



Bruselas, 17 de noviembre de 2017
(OR. en)

14426/17

Expedientes interinstitucionales:

2017/0114 (COD)

2017/0115 (CNS)

2017/0128 (COD)

TRANS 488
FISC 267
ENV 939
CODEC 1835

NOTA

De: Secretaría General del Consejo

A: Comité de Representantes Permanentes (1.^a parte)/Consejo

N.º doc. prec.: 13772/1/17 REV 1

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**
Expediente interinstitucional: 2017/0114 (COD)

Propuesta de Directiva 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, en lo relativo a determinadas disposiciones en materia de impuestos sobre vehículos
Expediente interinstitucional: 2017/0115 (CNS)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión (versión refundida) (Texto pertinente a efectos del EEE)
Expediente interinstitucional: 2017/0128 (COD)

– Debate de orientación

1. INTRODUCCIÓN

El 31 de mayo de 2017, la Comisión presentó su conjunto de medidas para la movilidad, que incluía una serie de iniciativas sobre el funcionamiento del mercado del transporte de mercancías por carretera, las condiciones sociales y la aplicación de gravámenes por la utilización de la infraestructura viaria.

La propuesta de revisión de la **Directiva sobre el eurodistintivo** se basa en una aplicación más amplia de los principios de que «quien contamina paga» y «quien utiliza paga». Los cambios fundamentales son los siguientes:

- ampliación del aplicación de la Directiva, para hacerlo extensivo a los autobuses y autocares, los vehículos comerciales ligeros y los turismos;
- eliminación paulatina de los sistemas de tarificación de base temporal, en particular porque dichos sistemas no reflejan enteramente los costes reales del uso las infraestructuras, incluidas las externalidades negativas (contaminación atmosférica, cambio climático, ruido, etc.);
- variación de las tasas en función de las emisiones de CO₂ como incentivo para reducir dichas emisiones, y simplificación de la aplicación de la tarificación de los costes externos para reflejar mejor el coste de la contaminación atmosférica y el ruido; la propuesta prevé asimismo la posibilidad de aplicar tasas por el uso de infraestructuras durante las horas de congestión y ampliar la posibilidad de aplicar recargos para determinados tramos;
- por último, la propuesta persigue una mayor transparencia en la utilización de los ingresos procedentes de la aplicación de tasas viarias y la obtención de información sobre la calidad de las infraestructuras.

Otra de las propuestas de revisión de la Directiva se refiere a la reducción del **impuesto de circulación** mínimo anual aplicado a los vehículos pesados de transporte de mercancías a lo largo de un periodo de cinco años.

La propuesta de revisión de la **legislación sobre telepeajes** tiene por objetivo eliminar las barreras reglamentarias y de mercado al *servicio europeo de telepeaje* (SET) para permitir a todos los usuarios de las carreteras pagar los telepeajes en toda la UE con un único dispositivo que se lleve a bordo, un único contrato y una sola factura, y facilitar el cobro de los cánones de carretera impagados por conductores de vehículos registrados en otro Estado miembro. La revisión de la Directiva sobre el SET propone:

- un marco más flexible para el telepeaje, en particular por lo que respecta a las soluciones técnicas, que sirva de base para una auténtica interoperabilidad en toda la Unión;

- la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva para incluir los sistemas de peaje basados en el reconocimiento automático del número de matrícula;
- y por último, la creación de un sistema de intercambio de información entre los Estados miembros sobre infractores de los peajes.

2. TRABAJO EN LOS ÓRGANOS PREPARATORIOS DEL CONSEJO

En junio de 2017 se iniciaron los debates en el Grupo «Transportes Terrestres». Tras una presentación general el 1 de junio de 2017, se estudiaron las evaluaciones de impacto el 21 de junio de 2017. Durante la Presidencia estonia, se debatieron las disposiciones de estas propuestas en cuatro reuniones celebradas los días 11 y 14 de septiembre y 6 y 23 de octubre de 2017. El Grupo «Cuestiones Fiscales» recomendó en su reunión del 28 septiembre de 2017 que la propuesta relativa a la fiscalidad de los vehículos (expediente interinstitucional 2017/0115 (CNS)) se debatiera en el Grupo «Transportes Terrestres».

Los principios de que «quien contamina paga» y «quien utiliza paga» cuentan con un respaldo generalizado entre los Estados miembros. No obstante, los Estados miembros mantienen posiciones diferentes en cuanto a la manera de aplicar dichos principios. Durante los primeros debates sobre la revisión del **eurodistintivo** se plantearon varias cuestiones fundamentales:

- la inclusión de los vehículos de menos de 3,5 toneladas y los autobuses en el ámbito de aplicación;
- los pormenores de la aplicación del principio «quien contamina paga», como la inclusión de la clasificación por CO₂ y las modificaciones propuestas de la tarificación de los costes externos;
- la flexibilidad en cuanto a la elección entre un sistema basado en la distancia recorrida, un sistema de base temporal, o una combinación de ambos en función del tipo de vehículos; y
- la utilización flexible de los ingresos procedentes de las tasas y recargos por congestión [...];
- la ampliación de la posibilidad de aplicar recargos más allá de las regiones montañosas;
- el establecimiento de obligaciones adicionales de comunicación de información sobre los ingresos, el uso de los ingresos y la calidad de las carreteras de peaje;

- el establecimiento de plazos de transposición adecuados para los cambios propuestos.

En cuanto a la refundición de la Directiva SET, los debates se refirieron a:

- la creación de un sistema de intercambio de información sobre los infractores de los peajes, que tuvo muy buena acogida; varios Estados miembros solicitaron que se aceleraran los trabajos sobre este aspecto; y
- la lista de tecnologías que se pueden utilizar para el telepeaje, que se consideró en términos generales un elemento fundamental del acto jurídico que tendría que recogerse en el ámbito de aplicación de la Directiva;
- la idoneidad del plazo de transposición.

3. PREGUNTAS

Se ruega a los ministros que faciliten orientación sobre las siguientes preguntas:

Eurodistintivo:

1. ¿Está justificada la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva sobre el eurodistintivo para cubrir todos los vehículos en términos de objetivos de actuación, en particular de finanzas públicas, equidad social, igualdad de condiciones de competencia entre modos de transporte y reparto más equitativo de los costes entre todos los usuarios de las carreteras? ¿Debe aplicarse el mismo trato a todos los vehículos?
2. ¿Se logran mejor los objetivos a largo plazo en materia de financiación sostenible de las infraestructuras y de reducción de las emisiones y de la congestión pasando de la tarificación basada en la distancia recorrida a la tarificación de base temporal? ¿Qué plazos habría que prever? ¿Cuáles son las ventajas e inconvenientes de la tarificación basada la distancia recorrida? ¿Convendría reinvertir estos ingresos en beneficio de los usuarios de las carreteras?

SET:

1. ¿Están de acuerdo los ministros en la necesidad de simplificar el pago de peajes en el extranjero mediante una mayor interoperabilidad de los sistemas de telepeaje y facilitando el acceso de los proveedores del servicio europeo de telepeaje al mercado del cobro de peajes? ¿Que opinan los ministros sobre los instrumentos legislativos más adecuados para introducir estos cambios?