

Bruselas, 5 de noviembre de 2018
(OR. en)

13535/18

**Expediente interinstitucional:
2017/0114(COD)**

**CODEC 1784
TRANS 477
FISC 428
ENV 689
PE 145**

NOTA INFORMATIVA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
Asunto:	Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras - Resultado de la primera lectura del Parlamento Europeo (Estrasburgo, del 22 al 25 de octubre de 2018)

I. INTRODUCCIÓN

La ponente, D.^a Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (S&D, FR), presentó, en nombre de la Comisión de Transportes y Turismo un informe relativo a la propuesta de Directiva. El informe contenía 131 enmiendas (enmiendas 1-131) a la propuesta.

Además, los grupos políticos presentaron las siguientes enmiendas: Verts/ALE presentó nueve (133-141), EFDD presentó una (132) y ENF presentó treinta (142-171). Una enmienda (172) fue presentada por más de 38 diputados al Parlamento Europeo.

II. VOTACIÓN

En la votación celebrada el 25 de octubre de 2018, el Pleno aprobó las siguientes enmiendas: 1-4, 5 (primera parte), 6-8, 10-18, 20-25, 27-44, 46 (primera parte), 47-59, 61-70, 72, 75-131 y 164.

La propuesta de la Comisión así modificada constituye la posición en primera lectura del Parlamento, que figura en su resolución legislativa recogida en el anexo¹.

¹ En la versión de la posición del Parlamento en la resolución legislativa se han marcado los cambios que se han introducido en la propuesta de la Comisión mediante las enmiendas. Las adiciones al texto de la Comisión se destacan en ***negrita y cursiva***. El símbolo «■» indica la supresión de texto.

Aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras*I**

Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 25 de octubre de 2018, sobre la propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (COM(2017)0275 – C8-0171/2017 – 2017/0114(COD))

(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)

El Parlamento Europeo,

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2017)0275),
 - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C8-0171/2017),
 - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
 - Visto el dictamen motivado presentado por el Consejo Federal austríaco, de conformidad con lo dispuesto en el Protocolo n.º 2 sobre la aplicación de los principios de subsidiariedad y proporcionalidad, en el que se afirma que el proyecto de acto legislativo no respeta el principio de subsidiariedad,
 - Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo, de 18 de octubre de 2017²,
 - Visto el dictamen del Comité de las Regiones, de 1 de febrero de 2018³,
 - Visto el artículo 59 de su Reglamento interno,
 - Vistos el informe de la Comisión de Transportes y Turismo y la opinión de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (A8-0202/2018),
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
 2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si sustituye su propuesta, la modifica sustancialmente o se propone modificarla sustancialmente;
 3. Encarga a su presidente que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.

² DO C 81 de 2.3.2018, p. 188

³ DO C 176 de 23.5.2018, p. 66.

Enmienda 1

Propuesta de Directiva Considerando 1 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 bis) En su Libro Blanco, la Comisión fijó un plazo para 2020 para «avanzar en el sentido de la internalización obligatoria y completa de los costes externos del transporte por carretera y ferroviario añadiendo a la compensación obligatoria por los costes del desgaste los costes asociados al ruido, la contaminación local y la congestión».

Enmienda 2

Propuesta de Directiva Considerando 1 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 ter) La circulación de los vehículos de transporte de mercancías y pasajeros es un factor que contribuye a la emisión de contaminantes a la atmósfera. Dichos contaminantes, que tienen un gravísimo impacto en la salud de las personas y son responsables del deterioro de la calidad del aire ambiente en la Unión, incluyen el PM2, el NO2 y el O3. En 2014, estos tres contaminantes causaron respectivamente 399 000, 75 000 y 13 600 muertes prematuras por exposición prolongada en la Unión, de acuerdo con la información comunicada por la Agencia Europea de Medio Ambiente en 2017.

Enmienda 3

Propuesta de Directiva Considerando 1 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 quater) Según la Organización Mundial de la Salud, el ruido producido por el tráfico rodado es por si solo el segundo factor de estrés ambiental más perjudicial en Europa, superado únicamente por la contaminación atmosférica. Al ruido producido por el tráfico rodado se le pueden atribuir al menos 9 000 muertes prematuras por enfermedades cardiovasculares al año.

Enmienda 4

Propuesta de Directiva Considerando 1 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(1 quinquies) Según el informe de 2017 sobre la calidad del aire de la Agencia Europea de Medio Ambiente, en 2015 el sector del transporte por carretera fue el que más contribuyó al total de emisiones de NOx y el segundo mayor emisor de contaminación de carbono negro.

Enmienda 5

Propuesta de Directiva Considerando 3

Texto de la Comisión

Enmienda

(3) Todos los vehículos ***pesados*** tienen un impacto significativo en las infraestructuras viarias y contribuyen a la contaminación atmosférica, ***mientras que*** los vehículos ligeros constituyen la fuente de la mayoría de los impactos ambientales y sociales negativos del transporte por carretera relacionados con las emisiones y la congestión. En aras de la igualdad de trato y la competencia leal, procede

(3) Todos los vehículos tienen un impacto significativo en las infraestructuras viarias y contribuyen a la contaminación atmosférica, ***y*** los vehículos ligeros constituyen la fuente de la mayoría de los impactos ambientales y sociales negativos del transporte por carretera relacionados con las emisiones y la congestión. En aras de la igualdad de trato y la competencia leal, procede garantizar que los vehículos

garantizar que los vehículos no abarcados hasta ahora por el marco establecido en la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los peajes y tasas de infraestructura sean incluidos en el presente marco. El ámbito de aplicación de esta Directiva debe por tanto ampliarse a los vehículos pesados distintos de los destinados al transporte de mercancías y a los vehículos ligeros, ***incluidos*** los turismos.

no abarcados hasta ahora por el marco establecido en la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere a los peajes y tasas de infraestructura sean incluidos en el presente marco. El ámbito de aplicación de esta Directiva debe por tanto ampliarse a los vehículos pesados distintos de los destinados al transporte de mercancías y a los vehículos ligeros y los turismos. ***Las tasas para los turismos se pueden modular, a fin de evitar una penalización excesiva de los usuarios frecuentes. En aras de la igualdad de trato, las tasas se deben aplicar de manera no discriminatoria en función de la categoría del vehículo, así como de forma diferente según el impacto de los vehículos en las infraestructuras, su incidencia en el medio ambiente y la sociedad, y en la situación socioeconómica específica de determinados usuarios para los que únicamente es posible desplazarse por carretera hasta su lugar de trabajo.***

Enmienda 6

Propuesta de Directiva Considerando 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

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

Enmienda 7

Propuesta de Directiva Considerando 3 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

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

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

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

^{1quater} **Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia**

Enmienda 8

Propuesta de Directiva Considerando 4

Texto de la Comisión

(4) Las tasas de base temporal por el uso de infraestructuras, por su propia naturaleza, no reflejan con exactitud los costes reales de las infraestructuras y, por razones similares, no son eficaces cuando se trata de incentivar un sistema más limpio y eficiente, o la reducción de la congestión. Por consiguiente, deben ser gradualmente sustituidas por tasas basadas en la distancia, que son más justas, más eficientes y más eficaces.

Enmienda

(4) Las tasas de base temporal por el uso de infraestructuras, por su propia naturaleza, no reflejan con exactitud los costes reales de las infraestructuras y, por razones similares, no son eficaces cuando se trata de incentivar un sistema más limpio y eficiente, o la reducción de la congestión. Por consiguiente, ***en el caso de los vehículo pesados*** deben ser gradualmente sustituidas por tasas basadas en la distancia, que son más justas, más eficientes y más eficaces.

Enmienda 10

Propuesta de Directiva Considerando 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 bis) Para garantizar que esta sustitución gradual de las tasas de base temporal por tasas basadas en la distancia no suponga un nuevo obstáculo al acceso a los principales mercados europeos de transporte de las regiones y los países periféricos, debe establecerse lo antes posible un sistema de compensación para contrarrestar los costes añadidos y garantizar así que ello no represente una importante pérdida de competitividad.

Enmienda 11

Propuesta de Directiva Considerando 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 ter) *Con el fin de evitar la desviación del tráfico hacia carreteras sin peajes, lo que puede repercutir gravemente en la seguridad vial y la utilización óptima de la red de carreteras, los Estados miembros deben poder aplicar peajes en cualquier carretera que esté en competencia directa con las redes transeuropeas.*

Enmienda 12

Propuesta de Directiva Considerando 4 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 quater) *Las tasas por el uso temporal de infraestructuras alientan a los conductores a viajar más durante el período de validez de la viñeta, aplicando de forma incorrecta los principios de «quien contamina, paga» y «el usuario paga».*

Enmienda 13

Propuesta de Directiva Considerando 4 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 quinquies) *Con el fin de garantizar la correcta aplicación de la presente Directiva, los marcos contractuales que regulan los contratos de concesión en materia de percepción de tasas viarias deben facilitar, dentro del respeto de la Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, la adaptación de dichos contratos a la evolución del marco*

Enmienda 14

Propuesta de Directiva Considerando 4 sexies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(4 sexies) En este sentido, debe contemplarse la posibilidad de compensar los costes adicionales que se derivan del carácter periférico mediante mecanismos que permitan el acceso a flotas más eficientes desde el punto de vista energético y el suministro prioritario de infraestructura o tecnologías exclusivas como por ejemplo las autopistas eléctricas. Estos mecanismos de compensación pueden formar parte del futuro MCE posterior a 2020.

Enmienda 15

Propuesta de Directiva Considerando 5

Texto de la Comisión

Enmienda

(5) A fin de garantizar la aceptación por los usuarios de los futuros sistemas de tarificación vial, conviene autorizar a los Estados miembros a introducir sistemas adecuados de cobro de tasas como parte de un paquete más amplio de servicios de movilidad. Tales sistemas deben asegurar una distribución equitativa de los costes de las infraestructuras y reflejar el principio de «quien contamina paga». Los Estados miembros que adopten un sistema de esas características deben garantizar que sea conforme a las disposiciones de la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

(5) A fin de garantizar la aceptación por los usuarios de los futuros sistemas de tarificación vial, conviene autorizar a los Estados miembros a introducir sistemas adecuados de cobro de tasas como parte de un paquete más amplio de servicios de movilidad. Tales sistemas deben asegurar una distribución equitativa de los costes de las infraestructuras y reflejar el principio de «quien contamina paga», ***e incorporar mecanismos para asignar los ingresos derivados de las tasas de infraestructura. A este respecto, los Estados miembros deben gozar también de libertad para aplicar peajes en carreteras que no formen parte de la red principal de transporte.*** Los Estados miembros que adopten un sistema de esas características

deben garantizar que sea conforme a las disposiciones de la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

Enmienda 16

Propuesta de Directiva Considerando 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 bis) Debe instarse a los Estados miembros a que, cuando apliquen los sistemas de tarificación de las infraestructuras viarias para los turismos, tengan en cuenta los factores socioeconómicos.

Enmienda 17

Propuesta de Directiva Considerando 5 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 ter) El cobro de tasas por medios electrónicos a todos los usuarios de la carretera implica la recopilación y el almacenamiento en masa de datos personales, que pueden ser utilizados asimismo para elaborar perfiles de movimiento globales. Los Estados miembros y la Comisión deben tener en cuenta sistemáticamente los principios de limitación de la finalidad y de minimización de los datos a la hora de aplicar la presente Directiva. Las soluciones técnicas para la recopilación de datos en relación con el cobro de las tasas de infraestructura deberían incorporar, por tanto, opciones de pago anonimizado, encriptado o anticipado.

Enmienda 18

Propuesta de Directiva Considerando 5 quater (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

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

Enmienda 20

Propuesta de Directiva Considerando 5 quinquies (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(5 quinquies) Es particularmente importante que los Estados miembros establezcan un sistema de tarificación justo que no penalice a los usuarios de vehículos particulares que, por su lugar de residencia en el medio rural o en zonas de difícil acceso o aisladas, se vean obligados a utilizar con mayor regularidad carreteras sujetas a tasas. En virtud de la política de desarrollo territorial, los Estados miembros deberían aplicar tasas reducidas a los usuarios de dichas zonas.

Enmienda 21

Propuesta de Directiva
Considerando 6

Texto de la Comisión

(6) Al igual que con respecto a los vehículos pesados, es importante garantizar que ***todas las*** tasas de base temporal aplicadas a los vehículos ligeros sean proporcionadas, incluso en el caso de los períodos inferiores a un año. A este respecto, debe tenerse en cuenta el hecho de que los vehículos ligeros tienen un patrón de uso diferente de los vehículos pesados. El cálculo de tasas proporcionadas de base temporal podría efectuarse a partir de los datos disponibles sobre los patrones de desplazamiento.

Enmienda

(6) Al igual que con respecto a los vehículos pesados, es importante garantizar que, ***en caso de que los Estados miembros introduzcan*** tasas de base temporal aplicadas a los vehículos ligeros, ***estas*** sean proporcionadas, incluso en el caso de los períodos inferiores a un año. A este respecto, debe tenerse en cuenta el hecho de que los vehículos ligeros tienen un patrón de uso diferente de los vehículos pesados. El cálculo de tasas proporcionadas de base temporal podría efectuarse a partir de los datos disponibles sobre los patrones de desplazamiento, ***a condición de que garantice la no discriminación.***

Enmienda 22

Propuesta de Directiva
Considerando 7

Texto de la Comisión

(7) Con arreglo a la Directiva 1999/62/CE, ***puede*** aplicarse una tasa por costes externos a un nivel próximo del coste marginal social del uso del vehículo en cuestión. Este método ha demostrado ser el más justo y eficiente para tener en cuenta los impactos negativos para el medio ambiente y la salud de la contaminación atmosférica y acústica generadas por los vehículos pesados y garantizaría una contribución justa por parte de estos al cumplimiento de las normas de calidad del aire de la UE, así como de los límites u objetivos aplicables en materia de ruido. Conviene por tanto facilitar la aplicación de esas tasas.

Enmienda

(7) Con arreglo a la Directiva 1999/62/CE, ***debe*** aplicarse una tasa por costes externos ***en virtud del principio de «quien contamina paga»*** a un nivel próximo del coste marginal social del uso del vehículo en cuestión. Este método ha demostrado ser el más justo y eficiente para tener en cuenta los impactos negativos para el medio ambiente y la salud de la contaminación atmosférica y acústica generadas por los vehículos pesados y garantizaría una contribución justa por parte de estos al cumplimiento de las normas de calidad del aire de la UE, así como de los límites u objetivos aplicables en materia de ruido. Conviene por tanto facilitar la aplicación de esas tasas.

Enmienda 23

Propuesta de Directiva Considerando 8

Texto de la Comisión

(8) A tal efecto, los valores máximos de la tasa media ponderada por costes externos deben sustituirse por valores de referencia fácilmente aplicables y actualizados en función de la inflación, los progresos científicos alcanzados en la estimación de los costes externos del transporte por carretera y la evolución de la composición del parque de vehículos.

Enmienda

(8) A tal efecto, ***se debe introducir la posibilidad de aplicar una tasa por costes externos en las redes no cubiertas por una tasa de infraestructura***, y los valores máximos de la tasa media ponderada por costes externos deben sustituirse por valores de referencia ***mínimos*** fácilmente aplicables y actualizados en función de la inflación, los progresos científicos alcanzados en la estimación de los costes externos del transporte por carretera y la evolución de la composición del parque de vehículos.

Enmienda 24

Propuesta de Directiva Considerando 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

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

Enmienda 25

Propuesta de Directiva Considerando 8 ter (nuevo)

(8 ter) A fin de garantizar una adecuada reutilización de los ingresos procedentes de las tasas por costes externos, sería conveniente reinvertir dichos ingresos en el sector de la infraestructura de transporte a fin de fomentar modos de transporte más sostenibles con un menor impacto medioambiental.

Enmienda 27

Propuesta de Directiva Considerando 9

(9) La diferenciación de las tasas por el uso de la infraestructura en función de la clase de emisión EURO ha contribuido al uso de vehículos más limpios. No obstante, con la renovación de los parques de vehículos, cabe prever que la diferenciación de las tasas según este criterio en la red interurbana ***quede obsoleta*** a finales de 2020, por lo que conviene eliminarla progresivamente hasta esa fecha. A partir de la misma fecha, las tasas de externalidad deberán aplicarse de forma más sistemática como medio específico de recuperación de los costes externos en relación con las situaciones en que estos sean más importantes.

(9) La diferenciación de las tasas por el uso de la infraestructura en función de la clase de emisión EURO ha contribuido al uso de vehículos más limpios. No obstante, con la renovación de los parques de vehículos, cabe prever que la diferenciación de las tasas según este criterio en la red interurbana ***sea menos eficaz*** a finales de 2020, por lo que conviene eliminarla progresivamente hasta esa fecha. A partir de la misma fecha, las tasas de externalidad deberán aplicarse de forma más sistemática como medio específico de recuperación de los costes externos en relación con las situaciones en que estos sean más importantes.

Enmienda 28

Propuesta de Directiva Considerando 12

Texto de la Comisión

(12) A fin de promover el uso de los vehículos más limpios y eficientes, los Estados miembros deben aplicar peajes y tasas por el uso de la infraestructura significativamente reducidos a esos vehículos.

Enmienda

(12) A fin de promover el uso de los vehículos más limpios y **más** eficientes, los Estados miembros deben aplicar peajes y tasas por el uso de la infraestructura significativamente reducidos a esos vehículos. ***Para facilitar y acelerar la aplicación de esos dispositivos, se deben aplicar esas reducciones independientemente de la entrada en vigor del Reglamento (UE) .../... de la Comisión por el que se aplica el Reglamento (UE) n.º 595/2009 de la Comisión relativo a la certificación de las emisiones de CO₂ y del consumo de combustible de los vehículos pesados. Los vehículos de emisiones cero no deben estar sujetos a ninguna tasa por costes externos relacionada con la contaminación atmosférica.***

Enmienda 29

**Propuesta de Directiva
Considerando 12 bis (nuevo)**

Texto de la Comisión

Enmienda

(12 bis) El tránsito transalpino supone un problema particular para las regiones afectadas en términos de ruido, contaminación atmosférica y desgaste de infraestructuras, lo que se ve exacerbado por la competencia en términos de costes con otros corredores próximos. Por consiguiente, debe reservarse a las regiones y Estados miembros afectados un alto grado de flexibilidad en cuanto a la imputación de costes externos y la aplicación de medidas de gestión del tráfico, entre otras cosas, con miras a prevenir efectos indeseados de desplazamiento y el desvío del tráfico entre corredores.

Enmienda 30

Propuesta de Directiva Considerando 13

Texto de la Comisión

(13) La congestión vial, a la que contribuyen en proporciones diferentes todos los vehículos de motor, representa un coste de cerca del 1 % del PIB. Una parte significativa de este coste puede atribuirse a la congestión interurbana. Conviene por tanto permitir una tasa de congestión específica, a condición de que se aplique a todas las categorías de vehículos. Para que sea eficaz y proporcionada, la tasa debe calcularse a partir de los costes marginales y diferenciarse en función de la localización, de la hora y de la categoría del vehículo. A fin de maximizar el efecto positivo de las tasas de congestión, la recaudación correspondiente debe destinarse a proyectos que aborden las causas del problema.

Enmienda

(13) La congestión vial, a la que contribuyen en proporciones diferentes todos los vehículos de motor, representa un coste de cerca del 1 % del PIB. Una parte significativa de este coste puede atribuirse a la congestión interurbana. Conviene por tanto permitir una tasa de congestión específica, a condición de que se aplique a todas las categorías de vehículos. Para que sea eficaz, proporcionada **y no discriminatoria**, la tasa debe calcularse a partir de los costes marginales y diferenciarse en función de la localización, de la hora y de la categoría del vehículo. ***Asimismo, se han de encontrar fórmulas equilibradas y compensatorias que no discriminen a los trabajadores que viven en las afueras de las ciudades, que tendrían que correr a cargo de los costes de las tasas por el uso de la infraestructura y los peajes.*** A fin de maximizar el efecto positivo de las tasas de congestión, la recaudación correspondiente debe destinarse a proyectos que aborden las causas del problema.

Enmienda 31

Propuesta de Directiva Considerando 13 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(13 bis) Para contribuir a salvaguardar el patrimonio automovilístico de la Unión, los Estados miembros deben crear una categoría especial para los vehículos de interés histórico de modo que se pueda modular la cuantía de los diferentes

gravámenes recaudados en virtud de la presente Directiva.

Enmienda 32

Propuesta de Directiva Considerando 15 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

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

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

Enmienda 33

Propuesta de Directiva Considerando 16

Texto de la Comisión

(16) Los recargos a la tasa de infraestructura pueden también constituir una contribución útil para resolver problemas relacionados con daños ambientales significativos o de congestión causados por el uso de determinadas carreteras, no exclusivamente en zonas de montaña. ***La actual restricción de los recargos a esas regiones debe por consiguiente suprimirse.*** A fin de evitar que los usuarios paguen dos veces, los recargos ***deben excluirse de*** los tramos de carretera en los que se aplica una tasa de congestión.

Enmienda

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

Enmienda 34

Propuesta de Directiva Considerando 17 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(17 bis) En relación con los vehículos ligeros, es importante garantizar que la presente Directiva no obstaculice la libre circulación de ciudadanos. Los Estados miembros deben poder introducir descuentos y reducciones en los casos en que los usuarios se vean desproporcionadamente afectados por costes derivados de condicionantes geográficos o sociales.

Enmienda 35

Propuesta de Directiva Considerando 18

Texto de la Comisión

(18) Para que sea posible explotar las sinergias potenciales entre los sistemas actuales de tarificación vial, a fin de reducir los costes de explotación, la Comisión debe participar plenamente en la cooperación entre los Estados miembros que tengan intención de introducir sistemas de tarificación comunes.

Enmienda

(18) Para que sea posible explotar las sinergias potenciales entre los sistemas actuales de tarificación vial, a fin de reducir los costes de explotación, la Comisión debe participar plenamente en la cooperación entre los Estados miembros que tengan intención de introducir sistemas de tarificación comunes ***e interoperables***.

Enmienda 36

Propuesta de Directiva Considerando 19

Texto de la Comisión

(19) La tarificación vial ***puede movilizar*** recursos que contribuyan a la financiación del mantenimiento y el desarrollo de una infraestructura de transporte de alta calidad. Resulta por tanto adecuado ***incentivar a*** los Estados miembros ***a usar*** los ingresos procedentes de la tarificación vial en consecuencia y, a tal fin, ***pedir a los Estados miembros*** que informen adecuadamente sobre el uso de esos ingresos. Dicha información debe servir en particular para detectar posibles lagunas de financiación y contribuir a aumentar la aceptación de la tarificación vial por parte de la población.

Enmienda

(19) La tarificación vial ***moviliza*** recursos que contribuyen a la financiación ***y a la financiación cruzada de proyectos de infraestructuras alternativas de transporte*** y del mantenimiento y el desarrollo de una infraestructura ***y unos servicios*** de transporte de alta calidad. Resulta por tanto adecuado ***que los Estados miembros usen*** los ingresos procedentes de la tarificación vial en consecuencia y, a tal fin, ***que se les pida*** que informen adecuadamente sobre el uso de esos ingresos. ***Los ingresos procedentes de tasas de infraestructura y tasas por costes externos deben reinvertirse, por lo tanto, en el sector del transporte.*** Dicha información debe servir en particular para detectar posibles lagunas de financiación y contribuir a aumentar la aceptación de la tarificación vial por parte de la población.

Enmienda 37

Propuesta de Directiva Considerando 21

Texto de la Comisión

(21) Es necesario garantizar que las tasas por costes externos sigan reflejando el coste de la contaminación atmosférica y acústica generada por los vehículos pesados tan exactamente como sea posible sin complicar excesivamente el sistema de tarificación, a fin de incentivar el uso de los vehículos de menor consumo y de mantener la eficacia de los incentivos y la diferenciación actualizada de las tarifas viarias. Por consiguiente, los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea deben delegarse en la Comisión a fin de adaptar los valores *de referencia* relativos a la tarificación de los costes externos al progreso científico, de definir las modalidades de una diferenciación, neutra desde el punto de vista de los ingresos, de las tasas por el uso de las infraestructura según las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados, y de adaptar al progreso técnico las modalidades de la diferenciación de las tasas por el uso de la infraestructura para los vehículos ligeros. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la

Enmienda

(21) Es necesario garantizar que las tasas por costes externos sigan reflejando el coste de la contaminación atmosférica y acústica generada por los vehículos pesados tan exactamente como sea posible sin complicar excesivamente el sistema de tarificación, a fin de incentivar el uso de los vehículos de menor consumo y de mantener la eficacia de los incentivos y la diferenciación actualizada de las tarifas viarias. Por consiguiente, los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea deben delegarse en la Comisión a fin de adaptar los valores *mínimos* relativos a la tarificación de los costes externos al progreso científico, de definir las modalidades de una diferenciación, neutra desde el punto de vista de los ingresos, de las tasas por el uso de las infraestructura según las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados, y de adaptar al progreso técnico las modalidades de la diferenciación de las tasas por el uso de la infraestructura para los vehículos ligeros. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016²¹. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la

preparación de actos delegados.

preparación de actos delegados.

Enmienda 38

Propuesta de Directiva Considerando 21 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(21 bis) A más tardar dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Comisión presentará una propuesta de marco aplicable de forma general, transparente y claro para la internalización de los costes medioambientales, asociados con la congestión y sanitarios que formarán la base para futuros cálculos de las tasas por el uso de la infraestructura. En este contexto, la Comisión debe poder proponer un modelo, acompañado por un análisis de las repercusiones de la internalización de los costes externos para todos los modos de transporte. Por lo que se refiere a la proporcionalidad, deberán tomarse en consideración todos los modos en relación con las tasas de externalidad.

Enmienda 39

Propuesta de Directiva Considerando 21 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

(21 ter) En aras de la transparencia, conviene que los Estados miembros comuniquen a los usuarios de la carretera los resultados obtenidos con la reinversión de las tasas por el uso de la infraestructura, las tasas de externalidad y las tasas de congestión. Por consiguiente, deben presentar los

beneficios logrados respecto a una mejora de la seguridad vial y a la disminución del impacto medioambiental y de la congestión del tráfico.

Enmienda 40

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 1

Directiva 1999/62/CE

Título

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 41

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 2 – letra a

Texto de la Comisión

a) nuevas infraestructuras o nuevas mejoras de infraestructuras (incluidas las reparaciones estructurales significativas;

Enmienda

a) nuevas infraestructuras o nuevas mejoras de infraestructuras, incluidas las reparaciones estructurales significativas ***o infraestructuras de transporte alternativas para la transferencia modal;***

Enmienda 42

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 6

Texto de la Comisión

6. «peaje»: un importe específico basado en la distancia recorrida en una infraestructura determinada y en el tipo de vehículo, cuyo pago da derecho a un vehículo a utilizar las infraestructuras, y que comprende una tasa de infraestructura **y, según el caso, una tasa de congestión o una tasa por costes externos, o ambas;**

Enmienda

6. «peaje»: un importe específico basado en la distancia recorrida en una infraestructura determinada y en el tipo de vehículo, cuyo pago da derecho a un vehículo a utilizar las infraestructuras, y que comprende una ***o más de las siguientes tasas:*** una tasa de infraestructura o una tasa por costes externos;

Enmienda 43

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 11

Texto de la Comisión

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

Enmienda

11. «coste de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico»: coste de los daños ***a la salud de las personas y al medio ambiente*** 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;

Enmienda 44

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Texto de la Comisión

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

Enmienda

12. «coste de la contaminación acústica provocada por el tráfico»: coste de los daños ***a la salud de las personas y al medio ambiente*** ocasionados por el ruido emitido por los vehículos o creado por la interacción de estos con la superficie de la carretera;

Enmienda 46

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 18 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

18 bis. «vehículo ligero»: un vehículo ligero o un turismo;

Enmienda 47

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 19

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 48

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 20 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

20 bis. «vehículo de interés histórico»: vehículo de interés histórico tal y como se define en el artículo 3, apartado 7, de la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo*;

* Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

Enmienda 49

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 22

Texto de la Comisión

Enmienda

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

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

Enmienda 50

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 22 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

22 bis. *«furgoneta destinada al transporte de mercancías»: un vehículo que se utilice en la profesión de transportista de mercancías por carretera, tal como se contempla en el Reglamento (CE) n.º 1071/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, y cuyo peso de carga autorizado se sitúe entre 2,4 y 3,5 toneladas y cuya altura sea superior a dos metros.*

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

Enmienda 51

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 22 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

22 ter. *«funcionamiento de emisiones cero»: un vehículo que funciona sin emisiones de escape en la totalidad de una*

Enmienda 52

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 23 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

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

Enmienda 53

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 27

Texto de la Comisión

Enmienda

27. «contrato de concesión»: ***un contrato público de obras*** según la definición recogida en el artículo 1 de la Directiva 2014/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**;

27. «contrato de concesión»: ***una concesión*** según la definición recogida en el artículo **5, apartado 1**, de la Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo**;

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

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

Enmienda 54

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 29

Texto de la Comisión

29. «régimen de peaje o tasa de infraestructura sustancialmente modificado»: un régimen de peaje o tasa de infraestructura modificado de tal manera que los costes o ingresos son afectados en al menos un **5 %** en comparación con el año anterior, ajustados por inflación sobre la base de los cambios en el índice de precios de consumo armonizado a escala de la Unión con exclusión de la energía y los alimentos no elaborados (según lo publicado por la Comisión en Eurostat).

Enmienda

29. «régimen de peaje o tasa de infraestructura sustancialmente modificado»: un régimen de peaje o tasa de infraestructura modificado de tal manera que los costes o ingresos son afectados en al menos un **15 %** en comparación con el año anterior, ajustados por inflación sobre la base de los cambios en el índice de precios de consumo armonizado a escala de la Unión con exclusión de la energía y los alimentos no elaborados (según lo publicado por la Comisión en Eurostat). ***En los contratos de concesión, las modificaciones que cumplan los criterios del artículo 43, apartados 1 y 2, de la Directiva 2014/23/UE no se considerarán sustanciales.***

Enmienda 55

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 29 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

29 bis. «financiación cruzada»: la financiación de proyectos de infraestructuras de transporte alternativas eficientes sobre la base de los ingresos procedentes de peajes y tasas por el uso de la infraestructura de transporte existente;

Enmienda 56

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – párrafo 1 – punto 29 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

29 ter. **«Estados miembros»:** todas las autoridades de los Estados miembros, a saber autoridades del poder central, autoridades de un Estado federal y otras autoridades territoriales facultadas para velar por el cumplimiento del Derecho de la Unión.

Enmienda 57

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2

Directiva 1999/62/CE

Artículo 2 – párrafo 2 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

b) los costes de infraestructura o mejoras de infraestructura podrán incluir los gastos específicos **de infraestructura** destinados a reducir la contaminación acústica o a mejorar la seguridad vial y los pagos efectivos realizados por el operador de la infraestructura correspondientes a elementos medioambientales objetivos como, por ejemplo, la protección contra la contaminación del suelo.

b) los costes de infraestructura o mejoras de infraestructura podrán incluir los gastos específicos, **incluidos los derivados de nuevos requisitos reglamentarios**, destinados a reducir la contaminación acústica, **a introducir tecnologías innovadoras** 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.

Enmienda 58

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 2 bis (nuevo)

Directiva 1999/62/CE

Artículo 6 – apartado 2 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis) En el artículo 6, apartado 2, se añade la letra siguiente:

«b bis) vehículos de interés histórico;»

Enmienda 59

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 – apartado 6

Texto de la Comisión

Enmienda

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

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 9, a partir del **[the date of entry into force of this Directive]**, los Estados miembros no podrán introducir tasas de infraestructura para los vehículos pesados **ni para las furgonetas destinadas al transporte de mercancías**. Las tasas de infraestructura introducidas antes de esa fecha podrán mantenerse hasta el 31 de diciembre de **2022 y serán sustituidas por tasas por el uso de la infraestructura a partir del 1 de enero de 2023 en la red viaria cubierta por la presente Directiva**.

Enmienda 61

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 – apartado 9

Texto de la Comisión

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

Enmienda

9. A partir del 1 de enero de 2020, los peajes y las tasas de infraestructura aplicados a los vehículos pesados se aplicarán a todos los vehículos pesados **y a las furgonetas destinadas al transporte de mercancías.**

Enmienda 62

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 3

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 – apartado 10

Texto de la Comisión

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

Enmienda

10. **Hasta el 31 de diciembre de 2022,** los peajes y tasas de infraestructura para, por una parte, los vehículos pesados **y las furgonetas destinadas al transporte de mercancías,** y, por otra, los vehículos ligeros **distintos de las furgonetas destinadas al transporte de mercancías,** podrán introducirse o mantenerse con independencia uno de otro.

Enmienda 63

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 bis – apartado 3 – párrafo 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

En la medida en que se apliquen tasas de infraestructura a los turismos, estos podrán utilizar la infraestructura durante como mínimo alguno de los periodos siguientes: **un día, una semana,** 10 días, un mes o dos meses, o ambos, y un año. La tarifa bimensual no será superior al 30 % de la tarifa anual, la tarifa semanal no será superior al 18 % de la tarifa anual y **las tarifas de 10 días, semanales y diarias no serán superiores al 8 % de la tarifa anual.**

Enmienda 64

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 bis – apartado 4

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 65

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4
Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 bis – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. La proporcionalidad de las tasas de infraestructura deberá tomar en consideración la particularidad de las operaciones de transporte que tienen como origen un país de la periferia de la Unión.

Enmienda 66

Propuesta de Directiva
Artículo 1 – párrafo 1 – punto 4 bis (nuevo)
Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 ter – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

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

«2 bis. Los tramos de autopista en los que se aplique una tasa de infraestructura contarán con las infraestructuras y los aparcamientos necesarios para garantizar la seguridad vial para todos los usuarios y podrán disponer de áreas de estacionamiento seguras en todas las condiciones climáticas de conformidad con el Reglamento (UE) .../... del Parlamento Europeo y del Consejo, que modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que se refiere a los requisitos mínimos sobre los tiempos de conducción máximos diarios y semanales, las pausas

mínimas y los períodos de descanso diarios y semanales y el Reglamento (UE) n.º 165/2014 en lo que se refiere al posicionamiento mediante tacógrafos [2017/0122(COD)].»;

Enmienda 67

Propuesta de Directiva Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 quater – apartado 1

Texto de la Comisión

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

En lo que respecta a los vehículos pesados, la tasa por costes externos será variable y se establecerá conforme a los criterios mínimos y los métodos mencionados en el anexo III bis y *respetará* los valores *de referencia* establecidos en el anexo III ter.

Enmienda

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

Se podrá introducir o mantener la tasa por costes externos en los tramos de la red viaria no sujetos a la tasa de infraestructura.

La tasa por costes externos *relacionada con el coste de la contaminación atmosférica o acústica generada por el tráfico* será variable y se establecerá conforme a los criterios mínimos y los métodos mencionados en el anexo III bis y *observará al menos* los valores *mínimos* establecidos en el anexo III ter.

Enmienda 68

Propuesta de Directiva Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 quater – apartado 5

Texto de la Comisión

Enmienda

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

5. A partir del 1 de enero de 2021, los Estados miembros que cobren peajes aplicarán una tasa por costes externos *relacionada con el coste de la contaminación atmosférica o acústica generada por el tráfico* a los vehículos pesados *y a las furgonetas destinadas al transporte de mercancías en todas las partes* de la red a que se refiere el artículo 7, apartado 1, *sujetas a tasas por el uso de las infraestructuras.*

Enmienda 69

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 quater – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

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

Enmienda 70

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 5

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 quater – apartado 5 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 ter. Los Estados miembros podrán aplicar excepciones que permitan diferenciar la tarifa de la tasa por costes externos en el caso de los vehículos de interés histórico.

Enmienda 72

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 6

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 quinquies bis – apartado 3

Texto de la Comisión

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

Enmienda

3. La tasa de congestión impuesta en cualquier tramo de la red de carreteras se ***aplicará*** de manera no discriminatoria a todas las categorías de vehículos con arreglo a los factores de equivalencia normales que figuran en el anexo V. ***Sin embargo, los Estados miembros podrán decidir eximir autobuses y autocares para el fomento del transporte colectivo, el desarrollo socioeconómico y la cohesión territorial.***

Enmienda 75

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 septies – apartado 1 – letra a

Texto de la Comisión

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

Enmienda

a) los ingresos generados por el recargo se inviertan en la financiación de la construcción de infraestructuras de transporte o ***servicios de transporte*** que estén situados en el mismo corredor que el tramo de carretera en el que se aplica el recargo;

Enmienda 76

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 septies – apartado 1 – letra b

Texto de la Comisión

b) el recargo no supere el 15 % de la tasa media ponderada de infraestructura calculada con arreglo a lo establecido en el artículo 7 ter, apartado 1, y en el artículo 7 sexies, salvo ***cuando los ingresos generados se inviertan en tramos transfronterizos de los corredores de la red básica***, en cuyo caso el recargo no podrá superar un **25 %**;

Enmienda

b) el recargo no supere el 15 % de la tasa media ponderada de infraestructura calculada con arreglo a lo establecido en el artículo 7 ter, apartado 1, y en el artículo 7 sexies, salvo ***en zonas montañosas, donde los costes de las infraestructuras, así como los daños climáticos y ambientales, son superiores***, en cuyo caso el recargo no podrá superar un **50 %**;

Enmienda 77

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 septies – apartado 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) antes de la aplicación del recargo se presente a la Comisión una descripción de la ubicación exacta del lugar donde se perciba el recargo junto con una prueba de la decisión de financiar la **construcción de los corredores de la red básica** indicados en la letra a);

Enmienda

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 **infraestructura de transporte o los servicios de transporte** indicados en la letra a);

Enmienda 78

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 septies – apartado 1 bis

Texto de la Comisión

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

Enmienda

suprimido

Enmienda 79

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 septies – apartado 3

Texto de la Comisión

3. Una vez recibida de parte de un Estado miembro que se proponga aplicar un recargo la información requerida a tal

Enmienda

3. Una vez recibida de parte de un Estado miembro que se proponga aplicar un recargo la información requerida a tal

efecto, la Comisión pondrá dicha información a disposición de los miembros del Comité indicado en el artículo 9 quater. Cuando la Comisión considere que el recargo proyectado no reúne las condiciones establecidas en el apartado 1 o que tendrá consecuencias adversas importantes para el desarrollo económico de las regiones periféricas, podrá mediante actos de ejecución rechazar el proyecto de recargo presentado por dicho Estado miembro, o solicitar su modificación. Esos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 9 quater, apartado 2.

efecto, la Comisión pondrá dicha información a disposición de los miembros del Comité indicado en el artículo 9 quater. Cuando la Comisión considere que el recargo proyectado no reúne las condiciones establecidas en el apartado 1 o que tendrá consecuencias adversas importantes para el desarrollo económico de las regiones periféricas, podrá mediante actos de ejecución rechazar el proyecto de recargo presentado por dicho Estado miembro, o solicitar su modificación. Esos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 9 quater, apartado 2. ***Al aplicarlo a los sistemas de peaje previstos en el artículo 7 sexies, apartado 3, el recargo no debe considerarse una modificación sustancial de la finalidad de la presente Directiva.***

Enmienda 80

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 septies – apartado 4

Texto de la Comisión

4. El importe del recargo se deducirá del importe de la tasa por costes externos calculada con arreglo al artículo 7 quater, salvo en el caso de los vehículos de las categorías EURO de emisiones 0, I y II, a partir del 15 de octubre de 2011, III y IV a partir del 1 de enero de 2015, V a partir del 1 de enero de 2019, y VI a partir de enero de 2023. Todos los ingresos generados por la aplicación simultánea del recargo y de la tasa por costes externos se invertirán en la financiación de la construcción de los corredores de la red básica enumerados en la parte I del anexo I del Reglamento (UE)

Enmienda

suprimido

Enmienda 81

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 octies – apartado 1 – letra d

Texto de la Comisión

d) los períodos de punta durante los que se cobren las tasas de infraestructura más altas para reducir la congestión no superen las cinco horas diarias;

Enmienda

d) los períodos de punta durante los que se cobren las tasas de infraestructura más altas para reducir la congestión no superen las cinco horas diarias ***o el número de horas durante las cuales el índice de congestión es superior al 100 % de las capacidades;***

Enmienda 82

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 octies – apartado 3

Texto de la Comisión

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

Enmienda

3. Cuando, durante un control, un conductor o, en su caso, un operador de transporte, no ***efectúe pagos utilizando un sistema de telepeaje o no posea una suscripción válida o su vehículo no disponga de equipamiento a bordo aprobado por el operador del peaje que certifique*** la clase de emisiones del mismo a los efectos del apartado 2, los Estados miembros podrán aplicarle la tarifa máxima de peaje exigible.

Enmienda 83

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 octies – apartado 4 – párrafo 1

Texto de la Comisión

4. En el plazo de un año a partir de la publicación por parte de la Comisión de los datos oficiales de emisiones de CO₂ de conformidad con el Reglamento (UE) n.º .../... *****, la Comisión adoptará un acto delegado, de conformidad con el artículo 9 sexies, para definir los valores de referencia de las emisiones de CO₂, junto con una categorización apropiada de los vehículos pesados afectados.

Enmienda

4. En el plazo de un año a partir de la publicación por parte de la Comisión de los datos oficiales de emisiones de CO₂ de conformidad con el Reglamento (UE) n.º .../... *****, la Comisión adoptará un acto delegado, de conformidad con el artículo 9 sexies, para definir los valores de referencia de las emisiones de CO₂, junto con una categorización apropiada de los vehículos pesados afectados, **y para tener en cuenta las tecnologías de reducción de emisiones.**

Enmienda 84

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 octies – apartado 4 – párrafo 2

Texto de la Comisión

En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor del acto delegado, los Estados miembros diferenciarán las tasas de infraestructura atendiendo a los valores de emisiones de CO₂ de referencia y a la categorización de los vehículos correspondiente. **Las tasas se diferenciarán de forma que ninguna tasa de infraestructura sea superior en más de**

Enmienda

En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor del acto delegado, los Estados miembros diferenciarán las tasas de infraestructura atendiendo a los valores de emisiones de CO₂ de referencia y a la categorización de los vehículos correspondiente.

un 100 % a la misma tasa para vehículos equivalentes que tengan las menores emisiones, pero no nulas, de CO₂. Los vehículos de emisiones cero se beneficiarán de una reducción de las tasas de infraestructura del 75 % en comparación con la tarifa máxima.

Enmienda 85

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 octies – apartado 4 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 bis. A partir del ... [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva], los vehículos de emisiones cero se beneficiarán de una reducción de las tasas de infraestructura del 50 % respecto a la tarifa mínima. El funcionamiento de emisiones cero se beneficiará de la misma reducción, siempre que tal funcionamiento pueda demostrarse.

Enmienda 86

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 7

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 octies – apartado 4 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

4 ter La Comisión elaborará un informe de evaluación de la sección del mercado de los vehículos de emisiones cero a más tardar cinco años después de la entrada

en vigor de la presente Directiva]. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 9 sexies, si procede, para calcular de nuevo el descuento aplicable a los vehículos de emisiones cero en relación con la tarifa mínima por el uso de infraestructuras.

Enmienda 87

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 octies bis – apartado 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

(No afecta a la versión española.)

Enmienda 88

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 octies bis – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

2 bis. Los Estados miembros podrán tener en cuenta la mejora del comportamiento ambiental del vehículo en relación con su conversión para la utilización de carburantes

alternativos. Una suscripción permanente o cualquier otro dispositivo autorizado por el operador del sistema de peaje deben permitir a los usuarios beneficiarse de una diferenciación de los peajes para recompensar la mejora del comportamiento ambiental del vehículo tras la conversión.

Enmienda 89

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 octies bis – apartado 3

Texto de la Comisión

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

Enmienda

3. Cuando, durante un control, un conductor o, en su caso, un operador de transporte, ***no sea titular de una suscripción ni de cualquier otro dispositivo autorizado por el operador o*** no pueda presentar los documentos del vehículo que certifiquen los niveles de emisiones del mismo (certificado de conformidad) con arreglo al Reglamento (UE) .../... de la Comisión*****, los Estados miembros podrán aplicarle la tarifa de peaje o la tasa anual de infraestructura máximas exigibles. ***La posterior presentación de los documentos pertinentes que certifiquen los niveles de emisiones del vehículo dará lugar al reembolso de cualquier diferencia entre las tarifas de peaje o tasas aplicadas y la tarifa de peaje o tasa adecuada para el vehículo en cuestión.***

Enmienda 90

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 octies bis – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. Los Estados miembros podrán adoptar medidas excepcionales para la tarificación de vehículos de interés histórico.

Enmienda 91

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 8

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 octies bis – apartado 4

Texto de la Comisión

Enmienda

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

4. De conformidad con el artículo 9 sexies, la Comisión está facultada para adoptar actos delegados que modifiquen el anexo VII a fin de adaptar las modalidades especificadas en el anexo al progreso técnico ***y para tener en cuenta el papel de los componentes en la mejora de la seguridad vial y de la descarbonización del transporte.***

Enmienda 93

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 9 – letra a ter (nueva)

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 nonies – apartado 1 bis (nuevo)

a ter) se inserta el apartado siguiente:

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

Enmienda 94

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10 – letra -a (nueva)

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 decies – apartado 2 – parte introductoria

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

-a) en el apartado 2, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

2. «En lo que respecta a los vehículos pesados y las furgonetas destinadas al transporte de mercancías, los Estados miembros podrán conceder descuentos o reducciones de las tasas por infraestructura, siempre y cuando:»

Enmienda 95

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10 – letra a

Directiva 1999/62/CE

Texto de la Comisión

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

Enmienda

c) esos descuentos o reducciones no superen el **20** % de la tasa de infraestructura abonada por los vehículos equivalentes sin derecho al descuento o a la reducción **y a los utilizados para el transporte local o habitual, o ambos.**

Enmienda 96

Propuesta de Directiva

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

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 decies – apartado 2 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) se añade el siguiente apartado:

«2 bis. Para los vehículos ligeros, en especial los usuarios frecuentes en zonas de asentamientos dispersos y afueras de las ciudades, los Estados miembros podrán conceder descuentos o reducciones de las tasas por infraestructura, siempre que:

a) la estructura tarifaria resultante sea proporcionada, se haga pública, pueda ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad y no redunde en la repercusión a otros usuarios de los costes adicionales en forma de peajes más elevados;

b) dichos descuentos y reducciones contribuyen a:

i) la cohesión social; y/o

ii) garantizar la movilidad de las regiones periféricas o zonas alejadas, o ambas;»

Enmienda 97

Propuesta de Directiva

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

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 decies – apartado 2 ter (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

a bis) se añade el siguiente apartado:

«2 ter. Los Estados miembros o las autoridades competentes podrán introducir una exención a tanto alzado por kilómetro para un tramo de carretera específico, teniendo en cuenta los patrones de movilidad y el interés económico de las regiones periféricas, siempre que 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 costes adicionales en forma de peajes más elevados;»

Enmienda 98

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10 – letra b

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 decies – apartado 3

Texto de la Comisión

Enmienda

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

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

transporte. La estructura tarifaria resultante deberá ser ***lineal, proporcionada***, de carácter público, poder ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad ***y no redundar en la repercusión a otros usuarios de los costes adicionales en forma de peajes más elevados.***

transporte. La estructura tarifaria resultante deberá ser de carácter público y poder ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad.

Enmienda 99

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 10 – letra b bis (nueva)

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 decies – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) se añade el siguiente apartado:

«3 bis. En las zonas de montaña y regiones periféricas, los Estados miembros o las autoridades competentes podrán variar las tarifas de peaje para vehículos pesados en función de la distancia recorrida por los vehículos sujetos al peaje, a fin de minimizar los impactos socioeconómicos, siempre y cuando:

a) La variación en función de la distancia de conducción tenga en cuenta las diferentes características del transporte de corta y larga distancia, especialmente las opciones disponibles para la transferencia modal a otros modos de transporte.

b) La variación se aplica de manera no discriminatoria.

c) El equipamiento técnico permite determinar los puntos de entrada y salida del vehículo a lo largo de las fronteras nacionales.»;

Enmienda 100

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11 – letra a

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 undecies – apartado 1 – segunda frase

Texto de la Comisión

A tal fin, los Estados miembros cooperarán para el establecimiento de métodos que permitan a los usuarios de la carretera abonar los peajes y las tasas de infraestructura 24 horas al día, ***al menos en los principales puntos*** de venta, por todos los medios de pago corrientes, dentro o fuera de los Estados miembros donde se apliquen.

Enmienda

A tal fin, los Estados miembros cooperarán para el establecimiento de métodos que permitan a los usuarios de la carretera abonar los peajes y las tasas de infraestructura 24 horas al día, ***tanto en las fronteras como en cualquier otro punto*** de venta, ***con la posibilidad de obtener un recibo***, por todos los medios de pago corrientes, ***incluidos los medios electrónicos***, dentro o fuera de los Estados miembros donde se apliquen.

Enmienda 101

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 11 – letra b

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 undecies – apartado 3

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 102

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 12

Directiva 1999/62/CE

Artículo 7 duodecies – apartado 1

Texto de la Comisión

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

Enmienda

Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, la presente Directiva no afectará a la libertad de los Estados miembros que introduzcan un sistema de peajes de conceder una compensación adecuada ***siempre y cuando no supongan una distorsión ni un perjuicio para los transportistas locales o habituales o ambos.***

Enmienda 103

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 13 bis (nuevo)

Directiva 1999/62/CE

Artículo 8 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

13 bis) Se inserta el siguiente artículo :

«Artículo 8 bis

Seguimiento y notificación

1. Cada Estado miembro designará a una autoridad independiente de supervisión de las tasas de infraestructura responsable de garantizar el

cumplimiento de la presente Directiva.

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

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

Enmienda 104

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14 – letra -a (nueva)

Directiva 1999/62/CE

Artículo 9 – apartado 2 – parte introductoria

Texto en vigor

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:

Enmienda

-a) En el artículo 9, apartado 2, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«2. 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 *se emplearán en el mantenimiento y la gestión de la red de carreteras* 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, *se utilizarán* para hacer el transporte más sostenible, a través de uno o más de los siguientes aspectos:»;

Enmienda 105

Propuesta de Directiva

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

Directiva 1999/62/CE

Artículo 9 – apartado 2 – letra b

Texto en vigor

Enmienda

b) la reducción **en la fuente** de la contaminación debida al transporte por carretera;

-a bis) en el apartado 2, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) la reducción de la contaminación **atmosférica** debida al transporte por carretera **y la contaminación acústica;**»

Enmienda 106

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14 – letra -a ter (nueva)

Directiva 1999/62/CE

Artículo 9 – apartado 2 – letra b bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

a ter) en el apartado 2 se inserta la letra siguiente:

«b bis) la financiación de modos de transporte colectivos y sostenibles;»

Enmienda 107

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14 – letra -a quater (nueva)

Directiva 1999/62/CE

Artículo 9 – apartado 2 – letra e

Texto en vigor

Enmienda

a quater) en el apartado 2, la letra e) se

e) el desarrollo de una infraestructura **alternativa** para usuarios de transporte y/o la ampliación de la capacidad actual;

sustituye por el texto siguiente:

«e) el desarrollo de una infraestructura **para los combustibles alternativos de conformidad con la Directiva 2014/94/UE y de un servicio alternativo** para usuarios de transporte y/o la ampliación de la capacidad actual;»

Enmienda 108

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14 – letra -a quinquies (nueva)

Directiva 1999/62/CE

Artículo 9 – apartado 2 – letra f

Texto en vigor

Enmienda

f) el apoyo a la red transeuropea de transporte;

a quinquies) En el apartado 2, la letra f) se sustituye por el texto siguiente:

«f) el apoyo a la red transeuropea de transporte **y la eliminación de los cuellos de botella;**»

Enmienda 109

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14 – letra -a sexies (nueva)

Directiva 1999/62/CE

Artículo 9 – apartado 2 – letra h

Texto en vigor

Enmienda

h) la mejora de la seguridad vial, y

a sexies) en el apartado 2, la letra h) se sustituye por el texto siguiente:

«h) la mejora de la seguridad vial **y la infraestructura vial segura,** y»

Enmienda 110

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14 – letra -a septies (nueva)

Directiva 1999/62/CE

Artículo 9 – apartado 2 – letra i

Texto de la Comisión

i) la oferta de **plazas** de aparcamiento seguras.

Enmienda

a septies) En el apartado 2, la letra i) se sustituye por el texto siguiente:

«i) la oferta de **zonas** de aparcamiento seguras **y protegidas;**»

Enmienda 111

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14 – letra b

Directiva 1999/62/CE

Artículo 9 – apartado 3 – parte introductoria

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 112

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14 – letra b

Directiva 1999/62/CE

Artículo 9 – apartado 3 – letra b

Texto de la Comisión

Enmienda

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

b) la eliminación de los cuellos de botella *y de enlaces pendientes en sus redes, siempre que se aplique la tasa*, y en la red transeuropea de transporte;

Enmienda 113

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14 – letra b

Directiva 1999/62/CE

Artículo 9 – apartado 3 – letra c

Texto de la Comisión

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

Enmienda

c) el desarrollo de infraestructuras alternativas *y nodos multimodales* para los usuarios del transporte.

Enmienda 114

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 14 – letra b bis (nueva)

Directiva 1999/62/CE

Artículo 9 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

b bis) Se inserta el apartado nuevo siguiente:

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

Enmienda 115

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 15

Directiva 1999/62/CE

Artículo 9 sexies – apartado 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

2. La facultad para adoptar los actos delegados a la que se refieren el artículo 7 octies, apartado 4, el artículo 7 octies bis, apartado 4, y el artículo 9 quinquies se otorgará a la Comisión por un período de ***cinco años*** a partir de [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva]. ***La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.***

Enmienda 116

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 18

Directiva 1999/62/CE

Artículo 11 – apartado -1 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

-1. Los Estados miembros o las autoridades competentes proporcionarán información, de la forma más transparente y clara, sobre la utilización de los ingresos generados procedentes de los usuarios de la carretera.

Enmienda 117

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 18

Directiva 1999/62/CE

Artículo 11 – apartado 2 – letra e bis (nueva)

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) los ingresos totales generados a través de recargos y los tramos de carretera en los que se han percibido;

Enmienda 118

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 18

Directiva 1999/62/CE

Artículo 11 – apartado 3 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

3 bis. Los Estados miembros harán públicos los resultados obtenidos con la reinversión de las tasas de infraestructura y las tasas por costes externos, así como los beneficios en términos de mejora de la seguridad vial, menor impacto ambiental y menor congestión del tráfico.

Enmienda 119

Propuesta de Directiva

Artículo 1 – párrafo 1 – punto 18

Directiva 1999/62/CE

Artículo 11 – apartado 5 bis (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

5 bis. Cinco años después de la entrada en vigor de la presente Directiva, la Comisión presentará un informe sobre la evolución de la cuota de mercado de los vehículos de emisiones cero y revisará en consecuencia, si fuera necesario, el porcentaje de reducción aplicado a estos vehículos.

Enmienda 120

Propuesta de Directiva

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

Directiva 1999/62/CE

Anexo III – sección 2 – punto 2.1 – sexto guion

Texto de la Comisión

Enmienda

— 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 (*).

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

Enmienda 121

Propuesta de Directiva

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

Directiva 1999/62/CE

Anexo III – sección 2 – punto 2.2 – segundo guion

Texto de la Comisión

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

Enmienda

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

Enmienda 122

Propuesta de Directiva

Anexo I – punto 1 – letra c

Directiva 1999/62/CE

Anexo III bis – apartado 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

suprimido

que la utilización por los vehículos de las carreteras donde se aplique la tasa por costes externos provoca unos daños al medio ambiente superiores a los registrados, en promedio, evaluados según los informes sobre la calidad del aire, los inventarios nacionales de emisiones, los volúmenes de tráfico y, en el caso del ruido, de conformidad con la Directiva 2002/49/CE, o

que la imposición de una tasa por costes externos en otras partes de esa red viaria podría tener efectos adversos para el medio ambiente o la seguridad vial, o bien que la percepción y recaudación de ese tipo de tasa en esas otras partes de la red viaria entrañaría costes desproporcionados.

Enmienda 123

Propuesta de Directiva

Anexo I – punto 1 – letra c

Directiva 1999/62/CE

Artículo III bis – punto 1 – párrafo 2

Texto de la Comisión

2. Vehículos, carreteras y períodos afectados

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

Enmienda

2. Vehículos, carreteras y períodos afectados

elevadas [en lo sucesivo denominadas «vías 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 vías suburbanas (incluidas las autopistas), vías 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, la media anual de la contaminación atmosférica (en particular para las PM₁₀ y el NO₂) y el número de días (para las PM₁₀) y horas (NO₂) en que superen los valores límite establecidos en la Directiva 2008/50/CE. Los criterios utilizados se indicarán en la notificación.

La clasificación de las carreteras en vías suburbanas (incluidas las autopistas), vías 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, la media anual de la contaminación atmosférica (en particular para las PM₁₀ y el NO₂) y el número de días (para las PM₁₀) y horas (NO₂) en que superen los valores límite establecidos en la Directiva 2008/50/CE. Los criterios utilizados se indicarán en la notificación.

Enmienda 124

Propuesta de Directiva

Anexo I – punto 1 – letra c

Directiva 1999/62/CE

Anexo III bis – cuadro 3 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Cuadro 3: Valores mínimos de la tasa por costes externos para turismos (céntimos €/vehículo-kilómetro)

<i>Vehículo</i>	<i>Motor</i>	<i>Clase EURO</i>	<i>Suburbanas</i>	<i>Interurbanas</i>
<i>Automóviles de gasóleo</i>	<i><1,4 l</i>	<i>Euro 2</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>

		<i>Euro 3</i>	<i>1,6</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1,3</i>	<i>0,7</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>1,4-2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,6</i>	<i>1,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>1,8</i>	<i>0,8</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>>2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,9</i>	<i>1,3</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,9</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>1,8</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>1,7</i>	<i>0,9</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>1,4</i>	<i>0,7</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,9</i>	<i>0,5</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,6</i>	<i>0,3</i>
<i>Automóviles de gasolina</i>	<i><1,4 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,7</i>	<i>2,4</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
	<i>1,4-2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>3,9</i>	<i>3,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,1</i>	<i>0,4</i>
		<i>Euro 2</i>	<i>0,7</i>	<i>0,3</i>
		<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
		<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
	<i>>2,0 l</i>	<i>Euro 0</i>	<i>4,0</i>	<i>3,0</i>
		<i>Euro 1</i>	<i>1,0</i>	<i>0,4</i>

<i>Euro 2</i>	<i>0,5</i>	<i>0,3</i>
<i>Euro 3</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
<i>Euro 4</i>	<i>0,5</i>	<i>0,2</i>
<i>Euro 5</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>
<i>Euro 6</i>	<i>0,4</i>	<i>0,2</i>

Enmienda 125

Propuesta de Directiva Anexo I – punto 1 – letra c

Directiva 1999/62/CE

Anexo III bis – cuadro 4 (nuevo)

Texto de la Comisión

Enmienda

Cuadro 4: Valores mínimos de la tasa por costes externos para vehículos comerciales ligeros (céntimos €/ vehículo-kilómetro)

<i>Vehículo</i>	<i>Clase EURO</i>	<i>Suburbanas</i>	<i>Interurbanas</i>
<i>Vehículo comercial ligero de gasolina</i>	<i>Euro 1</i>	<i>2,4</i>	<i>0,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>1,9</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>1,8</i>	<i>0,4</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>1,7</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,6</i>	<i>0,3</i>
<i>Vehículo comercial ligero de gasóleo</i>	<i>Euro 1</i>	<i>4,0</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 2</i>	<i>4,1</i>	<i>1,7</i>
	<i>Euro 3</i>	<i>3,5</i>	<i>1,3</i>
	<i>Euro 4</i>	<i>3,0</i>	<i>1,1</i>
	<i>Euro 5</i>	<i>2,2</i>	<i>0,8</i>
	<i>Euro 6</i>	<i>1,9</i>	<i>0,5</i>

Enmienda 126

Propuesta de Directiva

Anexo I – punto 1 – letra d

Directiva 1999/62/CE

Anexo III ter – título

Texto de la Comisión

VALORES **DE REFERENCIA** DE LA TASA POR COSTES EXTERNOS

En el presente anexo se establecen valores **de referencia** de la tasa por costes externos, incluidos el coste de la contaminación atmosférica y acústica.

Enmienda

VALORES **MÍNIMOS** DE LA TASA POR COSTES EXTERNOS

En el presente anexo se establecen valores **mínimos** de la tasa por costes externos, incluidos el coste de la contaminación atmosférica y acústica.

Enmienda 127

Propuesta de Directiva

Anexo I – punto 1 – letra d

Directiva 1999/62/CE

Anexo III ter – cuadro 1 – título

Texto de la Comisión

Cuadro 1: Valores **de referencia** de la tasa por costes externos para vehículos pesados de transporte de mercancías

Enmienda

Cuadro 1: Valores **mínimos** de la tasa por costes externos para vehículos pesados de transporte de mercancías

Enmienda 128

Propuesta de Directiva

Anexo I – punto 1 – letra d

Directiva 1999/62/CE

Anexo III ter – cuadro 2 – título

Texto de la Comisión

Cuadro 2: Valores **de referencia** de la tasa por costes externos para autocares

Enmienda

Cuadro 2: Valores **mínimos** de la tasa por costes externos para autocares

Enmienda 129

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

Directiva 1999/62/CE

Anexo III ter – párrafo 2

Texto de la Comisión

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

Enmienda

Los valores de los cuadros 1 y 2 podrán multiplicarse por un factor **de referencia** máximo de **4** en las zonas de montaña y en torno a las aglomeraciones en la medida en que lo justifiquen la menor dispersión, la pendiente de la carretera, la altitud y/o las inversiones térmicas. ***Si existen datos científicos que demuestren un factor de montaña o aglomeración mayor, este valor de referencia podrá aumentarse sobre la base de una justificación detallada.***

Enmienda 130

**Propuesta de Directiva
Anexo I – punto 1 – letra e bis (nueva)**

Directiva 1999/62/CE

Anexo IV – párrafo 4

Texto de la Comisión

Enmienda

e bis) en el anexo IV se añade el párrafo siguiente:

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

Enmienda 131

Propuesta de Directiva Anexo I – punto 2

Directiva 1999/62/CE

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

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