



Bruselas, 28 de octubre de 2022
(OR. en)

13790/22

**Expediente interinstitucional:
2017/0115(CNS)**

**FISC 205
ECOFIN 1061
TRANS 658**

NOTA

De:	Secretaría General del Consejo
A:	Comité de Representantes Permanentes/Consejo
Asunto:	Proyecto de Directiva 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 pesados de transporte de mercancías - Acuerdo político

I. CONTEXTO

1. El 31 de mayo de 2017, la Comisión presentó su 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 pesados de transporte de mercancías¹.
2. La Comisión presentó esta propuesta junto con otra propuesta de modificación de la Directiva 1999/62/CE en lo relativo a los peajes y las tasas por utilización², como parte del primer paquete de movilidad. Estas dos propuestas juntas pretenden promover la aplicación de la tarificación vial relacionada con la distancia recorrida, al objeto de incentivar operaciones de transporte por carretera más limpias y eficientes.

¹ 10175/17.

² 9672/17.

3. El objetivo de la propuesta sobre peajes y tasas por utilización era eliminar gradualmente las tarifas de base temporal («viñetas») y ampliar el principio de tarificación vial a más vehículos, a partir de metodologías más sencillas y ecológicas para calcular las tarifas.
4. El objetivo de la propuesta relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos era ofrecer a los Estados miembros un margen mayor para reducir los impuestos sobre vehículos pesados de transporte de mercancías reduciendo gradualmente los tipos impositivos mínimos establecidos en el anexo de la Directiva 1999/62/CE (la «Directiva del eurodistintivo»).
5. Aunque la Directiva del eurodistintivo se modificó en dos ocasiones antes de 2017³, las disposiciones relativas a la aplicación de gravámenes a los vehículos no se han modificado desde que se adoptara la Directiva original en 1999, lo que merma el valor de los niveles mínimos que recoge en su anexo.
6. Entretanto, la mayoría de los Estados miembros empezaron a imponer gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías en función de la distancia recorrida mediante la introducción de peajes. Pero siguen teniendo que gravar los vehículos pesados de transporte de mercancías que, por su naturaleza, no reflejan ningún uso particular de la infraestructura.
7. El Comité Europeo de las Regiones emitió su dictamen sobre la propuesta relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos el 31 de enero de 2018⁴, el Comité Económico y Social Europeo lo hizo el 2 de marzo de 2018⁵ y el Parlamento Europeo el 4 de julio de 2018⁶. Todos ellos secundan el objetivo de la propuesta de la Comisión.

II. TRABAJOS EN EL CONSEJO

8. En septiembre de 2017, bajo la Presidencia estonia del Consejo, se decidió tratar como un conjunto, en el Grupo «Transportes Terrestres», las dos propuestas de modificación de la Directiva del eurodistintivo. Por consiguiente, el 23 de octubre de 2017 se presentó en dicho Grupo la propuesta relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos. Posteriormente se interrumpieron los trabajos sobre la propuesta, en espera de que se avanzara en la propuesta sobre peajes y tasas por utilización.

³ Mediante la Directiva 2006/38/UE y la Directiva 2011/76/UE.

⁴ Dictamen del Comité Europeo de las Regiones «Europa en movimiento: promover soluciones de movilidad ininterrumpida», CDR3560/2017.

⁵ Dictamen del Comité Económico y Social Europeo, EESC-2017-2888.

⁶ Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 4 de julio de 2018, sobre la 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, P8_TA(2018)0289.

9. Entretanto, los debates sobre la propuesta relativa a los peajes y las tasas viarias fueron avanzando en los diálogos tripartitos. En 2021, el Comité de Representantes Permanentes y la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo confirmaron el acuerdo alcanzado en los diálogos tripartitos, y el 17 de enero de 2022 el Parlamento Europeo aprobó sin enmiendas la posición del Consejo en primera lectura. El acto se publicó en el Diario Oficial de 4 de marzo de 2022⁷.
10. Dado que la propuesta sobre tarificación vial se había adoptado y la propuesta sobre aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías aún estaba sobre la mesa, la Presidencia checa decidió reanudar los debates al respecto en el Grupo «Cuestiones Fiscales», habida cuenta de la base jurídica de la propuesta (artículo 113 del TFUE) y del tema principal de la propuesta (fiscalidad). La Presidencia organizó reuniones del Grupo «Cuestiones Fiscales» sobre la propuesta los días 15 de septiembre y 7 de octubre de 2022.
11. En la primera reunión la Comisión presentó su propuesta, enmarcándola en el contexto del primer paquete de movilidad. La Directiva objeto de debate es la única parte que aún no se ha adoptado. La Comisión explicó que la prevención de una nueva matriculación transfronteriza de vehículos por motivos fiscales está garantizada por los instrumentos del conjunto de medidas adoptado en 2020: la Directiva sobre el desplazamiento de conductores⁸, el Reglamento sobre el tiempo de conducción, los períodos de descanso y el tacógrafo⁹, y el Reglamento sobre el acceso al mercado del transporte de mercancías por carretera en la UE¹⁰.

⁷ DO L 69 de 4.3.2022, p. 1.

⁸ Directiva (UE) 2020/1057 por la que se fijan normas específicas con respecto a la Directiva 96/71/CE y la Directiva 2014/67/UE para el desplazamiento de los conductores en el sector del transporte por carretera, y por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE en lo que respecta a los requisitos de control del cumplimiento y el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 249, de 31.7.2020, p. 49).

⁹ Reglamento (UE) 2020/1054 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 en lo que respecta 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 respecta al posicionamiento mediante tacógrafos (DO L 249 de 31.7.2020, p. 1).

¹⁰ Reglamento (UE) 2020/1055 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2020, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009, (CE) n.º 1072/2009 y (UE) n.º 1024/2012 con el fin de adaptarlos a la evolución del sector del transporte por carretera (OJ L 249, de 31.7.2020, p. 17).

12. En la segunda reunión, la Comisión facilitó cifras actualizadas sobre el mercado del transporte de mercancías por carretera, así como explicaciones en cuanto a las medidas adoptadas para eliminar las prácticas comerciales ilícitas garantizando que los operadores de transporte estén realmente establecidos en el Estado miembro en el que efectúen sus actividades principales. Las cifras presentadas muestran que la reducción de los tipos mínimos para la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados tendría un efecto mínimo en los incentivos para que las empresas de transporte en vehículos pesados se deslocalicen, lo que podría afectar a las bases imponibles de los Estados miembros.
13. Además, la Presidencia checa presentó un texto transaccional con sus principales características, consistentes en la posibilidad de reducir a cero los tipos mínimos a partir de la entrada en vigor de la Directiva (descartando la reducción gradual propuesta por la Comisión) y en un considerando para confortar a los Estados miembros en que la reducción de los tipos mínimos les deja un margen de apreciación amplio para mantener sus tipos impositivos sobre vehículos pesados vigentes.
14. La mayoría de los Estados miembros acogió favorablemente y apoyó el texto transaccional de la Presidencia, y el énfasis que hace en garantizar la mayor flexibilidad posible. Algunos Estados miembros expresaron su preocupación en cuanto al inicio de la aplicación de la Directiva y su adaptación al Tratado sobre el eurodistintivo, la necesidad de mantener el anexo I si los tipos se redujeran a cero, y el posible impacto presupuestario como consecuencia de la presión para reducir los tipos nacionales cuando otros Estados miembros reduzcan los suyos.
15. Por consiguiente, en la reunión del Grupo «Cuestiones Fiscales» (Alto Nivel), la Presidencia presentó un texto transaccional revisado para dar cabida a las preocupaciones planteadas por las delegaciones. Concretamente, se pospuso la entrada en vigor y se introdujo una cláusula de revisión. A pesar del extenso apoyo a este texto expresado en la reunión, algunas delegaciones aún no estaban en condiciones de retirar sus reservas.
16. En respuesta a las preocupaciones planteadas, la Presidencia ha decidido modificar en el texto que figura en el anexo de la presente nota la fecha de aplicación de la Directiva, aplazándola hasta el 1 de enero de 2026.

III. PRÓXIMOS PASOS

17. En estas circunstancias, se ruega al Comité de Representantes Permanentes que:

- confirme su acuerdo sobre el texto que se recoge en el anexo a la presente nota,
 - proponga al Consejo que alcance un acuerdo político sobre el proyecto de Directiva a partir del texto transaccional de la Presidencia que se recoge en el anexo de la presente nota.
-

2017/0115 (CNS)

Proyecto 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

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 113,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Parlamento Europeo¹¹,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹²,

De conformidad con un procedimiento legislativo especial,

Considerando lo siguiente:

- (1) En su Libro Blanco de 28 de marzo de 2011¹³, la Comisión establecía el objetivo de avanzar hacia la aplicación plena de los principios del «usuario pagador» y de «quien contamina paga», para generar ingresos y asegurar la financiación para futuras inversiones en transportes.
- (2) Por naturaleza, los impuestos anuales sobre vehículos pesados de transporte de mercancías son pagos sin contrapartida, vinculados al hecho de que el vehículo está matriculado a nombre del contribuyente durante un periodo determinado, y, en cuanto tales, no reflejan ningún uso especial de la infraestructura. Por razones parecidas, los impuestos sobre vehículos pesados de transporte de mercancías no son eficaces a la hora de incentivar operaciones más limpias o más eficientes, o de reducir la congestión.

¹¹ DO C [...], de [...], p. [...].

¹² DO C [...], de [...], p. [...].

¹³ Libro Blanco de 28 de marzo de 2011 – Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible (COM (2011) 144 final).

- (3) Los peajes, directamente vinculados al uso de la red viaria, están notablemente mejor concebidos para lograr estos objetivos. De conformidad con el artículo 7 *duodecies* de la Directiva 1999/62/CE, los Estados miembros que introduzcan peajes podrán conceder una compensación adecuada a los transportistas nacionales.
- (4) La aplicación de impuestos sobre vehículos pesados de transporte de mercancías supone un coste que de momento ha de recaer en el sector, de todos modos, incluso si el cobro de los peajes es competencia de los Estados miembros. Así pues, los impuestos sobre vehículos pesados de transporte de mercancías pueden resultar un obstáculo para la introducción de los peajes.
- (5) En consecuencia, debe permitirse a los Estados miembros un margen mayor para reducir los impuestos sobre vehículos pesados de transporte de mercancías, más concretamente mediante la reducción a cero de todos los tipos impositivos mínimos establecidos en la Directiva 1999/62/CE. Sin perjuicio de esta posibilidad, los Estados miembros deben poder mantener en vigor los impuestos sobre vehículos que gravan actualmente los vehículos pesados de transporte de mercancías, sustituirlos por otro del mismo tipo, o suprimirlos y, posteriormente, restablecerlos.
- (6) La reducción a cero de todos los tipos impositivos mínimos establecidos en la Directiva 1999/62/CE no afecta a la posibilidad de que los Estados miembros mantengan los tipos reducidos o las exenciones concedidas antes de la adopción de la presente Directiva a cualquier vehículo pesado de transporte de mercancías.
- (7) Habida cuenta de la importancia de garantizar el buen funcionamiento del mercado interior, la Comisión debe evaluar la reducción de todos los tipos impositivos mínimos establecidos en la Directiva 1999/62/CE a más tardar el 1 de enero de 2030.
- (8) Procede, por tanto, modificar la Directiva 1999/62/CE en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 1999/62 se modifica como sigue:

- (1) El título del capítulo II se sustituye por el siguiente:
«Aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías»;

(2) El artículo 3 se modifica como sigue:

(a) El [...] apartado 1 **se modifica como sigue:**

i) [...] la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los impuestos que gravan los vehículos pesados de transporte de mercancías contemplados en la letra a) del artículo 1 son los siguientes»;

ii) la entrada correspondiente a Croacia se sustituye por el texto siguiente:

«— Croacia:

godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i priključnih vozila, posebna naknada za okoliš na vozila na motorni pogon.»;

iii) la entrada correspondiente a Eslovaquia se sustituye por el texto siguiente:

«— Eslovaquia:

cestná daň, daň z motorových vozidiel.»;

iv) se suprime la entrada correspondiente al Reino Unido;

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

«2. Los Estados miembros que sustituyan cualquiera de los impuestos enumerados en el apartado 1 por otro de la misma naturaleza o que supriman uno de los enumerados en el apartado 1 y posteriormente introduzcan un impuesto de la misma naturaleza lo notificarán a la Comisión, que presentará, en su caso, una propuesta legislativa para actualizar el artículo 3, apartado 1.»;

(c) se añade el apartado siguiente:

«3. Cualquiera que sea la estructura de los impuestos arriba mencionados, los Estados miembros podrán fijar los importes de estos para cada una de las categorías o subcategorías de vehículos que se describen en el anexo I de conformidad con los mínimos establecidos en dicho anexo».

- (3) El artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6

1. A más tardar el 1 de enero de 2030, la Comisión evaluará la aplicación y los efectos de las disposiciones de la presente Directiva relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías. Esta evaluación se centrará en el análisis de los efectos de dichas disposiciones en el funcionamiento del mercado interior.

2. Sobre la base de esta evaluación, la Comisión presentará, en su caso, una propuesta legislativa para modificar en consecuencia las disposiciones pertinentes de la presente Directiva.»; [...]

- (4) en el artículo 7, apartado 9, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) todo vehículo al que se apliquen las condiciones siguientes:

i) está destinado a la defensa nacional, protección civil, servicios de lucha contra incendios y demás servicios de urgencia, a las fuerzas de mantenimiento del orden público o al mantenimiento de carreteras; o

ii) solo circula ocasionalmente por la vía pública del Estado miembro en que estén matriculados y que es utilizado por personas físicas o jurídicas cuya actividad principal no es el transporte de mercancías, siempre que la actividad de transporte que realice no ocasione un falseamiento de la competencia y que la Comisión así lo haya autorizado; o

iii) es utilizado o es propiedad de personas con discapacidad; así como»;

- (5) El anexo II *ter* de la Directiva 1999/62/CE se sustituye por el texto que figura en el anexo I de la presente Directiva.

Artículo 2

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el [...] **31 de diciembre de 2025**. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

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

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.
3. Los Estados miembros aplicarán la presente Directiva a partir del [...] **1 de enero de 2026**.

Artículo 3

La presente Directiva entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente

ANEXO

«ANEXO I

TIPOS MÍNIMOS DE LOS IMPUESTOS APLICABLES A LOS VEHÍCULOS PESADOS DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

Vehículos de motor			
Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Tipos mínimos de los impuestos (euros/año)	
Igual o superior a	Inferior a	Suspensión neumática o equivalente reconocida del eje motor o ejes motores ¹⁴	Otros sistemas de suspensión del eje motor o ejes motores
Dos ejes			
12	13	0	0
13	14	0	0
14	15	0	0
15	18	0	0
Tres ejes			
15	17	0	0
17	19	0	0
19	21	0	0
21	23	0	0
23	25	0	0
25	26	0	0

¹⁴ Suspensión considerada equivalente con arreglo a la definición del anexo II de la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

Cuatro ejes			
23	25	0	0
25	27	0	0
27	29	0	0
29	31	0	0
31	32	0	0

CONJUNTOS DE VEHÍCULOS (VEHÍCULOS ARTICULADOS Y TRENES DE CARRETERA)			
Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Tipos mínimos de los impuestos (euros/año)	
Igual o superior a	Inferior a	Suspensión neumática o equivalente reconocida del eje motor o ejes motores ¹⁵	Otros sistemas de suspensión del eje motor o ejes motores

¹⁵ Suspensión considerada equivalente con arreglo a la definición del anexo II de la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

2 + 1 ejes			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	0
18	20	0	0
20	22	0	0
22	23	0	0
23	25	0	0
25	28	0	0
2 + 2 ejes			
23	25	0	0
25	26	0	0
26	28	0	0
28	29	0	0
29	31	0	0
31	33	0	0
33	36	0	0
36	38	0	0

2 + 3 ejes			
36	38	0	0
38	40	0	0
3 + 2 ejes			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0
3 + 3 ejes			
36	38	0	0
38	40	0	0
40	44	0	0

»