivel de los peajes medios ponderados que deberán cobrarse en la red de infraestructura de que se trate o en una parte claramente definida de la misma, los Estados miembros tendrán en cuenta los diferentes costes establecidos en el artículo 7, apartado 9. Los costes que se tengan en cuenta se referirán a la red o parte de la red por la cual se recauden los peajes y a los vehículos que estén sujetos al peaje. Los Estados miembros podrán decidir no recuperar esos costes mediante ingresos procedentes de peajes o recuperar únicamente un porcentaje de los costes.

2. Los peajes se determinarán con arreglo al artículo 7 y al presente artículo, apartado 1.

3. Para los nuevos sistemas de peaje que no conlleven peajes de concesión instaurados por los Estados miembros después del … (*), los Estados miembros calcularán los costes utilizando un método basado en los principios fundamentales de cálculo establecidos en el anexo III.

Por lo que respecta a los nuevos peajes de concesión instaurados después del … (*), el nivel máximo de los peajes será equivalente o inferior al nivel que se habría obtenido utilizando un método basado en los principios fundamentales de cálculo establecidos en el anexo III. La evaluación de dicha equivalencia se realizará sobre la base de un período de referencia de una duración razonable adecuado a la naturaleza del contrato de concesión.

Los sistemas de peaje ya establecidos el … (*), o para los que se hayan recibido ofertas o respuestas a invitaciones a negociar conforme al procedimiento negociado a raíz de un proceso de contratación pública antes del … (*), no estarán sujetos a las obligaciones establecidas en el presente apartado durante el tiempo en que dichos sistemas sigan en vigor y siempre y cuando no sufran ninguna modificación sustancial.

4. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión, como mínimo cuatro meses antes de la puesta en marcha de un nuevo sistema de peajes:

a) en el caso de los sistemas de peaje que no conlleven peajes de concesión:

— los valores unitarios y demás parámetros que utilicen para calcular los diferentes elementos de coste, e

— información clara sobre los vehículos incluidos en sus respectivos regímenes de peaje, la extensión geográfica de la red, o parte de ella, utilizada para cada cálculo de coste y el porcentaje de los costes que pretendan recuperar;

b) en el caso de los sistemas de peaje que conlleven peajes de concesión:

— los contratos de concesión o las modificaciones sustanciales de dichos contratos,

— las hipótesis de referencia en que el poder adjudicador ha basado el anuncio de concesión a que se refiere el anexo VII B de la Directiva 2004/18/CE; las hipótesis de referencia incluirán la estimación de los costes definidos en el artículo 7, apartado 9, y previstos en el marco de la concesión, las previsiones de tráfico desglosadas por tipos de vehículo, los niveles de peaje previstos y la extensión geográfica de la red cubierta por el contrato de concesión.

5. Respecto de los casos sujetos a las obligaciones contempladas en el apartado 3, la Comisión, en los cuatro meses siguientes a la recepción de la información indicada en el apartado 4, dictaminará si dichas obligaciones se han cumplido o no.

Los dictámenes de la Comisión se pondrán a disposición del Comité a que se refiere el artículo 9 *quater*, apartado 1.

6. Si un Estado miembro desea aplicar las disposiciones del artículo 7, apartado 11, respecto de sistemas de peajes ya existentes a … (*), deberá facilitar información que demuestre que el peaje medio ponderado que se aplica a la infraestructura en cuestión cumple lo dispuesto en el artículo 2, letra a *bis*), y en el artículo 7, apartados 9 y 10.».

4) El artículo 8, apartado 2, letra b), se sustituye por el texto siguiente:

«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;».

5) Se inserta el artículo siguiente:

«*Artículo 8 bis*

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

6) El artículo 9 se modifica como sigue:

a) se añade la letra siguiente en el apartado 1:

«d) gravámenes sobre los seguros.»;

b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. De conformidad con el principio de subsidiariedad, los Estados miembros decidirán el destino que debe darse a los ingresos procedentes de los gravámenes por la utilización de la infraestructura vial. A fin de permitir el desarrollo de la red de transporte en su conjunto, los ingresos procedentes de los gravámenes deben utilizarse en beneficio del sector del transporte y para optimizar la totalidad del sistema de transportes.».

(*) Veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

7) Se insertan los artículos siguientes:

«*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.

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 del anexo III. La Comisión actualizará y clarificará los anexos 0, III y IV en función de los progresos técnicos y los anexos I y II en función de la inflación, de conformidad con el procedimiento a que se refiere elartículo 9 *quater*, apartado 3.

Artículo 9 quater

1. La Comisión estará asistida por un Comité.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo contemplado en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

4. El Comité adoptará su Reglamento interno».

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

«*Artículo 11*

A más tardar el … (*), la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y los efectos de la presente Directiva, teniendo en cuenta los avances de la tecnología y la evolución de la densidad de la circulación, en el que se evalúe la incidencia de la Directiva en el mercado interior, con inclusión de las regiones insulares, sin litoral y periféricas de la Comunidad, los niveles de inversión en el sector y la contribución de la Directiva a los objetivos de una política de transporte sostenible.

Dicho informe irá acompañado, en su caso, de propuestas de revisión de la presente Directiva dirigidas al Parlamento Europeo y al Consejo.

Los Estados miembros remitirán la información necesaria a la Comisión, a más tardar el … (**).».

9) El cuadro del anexo II en el que se indica el importe anual de las tasas se sustituye por el cuadro siguiente:

	«Máximo de tres ejes	Mínimo de cuatro ejes
EURO 0 y EURO I	1 020	1 648
EURO II y EURO III	904	1 488
EURO IV, EURO V y VEM	797	1 329»

10) La última frase del anexo II se sustituye por el texto siguiente:

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

11) Se inserta en la Directiva el anexo 0 cuyo texto figura en el anexo I de la presente Directiva.

12) Se añade a la Directiva el anexo III cuyo texto figura en el anexo II de la presente Directiva.

13) Se añade a la Directiva el anexo IV cuyo texto figura en el anexo III de la presente Directiva.

Artículo 2

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el … (***). Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones de derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva, así como una tabla de correspondencias entre las disposiciones de la presente Directiva y las disposiciones nacionales adoptadas.

Artículo 3

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*
…	…

(*) Cinco años después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

(**) Cincuenta y cuatro meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

(***) Veinticuatro meses después de la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva.

ANEXO I

«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 (1)
Vehículo "EURO II"	4,0	1,1	7,0	0,15

(1) 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 (1):

	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^{-1}
Vehículo "EURO III"	2,1	0,66	5,0	0,10 (2)	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

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

4. Podrán considerarse futuras clases de emisiones de vehículos, tal como se definen en la Directiva 88/77/CE, y modificaciones ulteriores.».

ANEXO II

«ANEXO III

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

El presente anexo define los principios fundamentales para el cálculo de los peajes medios ponderados con el fin de ajustarse a lo dispuesto en el artículo 7, apartado 9. No obstante la obligación de que los peajes guarden relación con los costes, los Estados miembros podrán decidir, de conformidad con el artículo 7 *bis*, apartado 1, no recuperar la totalidad de los costes mediante los ingresos en concepto de peaje o, de conformidad con el artículo 7, apartado 10, no ajustar al promedio el importe de determinados peajes [1].

La aplicación de estos principios deberá concordar plenamente con otras obligaciones que impone la normativa comunitaria, en particular el requisito de que los contratos de concesión se adjudiquen de conformidad con la Directiva 2004/18/CE y otros instrumentos comunitarios 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 cubiertos**

— 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 artículo 7 *bis*, apartado 1), 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, concepción, 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 plazo 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 plazo 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.

— 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.

[1] Estas disposiciones, junto con la flexibilidad ofrecida en cuanto al modo en que se recuperan los costes a lo largo del tiempo (véase el punto 2.1, tercer guión) dejan un margen considerable para fijar los peajes en niveles que resulten aceptables para los usuarios y se adapten a los objetivos específicos de la política de transportes de cada Estado miembro.

— 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 kilómetros recorridos por los vehículos correspondientes a los vehículos pesados podrán ajustarse mediante "factores de equivalencia" objetivamente justificados como los que se recogen en el punto 4 [1].

— 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 kilómetros recorridos por los vehículos, 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,

— los cánones y tasas administrativos relativos a los contratos de concesión,

— los costes de gestión, administrativos y de servicios relativos a la explotación de la infraestructura.

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 pesados, factores de equivalencia y mecanismo de corrección**

— El cálculo de los peajes se efectuará basándose en los porcentajes reales y previstos de kilómetros recorridos por los vehículos correspondientes a 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 pesados 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.

[1] 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 vital largo.

Clase de vehículo (1)	Factores de equivalencia		
	Reparaciones estructurales (2)	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

(1) Para la determinación de la clase de vehículo, véase el anexo IV.
(2) 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 deficiencia en la recuperación de costes que se deba a errores de previsión.»

ANEXO III

«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 [1]		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	
Dos ejes				
7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	7,5 12 13 14 15	12 13 14 15 18	I
Tres ejes				
15 17 19 21 23 25	17 19 21 23 25 26	15 17 19 21	17 19 21 23	
		23 25	25 26	II
Cuatro ejes				
23 25 27	25 27 29	23 25	25 27	I
		27 29 31	29 31 32	II
29 31	31 32			

[1] 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).

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	
2 + 1 ejes				
7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	I
2 + 2 ejes				
23 25 26 28	25 26 28 29	23 25 26 28	25 26 28 29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33 36	36 38	33	36	III
2 + 3 ejes				II
36 38	38 40	36	38	
		38	40	III
3 + 2 ejes				II
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	III
40	44			
3 + 3 ejes				
36 38	38 40	36	38	I
		38	40	II
40	44	40	44»	

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS DEL CONSEJO

I. INTRODUCCIÓN

La Comisión adoptó su propuesta el 23 de julio de 2003.

El 20 de abril de 2004, el Parlamento Europeo adoptó su dictamen en primera lectura.

El 6 de septiembre de 2005, el Consejo adoptó su Posición Común con arreglo al artículo 251 del Tratado.

Al llevar a cabo sus trabajos, el Consejo tomó nota asimismo de los dictámenes del Comité Económico y Social Europeo ([1]) y del Comité de las Regiones ([2]).

II. ANÁLISIS DE LA POSICIÓN COMÚN

En el cuarto intento, que tuvo lugar el 21 de abril de 2005, el Consejo pudo por fin alcanzar un acuerdo político para preparar la adopción de la Posición Común, poniendo fin de este modo al proceso de negociación interna que duró más de 18 meses. La dificultad para alcanzar este acuerdo refleja los distintos intereses y actitudes de los Estados miembros, dependiendo tanto de su posición geográfica (en el centro o en la periferia del mercado interior) como de otros factores, como el estado de desarrollo de su actual red de carreteras y su método preferido de financiación de proyectos de infraestructura.

La negociación tuvo lugar en un contexto político determinado por el Libro Blanco de 2001 de la Comisión sobre la política europea de transportes de cara al 2010 ([3]), que puso de relieve el papel fundamental de una tarificación eficaz de los transportes como herramienta para reequilibrar el crecimiento de los distintos modos de transporte, y poner remedio de este modo a los crecientes problemas de congestión y de efectos perjudiciales para el medio ambiente.

1. *Responder a los objetivos políticos prioritarios*

En su Posición Común, el Consejo se centró en introducir mejoras específicas que aportaran un valor añadido a la Directiva vigente, de manera que el nuevo marco jurídico refleje las necesidades de una política comunitaria de transportes moderna y adaptada al siglo XXI. En especial la Posición Común:

— aborda los problemas de *la congestión y los efectos perjudiciales para el medio ambiente,*

— proporciona un medio para obtener *financiación* adicional destinada a las inversiones en *infraestructuras alternativas* (transferencia entre modos),

— consigue una mayor *transparencia y objetividad a la hora de fijar peajes*, junto con «instrumentos» adicionales que permitan a la Comisión seguir la observancia con mayor facilidad,

— adapta el marco legislativo al modelo de *asociación entre el sector público y privado* para la financiación de la construcción de infraestructuras.

Las modificaciones correspondientes a estos cuatro objetivos se especifican a continuación.

([1]) DO C 241 de 28.9.2004, p. 58.
([2]) DO C 109 de 30.4.2004, p. 14.
([3]) COM(2001) 370 de 12 de septiembre de 2001.

i) *Hacer frente a la congestión y a los efectos perjudiciales para el medio ambiente*

Variación de los peajes (artículo 7, apartado 10)

La posibilidad de variar los peajes en función de la categoría EURO y de la hora del día es el principal mecanismo previsto para hacer frente a la congestión y a los efectos perjudiciales para el medio ambiente. El Consejo se inspiró en el Parlamento Europeo (enmienda 29) para introducir la posibilidad de variar los peajes los fines de semana o en días festivos. Sin embargo, la variación permitida por el texto del Consejo va mucho más lejos que la enmienda 29. Una diferencia clave es que el Parlamento propugne un límite general, de manera que los peajes más elevados no puedan ser más del doble de los más bajos. En cambio, por lo que se refiere a la variación vinculada a los daños causados a la carretera (por ejemplo por el peso, el número de ejes), el Consejo no la limita en absoluto, y por lo que se refiere a la clase de emisiones y a la variación relativa a la hora, los límites del 100 % son acumulativos. Consecuencia de lo que antecede es que un camión pesado y contaminante que viaje en una hora del día cargada podría acabar pagando quizás cuatro veces más que un vehículo más ligero y limpio que viaje en una hora tranquila. Esta consecuencia queda potenciada además por la introducción de un posibilidad de un «tipo cero» a determinadas horas del día.

La salvaguardia para evitar abusos ante estas nuevas posibilidades es la introducción de una exigencia clara e inequívoca de que los sistemas de variación han de ser neutrales en cuanto a los ingresos, y de que cualquier ingreso excesivo involuntario debe ser compensado mediante peajes reducidos en los años subsiguientes. Este principio de neutralidad en materia de ingresos se encuentra también en la enmienda 12 del Parlamento.

El segundo elemento de la Posición Común pertinente en cuestiones de medio ambiente y de congestión es el recargo de que trata la siguiente sección.

ii) *Financiación de infraestructuras alternativas*

Recargo (artículo 7, apartado 11)

El Consejo ha aceptado la propuesta de la Comisión de que sea posible, en casos excepcionales, imponer un recargo a los peajes en regiones montañosas para carreteras sujetas a la congestión o a efectos perjudiciales para el medio ambiente. En los casos transfronterizos ha optado asimismo por un nivel del 25 %, siendo el nivel máximo para los casos no transfronterizos del 15 %. No se ha mantenido la sugerencia del Parlamento (enmienda 30) de ampliar el recargo a las zonas urbanas contaminadas. La exigencia de utilizar los ingresos del recargo para financiaciones cruzadas destinadas a proyectos prioritarios de RTE en el mismo corredor de transporte se ha mantenido y reforzado en el texto de la Posición Común.

El recargo es significativo ya que representa unos ingresos netos adicionales (más allá de los costes de construcción de la carretera que se utiliza) que se destinan específicamente a la financiación de la infraestructura alternativa (en la mayoría de los casos ferroviaria).

iii) *Niveles de peaje transparentes y objetivos, supervisados por la Comisión*

Definición de «costes de construcción» (artículo 2, letra a *ter*)

La Posición Común incluye esta nueva definición, propuesta por la Comisión, como medio para definir los costes históricos que pueden ser tomados en consideración al calcular los niveles de peaje. El texto del Consejo hace suya la sugerencia del Parlamento (enmienda 21) de permitir solamente una porción de dichos costes, pero utiliza la vida útil predeterminada y no el grado de amortización como referencia para este prorrateo. (La amortización es más difícil de aplicar como concepto si la construcción de la infraestructura no se financia mediante empréstito).

Costes permisibles (artículo 7, apartado 9)

La Posición Común incorpora la propuesta de la Comisión de desarrollar más detalladamente los costes en los que pueden basarse los peajes. Se han incorporado elementos de la enmienda 28 del Parlamento, como la supresión de los costes de accidentes no cubiertos por un sistema de seguros, la inclusión del rendimiento del capital y la clarificación de que se trata de niveles máximos (esta clarificación figura en el artículo 7 *bis*, apartado 1, del texto del Consejo).

Descuentos para los usuarios habituales (artículo 7, apartados 4 *ter* y 4 *quater*)

El artículo 8 *ter* propuesto por la Comisión se ha suprimido y sustituido por las disposiciones anteriormente mencionadas que contienen un límite porcentual de los descuentos para usuarios habituales. Ello constituye una importante contribución para garantizar una claridad y una objetividad mucho mayores sobre el nivel de los descuentos permitidos con arreglo a la legislación comunitaria.

Metodología/Principios de cálculo (anexo III)

La breve metodología propuesta por la Comisión se ha ampliado y desarrollado para formar una serie de principios exhaustivos relativos al cálculo y asignación de los costes, vinculantes para todos los sistemas de peajes que se introduzcan en el futuro, si bien de manera indirecta por lo que se refiere a los sistemas de concesión. La Comisión puede actualizar y clarificar dichos principios mediante comitología.

Supervisión del sistema (artículo 8 *bis*)

A la vez que se acepta la sugerencia del Parlamento de suprimir las disposiciones destinadas a designar a las autoridades independientes de supervisión de las infraestructuras en los Estados miembros (enmiendas 18 y 38), el cometido de la Comisión de supervisar el sistema y comprobar que los nuevos acuerdos en materia de peajes cumplen las normas vigentes se desarrolla más en el artículo 7 *bis*.

iv) *Compatibilidad con las asociaciones entre el sector público y el privado*

Régimen específico para los contratos de concesión

Dado que las asociaciones entre el sector público y privado basadas en concesiones se han vuelto el medio más corriente de financiación y creación de nuevas infraestructuras, el Consejo ha introducido algunos elementos nuevos en el texto de la Posición Común con objeto de garantizar que la Directiva se adapta a la realidad de las asociaciones entre el sector público y el privado. Dichos cambios, que constituyen la respuesta efectiva del Consejo a la preocupación manifestada en las enmiendas 9, 33 y 52, son los siguientes:

— trato especial para los contratos en la definición de «costes de construcción», que figura en el artículo 2, letra a *bis*,

— posibilidad de que los peajes incluyan un margen de beneficios, contemplada en el artículo 7, apartado 9,

— «aplicación indirecta» a los contratos de concesión del sistema de supervisión, que figura en el artículo 7 *bis*.

2. ***Otras cuestiones importantes***

Afección/destino de los ingresos procedentes de los peajes (artículo 9, apartado 2)

El Consejo ha aceptado en su totalidad el delicado compromiso sugerido por el Parlamento Europeo sobre esta cuestión en la enmienda 48. Se mantiene una identificación estricta de los ingresos procedentes del recargo (artículo 7, apartado 11) para la reinversión en proyectos RTE apropiados.

Costes medioambientales externos

Tras estudiar las enmiendas del Parlamento 2, 17, 25, 28, 41 y 50, el Consejo ha elegido seguir la propuesta de la Comisión y mantener el actual sistema basado en la recuperación de los costes de la infraestructura.

Ámbito de aplicación (artículo 7, apartados 1 y 2)

La propuesta de la Comisión exige que los Estados miembros apliquen un sistema de peajes «todo o nada», aplicable a todas las carreteras de la RTE y a todos los vehículos que sobrepasen las 3,5 toneladas. El Consejo consideró que dicho ámbito de aplicación crearía un mayor desincentivo a la introducción de sistemas de peaje en muchos Estados miembros, en los que la aceptación por parte del público de los peajes no puede presuponerse. Como tal, la propuesta de la Comisión podría perjudicar gravemente el objetivo central de evolucionar hacia un sistema en que los usuarios contribuyan más a los costes de la infraestructura de transportes que utilizan. El Consejo ha optado en cambio por un marco conforme al cual se aplican las normas comunitarias siempre que exista peaje en una carretera de la RTE aplicado a los vehículos de 3,5 toneladas o más, pero los Estados miembros conservan la facultad de decidir en qué partes de su red RTE se aplican peajes y si se limitan éstos a los vehículos más pesados.

En otros lugares de la Directiva el Consejo ha tratado de limitar la flexibilidad sugerida por la Comisión de que los Estados miembros apliquen peajes muy altos en determinadas carreteras (por ejemplo carreteras con una alta proporción de tráfico en tránsito). Por ejemplo, el artículo 7, apartado 10, letra c), propuesto por la Comisión, que autorizaba a variar los peajes en determinadas carreteras de la red, se ha suprimido.

Compensación para los usuarios de carreteras

Como al Parlamento Europeo (véase la enmienda 36), también inquietaba al Consejo la posibilidad de que el medio que preconiza la propuesta de la Comisión para compensar a los transportistas por los costes adicionales que pudieran generar los sistemas de peaje, consistente en reducciones de la tributación de los vehículos, fuera a tener un efecto discriminatorio. El Consejo tampoco vio razón alguna para «deshacer» la armonización de la tributación de los vehículos establecida por la actual Directiva. Así pues, en el texto del Consejo se ha suprimido el artículo 7 *ter* propuesto por la Comisión y se lo ha sustituido por el considerando 10, que se refiere también a otros medios de compensación como puede ser la reducción de la fiscalidad de los carburantes, inspirándose de este modo en la idea contemplada en la enmienda 13 del Parlamento.

3. ***Enmiendas del Parlamento Europeo***

La respuesta del Consejo a las enmiendas 2, 9, 12, 13, 17, 18, 21, 25, 28, 29, 30, 33, 36, 38, 41, 48, 50 y 52 figuran más arriba en relación con las cuestiones clave.

Además el Consejo ha aceptado en su totalidad, en parte o en principio, las enmiendas 3, 4, 10, 22, 24, 34, 39, 42 y 43.

III. **CONCLUSIÓN**

Los esfuerzos intensivos y continuados realizados en el seno del Consejo para alcanzar un acuerdo sobre esta Posición Común reflejan una conciencia aguda de la importancia de este tema para la política comunitaria de transporte en sentido amplio. La Posición Común establece un marco legislativo para la tarificación que es más claro y fácil de aplicar de manera transparente, objetiva y justa, pero que al mismo tiempo brinda nuevas posibilidades de utilizar de manera legítima los peajes como instrumento para abordar los problemas medioambientales y de congestión a los que la Comunidad debe hacer frente. El texto logra mejoras reales, identificables y tangibles respecto de la Directiva de 1999, equilibrando cuidadosamente la necesidad de avanzar hacia una política de transportes sostenible, y la importancia de un mercado interior que funcione correctamente.