



Bruselas, 17 de mayo de 2019
(OR. en)

9331/19

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

**TRANS 335
CODEC 1088**

INFORME

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
N.º doc. prec.:	8833/1/19 REV 1
N.º doc. Ción.:	ST 9672/17 + ADD 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 – Informe de situación

I. INTRODUCCIÓN

El 1 de junio de 2017, la Comisión presentó al Parlamento Europeo y al Consejo la propuesta de referencia como parte del primer conjunto de medidas sobre movilidad.

La Comisión presentó su propuesta para abordar problemas relacionados con la emisión de gases de efecto invernadero, la financiación de las infraestructuras viarias y la congestión. La propuesta modifica la Directiva relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (Directiva 1999/62/CE).

II. TRABAJOS EN OTRAS INSTITUCIONES

El Parlamento Europeo designó a la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) responsable de la propuesta y nombró ponente a D.^a Christine REVAULT D'ALLONNES BONNEFOY (SD, FR). La Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (ENVI) adoptó su dictamen el 28 de marzo de 2018.

La comisión responsable, TRAN, votó sobre el informe el 24 de mayo de 2018. El 25 de octubre de 2018, el Parlamento votó en sesión plenaria sobre el informe y lo adoptó como su posición en primera lectura.

El Comité Económico y Social Europeo adoptó su dictamen sobre la propuesta durante su 529.º pleno, el 18 de octubre de 2017. El Comité Europeo de las Regiones adoptó su dictamen durante su 127.º pleno, el 1 de febrero de 2018.

III. TRABAJOS EN EL CONSEJO Y SUS ÓRGANOS PREPARATORIOS

El Grupo «Transportes Terrestres» empezó sus trabajos el 1 de junio de 2017 con una presentación general de la propuesta. El 21 de junio de 2017 se estudió la evaluación del impacto.

Durante el otoño de 2017, el Grupo continuó trabajando en el examen pormenorizado de la propuesta. El Consejo (TTE, Transporte) mantuvo un debate de orientación sobre la propuesta el 5 de diciembre de 2017 (documento 14426/17).

En 2018, el Grupo «Transportes Terrestres» centró sus trabajos en otras propuestas objeto de debate, en particular las relacionadas con los tres conjuntos de medidas sobre movilidad.

IV. TRABAJOS ENCAMINADOS A UN TEXTO TRANSACCIONAL

En la primavera de 2019 el Grupo reanudó el trabajo sobre la propuesta relativa al *Eurodistintivo*, empezando por un análisis general de los principales elementos de la propuesta el 14 y el 18 de febrero. Después de realizar un examen artículo por artículo los días 25 de febrero y 4, 7 y 11 de marzo de 2019, la Presidencia redactó una primera propuesta transaccional. El Grupo estudió dicha propuesta transaccional el 8 y el 12 de abril de 2019.

A partir de las reacciones al primer texto transaccional, la Presidencia elaboró un texto transaccional revisado (documento 8681/19), que fue debatido el 13 de mayo de 2019.

Dinamarca y el Reino Unido mantienen una reserva de estudio parlamentario sobre la propuesta. Todos los Estados miembros mantienen reservas de estudio sobre la propuesta transaccional de la Presidencia. La Comisión mantiene una reserva general.

V. CONCLUSIONES

Basándose en el trabajo realizado hasta el momento, la Presidencia extrae las siguientes conclusiones:

1. Una clara mayoría de los Estados miembros considera que varios de los requisitos de la propuesta de la Comisión son demasiado prescriptivos y podrían limitar la flexibilidad de los Estados miembros a la hora de utilizar sus instrumentos políticos.
2. Cabe destacar, en particular, los siguientes temas fundamentales:
 - las repercusiones para los contratos de concesión vigentes, en particular en lo que respecta a la seguridad jurídica;
 - si bien la tarificación basada en la distancia se ajusta mejor al principio de «quien contamina paga», la tarificación de base temporal —los distintivos— es un instrumento simple y rentable para aplicar tasas por el uso de las infraestructuras viarias, que varios Estados miembros quisieran mantener como opción;

- el tratamiento de los turismos privados, así como el de los autobuses, autocares y minibuses, podría entrar en conflicto con otras políticas de los Estados miembros, como el desarrollo regional, las políticas sociales, el transporte público y la seguridad vial;
 - las modalidades de diferenciación de tarifas según las emisiones de CO₂ requieren un examen más detenido; y
 - la asignación adicional de los ingresos procedentes de la tarificación vial a determinados sectores entra en conflicto en algunos Estados miembros con las prácticas nacionales en materia de presupuesto, incluso con principios constitucionales.
3. Será necesario un trabajo técnico adicional sobre el texto transaccional de la Presidencia a fin de determinar una posición que pueda ser apoyada por una mayoría de Estados miembros.

A la vista de lo anterior, se ruega al Comité de Representantes Permanentes y al Consejo que tomen nota del presente informe de situación sobre los trabajos relativos a la propuesta de revisión de la Directiva relativa al Eurodistintivo.