

Wolters Kluwer España

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

DOCEL 20 Julio

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, el apartado 1 de su artículo 71 y su artículo 93,

Vista la propuesta de la Comisión (1),

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

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

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

(1) Considerando que la eliminación de las distorsiones de la competencia entre las empresas de transporte de los diversos Estados miembros requiere simultáneamente la armonización de los sistemas de cobro y el establecimiento de mecanismos equitativos de imputación del coste de la infraestructura a los transportistas;

(2) Considerando que los mencionados objetivos sólo podrán alcanzarse por etapas;

(3) Considerando que ya se ha conseguido cierto grado de armonización de los sistemas impositivos con la adopción de la Directiva 92/81/CEE del Consejo, de 19 de octubre de 1992, relativa a la armonización de las estructuras del impuesto especial sobre los hidrocarburos (5) y de la Directiva 92/82/CEE del Consejo, del 19 de octubre de 1992, relativa a la aproximación de los tipos del impuesto especial sobre los hidrocarburos (6);

(4) Considerando que el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, en su sentencia de 5 de julio de 1995, en el asunto C-21/94, Parlamento contra Consejo (7) anuló la Directiva 93/89/CEE del Consejo, de 25 de octubre de 1993, relativa a la aplicación por los Estados miembros de los impuestos sobre determinados tipos de vehículos utilizados para el transporte de mercancías por carretera, así como de los peajes y derechos de uso percibidos por la utilización de determinadas infraestructuras (8), preservando los efectos de dicha Directiva hasta que el Consejo haya adoptado una nueva directiva; que, por lo tanto, la Directiva 93/89/CEE se sustituirá por la presente Directiva;

(5) Considerando que, en las actuales circunstancias, conviene limitar la adaptación de los sistemas impositivos nacionales a los vehículos industriales que superen un determinado peso total en carga;

(6) Considerando que, a tal fin, conviene fijar importes mínimos para los impuestos sobre los vehículos que en la actualidad se aplican en los Estados miembros o para los que pudieran sustituirlos;

(7) Considerando que es necesario fomentar la utilización de vehículos más respetuosos y menos contaminantes para el medio ambiente y la infraestructura viaria mediante una mayor diferenciación de los impuestos y gravámenes, en la medida en que esa diferenciación no perturbe el funcionamiento del mercado interior;

(8) Considerando que es conveniente que a algunos Estados miembros pueda concedérseles un período de inaplicación de los mínimos para facilitar la adaptación de los niveles exigidos por la presente Directiva;

(9) Considerando que, en la actualidad, determinados transportes nacionales de ámbito local con escasa repercusión en el mercado comunitario del transporte están sujetos a tarifas reducidas del impuesto sobre vehículos; que, a fin de garantizar una transición armoniosa, procede autorizar a los Estados miembros para establecer excepciones temporales con respecto a las tarifas impositivas mínimas;

(10) Considerando que conviene autorizar a los Estados miembros para aplicar tarifas reducidas o exenciones fiscales a los vehículos cuya utilización no pueda afectar al mercado del transporte comunitario;

(11) Considerando que, para prever determinadas situaciones, se deberá establecer un procedimiento en virtud de cual los Estados miembros estén autorizados a mantener más exoneraciones o reducciones;

(12) Considerando que las actuales distorsiones de la competencia no pueden suprimirse solamente mediante la armonización fiscal o de los impuestos especiales sobre los combustibles, pero que, a la espera de formas de tributación técnica y económicamente más adecuadas, dichas distorsiones pueden atenuarse, manteniendo o estableciendo peajes y/o tasas por utilización de autopistas; que procede, además, autorizar a los Estados miembros para percibir tasas por la utilización de puentes, túneles y puertos de montaña;

(13) Considerando que, en vista de las condiciones específicas de determinadas rutas alpinas, puede ser conveniente que un Estado miembro se abstenga de aplicar un sistema de tasas por utilización de infraestructuras en una sección claramente definida de su red de autopistas para que se pueda aplicar una tasa relacionada con la infraestructura;

(14) Considerando que es necesario que los peajes y tasas no sean discriminatorios, no impliquen formalidades excesivas y no creen obstáculos en las fronteras interiores; que es preciso, por tanto, adoptar las medidas adecuadas para permitir el pago de peajes y tasas en cualquier momento y con los diversos medios de pago;

(15) Considerando que las tarifas deben calcularse en función de la duración de la utilización de la infraestructura en cuestión y ser diferenciadas en relación con los costes ocasionados por los vehículos de carretera;

(16) Considerando que se deberán aplicar temporalmente tipos reducidos de tasas por utilización de infraestructuras a los vehículos matriculados en Grecia para tener en cuenta las dificultades originadas por su posición geopolítica;

(17) Considerando que, para garantizar una aplicación uniforme de tasas y peajes, conviene establecer las modalidades de su aplicación, por ejemplo, las características de las infraestructuras a las que se aplican, los niveles máximos de determinados tipos y otras condiciones generales que deberán cumplirse; que los peajes medios ponderados deberán relacionarse con los costes de construcción, de gestión y de desarrollo de la red de infraestructuras de que se trate;

(18) Considerando que conviene establecer que los Estados miembros puedan destinar a la protección del medio ambiente y al desarrollo equilibrado de las redes de transporte un porcentaje del importe del derecho de uso o del peaje, siempre que este importe se calcule de conformidad con las disposiciones de la presente Directiva;

(19) Considerando que los importes que figuran en la presente Directiva expresados en unidades monetarias nacionales de los Estados miembros que adoptan el euro han sido fijados el 1 de enero de 1999, cuando se determinó el valor del euro de conformidad con el Reglamento (CE) no 2866/98 del Consejo, de 31 de diciembre de 1998, sobre los tipos de conversión entre el euro y las monedas de los Estados miembros que adoptan el euro (9); que es conveniente que los Estados miembros que no adopten el euro revisen anualmente los importes previstos en la presente Directiva expresados en monedas nacionales y los ajusten, si fuere necesario, para tener en cuenta las fluctuaciones de los tipos de cambio; que los ajustes anuales de las monedas nacionales no pueden ser obligatorios si la variación resultante de la aplicación de los nuevos tipos de cambio fuese inferior a un determinado nivel porcentual;

(20) Considerando que se debe aplicar el principio de territorialidad; que dos o más Estados miembros podrán cooperar con miras a introducir un sistema común de tasas, respetando determinadas condiciones adicionales;

(21) Considerando que, de conformidad con el principio de proporcionalidad, la presente Directiva se limita a lo necesario para alcanzar los objetivos perseguidos de conformidad con lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 5 del Tratado;

(22) Considerando que debe establecerse un calendario estricto para la revisión de las disposiciones de la presente Directiva y, en caso necesario, para su adaptación, con el fin de desarrollar un sistema de exacción de carácter más territorial,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

CAPÍTULO I DISPOSICIONES GENERALES

Artículo 1.

La presente Directiva se refiere a los impuestos sobre vehículos, a los peajes y a las tasas por utilización de infraestructuras establecidos para los vehículos definidos en el artículo 2.

La presente Directiva no contempla los vehículos que realicen transportes únicamente en los territorios extraeuropeos de los Estados miembros.

Tampoco contempla los vehículos matriculados en las Islas Canarias, Ceuta y Melilla, las Azores o Madeira que realicen transportes únicamente en dichos territorios o entre dichos territorios y el territorio continental de España o Portugal, respectivamente.

Artículo 2.

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

a) "red transeuropea de carreteras": la red de carreteras definida en el anexo I, sección 2, de la Decisión nº 1692/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de julio de 1996, sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte (10) e ilustrada mediante mapas. Los mapas se refieren a las secciones correspondientes mencionadas en la parte dispositiva o en el anexo II de dicha Decisión;

a bis) "costes de construcción": los costes relativos a la construcción, incluidos en su caso los costes de financiación:

- de nuevas infraestructuras o nuevas mejoras de infraestructuras (incluidas las reparaciones estructurales significativas),

o

- de infraestructuras o mejoras de infraestructuras (incluidas las reparaciones estructurales significativas) que se hayan terminado no más de 30 años antes del 10 de junio de 2008, si los sistemas de peaje estaban ya en funcionamiento el 10 de junio de 2008, o que se hayan terminado no más de 30 años antes del establecimiento de cualesquiera nuevos sistemas de peaje instaurados después del 10 de junio de 2008; también podrán considerarse costes de construcción los costes relativos a infraestructuras o mejoras de infraestructuras que se hayan terminado antes de esas fechas si:

- i) el Estado miembro ha establecido un sistema de peaje que estipula la recuperación de dichos costes mediante un contrato con un operador de sistemas de peaje, o mediante otros actos jurídicos de efecto equivalente, que entren en vigor antes del 10 de junio de 2008, o

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

En cualquier circunstancia, la proporción de los costes de construcción que habrá de tenerse en cuenta no podrá ser superior a la proporción del período de vida útil predeterminada de los componentes de la infraestructura que quede por transcurrir el 10 de junio de 2008, o en la fecha en que se instauren los nuevos sistemas de peaje, si esta última es posterior.

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

a ter) "costes de financiación": los intereses de los préstamos y la rentabilidad de los recursos propios de cualquier tipo aportados por los accionistas;

a quater) "reparaciones estructurales significativas": cualesquiera reparaciones estructurales, excepto aquellas que, en el momento de que se trate, hayan dejado de beneficiar a los usuarios de la carretera, por ejemplo cuando la obra de reparación haya sido sustituida por una renovación del firme u otra obra de construcción;

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

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

c) "tasa": el pago de un importe determinado que dé derecho a un vehículo a utilizar las infraestructuras a que se refiere el artículo 7, apartado 1, durante un período de tiempo determinado;

d) "vehículo": un vehículo de motor o conjunto de vehículos articulados, destinado o utilizado exclusivamente para el transporte de mercancías por carretera y con un peso máximo autorizado en carga superior a 3,5 toneladas;

e) "vehículo" de la categoría "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EURO V", "VEM": un vehículo conforme a los límites de emisión establecidos en el anexo 0;

f) "tipo de vehículo": la categoría en la que se incluye un vehículo según el número de ejes, las dimensiones o el peso, u otros elementos de clasificación de vehículos según el daño que causan a las carreteras, como el sistema de clasificación por daños a las carreteras que figura en el anexo IV, siempre y cuando el sistema de clasificación utilizado se base en características del vehículo que, o bien consten en la documentación del vehículo utilizada en todos los Estados miembros, o bien sean claramente visibles;

g) "contrato de concesión": una "concesión de obras públicas" o una "concesión de servicios" con arreglo a la definición del artículo 1 de la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios (11);

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

CAPÍTULO II IMPUESTOS SOBRE VEHÍCULOS

Artículo 3.

1. Los impuestos sobre vehículos contemplados en el artículo 1 son los siguientes:

- Bélgica:

taxe de circulation sur les véhicules automobiles - verkeersbelasting op de autovoertuigen;

- República Checa:

silniční daň,

- Dinamarca:

vægtafgift af motorkretøjer m.v.;

- Alemania:

Kraftfahrzeugsteuer;

- Estonia:

raskeveokimaks,

- Grecia:

Τέλη κυκλοφορίας;

- España:
 - a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica,
 - b) impuesto sobre actividades económicas (únicamente en lo que se refiere al importe de las exacciones percibidas sobre los vehículos de motor);
- Francia:
 - a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers,
 - b) taxe différentielle sur les véhicules á moteur;
- Irlanda:
 - vehicle excise duty;
- Italia:
 - a) tassa automobilistica,
 - b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica;
- Chipre:

Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων,

- Letonia:
 - transportlīdzekļa ikgadējā nodeva,
- Lituania:
 - a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;
 - b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones,
- Luxemburgo:
 - taxe sur les véhicules automoteurs;
- Hungría:
 - gépjárműadó,
- Malta:
 - liċenzja tat-triq - road licence fee,
- Países Bajos:
 - motorrijtuigenbelasting;
- Austria:
 - Kraftfahrzeugsteuer;
- Polonia:
 - podatek od środków transportowych,
- Portugal:
 - a) imposto de camionagem,
 - b) imposto de circulação;
- Eslovenia:
 - letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila,
- Eslovaquia:
 - cestná daň,
- Finlandia:

varsinainen ajoneuvoverd - egentlig fordonsskatt;

- Suecia:

fordonsskatt;

- Reino Unido:

a) vehicle excise duty,

b) motor vehicles licence.

2. El Estado miembro que sustituya uno de los impuestos contemplados en el apartado 1 por otro de igual naturaleza lo notificará a la Comisión, que procederá a las adaptaciones necesarias.

Artículo 4.

Cada uno de los Estados miembros determinará los procedimientos de exacción y recaudación de los impuestos a que se refiere el artículo 3.

Artículo 5.

En lo que se refiere a los vehículos matriculados en los Estados miembros, los impuestos a que se refiere el artículo 3 serán exigibles únicamente por el Estado miembro de matriculación.

Artículo 6.

1. Cualquiera que sea la estructura de los impuestos a que se refiere el artículo 3, los Estados miembros fijarán los importes de dichos impuestos de modo que, para cada una de las categorías o subcategorías de vehículos que se describen en el anexo I, dichas tarifas no sean inferiores a los mínimos establecidos en dicho anexo.

Hasta dos años después de la entrada en vigor de la Directiva, Grecia, Italia, Portugal y España estarán autorizados a aplicar tarifas inferiores a los mínimos establecidos en el anexo I, sin que puedan descender por debajo del 65 % de los mismos.

2. Los Estados miembros podrán aplicar importes reducidos o exenciones a:

a) los vehículos destinados a la defensa nacional, protección civil, servicios de lucha contra incendios y demás servicios de urgencia, así como a los vehículos de las fuerzas de mantenimiento del orden público y a los vehículos utilizados para el mantenimiento de carreteras;

b) los vehículos que sólo circulen ocasionalmente por la vía pública del Estado miembro en que estén matriculados y que sean utilizados por personas físicas o jurídicas cuya actividad principal no sea el transporte de mercancías, siempre que la actividad de transporte que realicen dichos vehículos no ocasione un falseamiento de la competencia y que la Comisión así lo haya autorizado.

3.

a) El Consejo, por unanimidad y a propuesta de la Comisión, podrá autorizar a un Estado miembro a mantener otras exenciones o reducciones respecto de los impuestos sobre vehículos en razón de políticas específicas o por motivos de carácter socioeconómico o vinculados con la infraestructura de ese Estado. Tales exenciones o reducciones sólo podrán aplicarse a los vehículos matriculados en ese Estado miembro que efectúen transportes únicamente dentro de una parte perfectamente delimitada de su territorio.

b) Cualquier Estado miembro que desee mantener tales exenciones o reducciones informará de ello a la Comisión, a la que enviará asimismo toda la información necesaria. En el plazo de un mes la Comisión informará a los demás Estados miembros sobre la exención o la reducción propuesta.

Si, en un plazo de dos meses a partir de la fecha en la que se haya informado a los demás Estados miembros de conformidad con el párrafo primero, ni la Comisión ni ninguno de los Estados miembros hubiere solicitado que el Consejo estudie la cuestión, se considerará que el Consejo ha autorizado el mantenimiento de la exención o la reducción propuesta.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado 1 y en los apartados 2 y 3 del

presente artículo, así como en el artículo 6 de la Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros (12), los Estados miembros no podrán conceder exención ni reducción alguna de los impuestos a que se refiere el artículo 3 que conduzca a una disminución del impuesto devengable inferior al mínimo a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

CAPÍTULO III PEAJES Y TASAS

Artículo 7.

1. Los Estados miembros podrán mantener o introducir peajes y/o tasas en la red transeuropea de carreteras, o en parte de ella, únicamente si se cumplen las condiciones establecidas en los apartados 2 a 12. Esto se entenderá sin perjuicio del derecho de los Estados miembros, de conformidad con el Tratado, de aplicar peajes y/o tasas en las carreteras no incluidas en la red transeuropea, entre ellas las carreteras paralelas a las que pueda desviarse el tráfico de la red transeuropea de carreteras y/o que estén directamente en competencia con determinadas partes de dicha red, o de aplicar peajes y/o tasas en carreteras de la red transeuropea a otros tipos de vehículos de motor no cubiertos por la definición de "vehículo", siempre que la imposición de peajes y/o tasas a dichas carreteras no sea discriminatoria con respecto al tráfico internacional ni dé lugar a distorsiones de la competencia entre operadores.

1 bis. En caso de que los Estados miembros decidan mantener o introducir peajes y/o tasas sólo en partes de la red transeuropea de carreteras, las consiguientes excepciones para las otras partes (por razón de su aislamiento o de los bajos niveles de congestión o contaminación, o cuando sea esencial para la introducción de un nuevo régimen de peaje) no deberán dar lugar a discriminaciones con respecto al tráfico internacional.

2.

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

b) Los peajes y/o tasas se aplicarán a todos los vehículos a partir de 2012.

c) Los Estados miembros podrán estar exentos del cumplimiento del requisito establecido en la letra b) cuando consideren que la extensión de la aplicación de peajes a vehículos de peso inferior a 12 toneladas:

- tendría efectos perjudiciales en el libre flujo del tráfico, el medio ambiente, los niveles de ruido, la congestión o la salud, o
- conllevaría costes administrativos superiores al 30% de los ingresos adicionales generados.

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

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

4 bis. Los Estados miembros podrán establecer reducciones de las tarifas de peaje o tasas o exenciones del pago de peajes o tasas para los vehículos exentos de la obligación de instalar y utilizar aparatos de control con arreglo al Reglamento (CEE) nº 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera (13), y en los casos contemplados en el artículo 6, apartado 2, letras a) y b), de la presente Directiva, siempre que se cumplan las condiciones que en ellas se enuncian.

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

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

- cumplan lo dispuesto en el Tratado, en particular sus artículos 12, 49, 86 y 87,
- no provoquen distorsiones de la competencia en el mercado interior,
- la estructura tarifaria resultante sea lineal y proporcionada, esté a disposición de todos los usuarios en las mismas condiciones y no conlleve costes adicionales que se repercutan a otros usuarios en forma de peajes más elevados.

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

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

5. Los peajes y tasas se aplicarán, recaudarán y se controlará su pago de forma que se obstaculice lo menos posible la fluidez del tráfico, evitándose cualquier tipo de verificación o control obligatorio en las fronteras interiores de la Comunidad. A tal fin, los Estados miembros cooperarán entre sí con el fin de establecer métodos que permitan a los transportistas abonar las tasas las 24 horas del día, al menos en los principales puestos de venta, y por todos los medios de pago corrientes, dentro o fuera de los Estados miembros donde se apliquen. Los Estados miembros dotarán los puntos de pago de peajes y tasas de instalaciones adecuadas a fin de mantener los niveles de seguridad viaria normales.

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

7. Las tasas para todas las categorías de vehículos, incluidos los gastos administrativos, serán fijadas por el Estado miembro de que se trate a un nivel que no sobrepase los importes máximos establecidos en el anexo II.

...

...

8. El importe de las tasas será proporcional a la duración de la utilización de la infraestructura.

Los Estados miembros podrán aplicar exclusivamente tarifas anuales a los vehículos matriculados en su territorio.

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

10.

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

- esté en proporción con el objetivo que se trata de lograr,
- sea transparente y no discriminatoria, en particular con respecto a la nacionalidad del transportista, al país o lugar de establecimiento del transportista o de matriculación de vehículo y al origen o destino del transporte,
- no tenga por objeto generar mayores ingresos en concepto de peajes, por lo que todo aumento no previsto de ingresos (que dé lugar a peajes medios ponderados que no se ajusten a lo dispuesto en el apartado 9) se contrarrestará mediante cambios en la estructura de la modulación que deberán aplicarse dentro de los dos años siguientes al final del ejercicio contable en que se hayan producido los ingresos adicionales,

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

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

- la clase EURO de emisiones establecida en el anexo 0, incluido el nivel de PM y NOX, siempre que ningún peaje supere en más del 100% el peaje cobrado a los vehículos equivalentes que cumplan las normas de emisiones más estrictas, y/o
- la hora del día, el tipo de día o de estación, siempre y cuando:
 - i) ningún peaje supere en más del 100% el peaje cobrado durante el período más barato del día o durante el tipo de día o estación más barato, o
 - ii) en caso de que se aplique una tarifa cero durante el período más barato, la penalización por el período más caro del día o el tipo de día o estación más caro no exceda en más del 50% del importe del peaje que, de no ser así, se aplicaría al vehículo de que se trate.

Los Estados miembros deberán modificar las tarifas de peaje aplicadas de conformidad con el primer guión en 2010 a más tardar o, en el caso de un contrato de concesión, cuando se renueve dicho contrato.

No obstante, los Estados miembros estarán exentos del cumplimiento de este requisito en caso de que:

- i) socavara gravemente la coherencia de los sistemas de peaje en sus territorios,
- ii) por lo que respecta al sistema de peaje en cuestión, no fuera técnicamente viable introducir dicha diferenciación, o
- iii) diera lugar a la desviación de los vehículos más contaminantes de la red transeuropea de carreteras con los consiguientes efectos en la seguridad vial y la salud pública.

Dichas exenciones se notificarán a la Comisión.

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

11. Sin perjuicio de lo establecido en el artículo 9, apartados 1 y 1 bis, en casos excepcionales relacionados con las infraestructuras de las regiones montañosas y tras informar a la Comisión, podrá añadirse un recargo a los peajes de determinados tramos de carretera:

- a) en los que haya graves problemas de congestión que afecten a la libre circulación de los vehículos, o
 - b) cuya utilización por los vehículos dé origen a daños medioambientales significativos,
- siempre y cuando:

- los ingresos generados por el recargo se inviertan en proyectos prioritarios de interés europeo especificados en el anexo III de la Decisión nº 884/2004/CE, que contribuyan directamente a paliar la congestión o el daño medioambiental de que se trate y que estén situados en el mismo corredor que el tramo de carretera en el que se aplica el recargo,
- el recargo, que podrá aplicarse a peajes que varíen de acuerdo con el apartado 10, no sea superior al 15% del peaje medio ponderado calculado de acuerdo con el apartado 9, salvo cuando los ingresos generados se inviertan en tramos transfronterizos de proyectos prioritarios de interés europeo que comporten infraestructuras de regiones montañosas, en cuyo caso el recargo no deberá exceder del

25%,

- la aplicación del recargo no dé lugar a una discriminación injusta del tráfico comercial respecto de otros usuarios de la carretera,
- se presenten a la Comisión, con anterioridad a la aplicación del recargo, planes financieros para la infraestructura a la que se aplica el recargo y un análisis de costes y beneficios para el nuevo proyecto de infraestructura,
- el período al cual se aplique el recargo esté previamente definido y delimitado y sea, por lo que respecta a los ingresos que se prevé obtener, acorde con los planes financieros y el análisis de costes y beneficios presentados.

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

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

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

Artículo 7 bis.

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

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

3. Para los nuevos sistemas de peaje que no conlleven peajes de concesión instaurados por los Estados miembros después del 10 de junio de 2008, los Estados miembros calcularán los costes utilizando un método basado en los principios fundamentales de cálculo establecidos en el anexo III.

Por lo que respecta a los nuevos peajes de concesión instaurados después del 10 de junio de 2008, el nivel máximo de los peajes será equivalente o inferior al nivel que se habría obtenido utilizando un método basado en los principios fundamentales de cálculo establecidos en el anexo III. La evaluación de dicha equivalencia se realizará sobre la base de un período de referencia de una duración razonable adecuado a la naturaleza del contrato de concesión.

Los sistemas de peaje ya establecidos el 10 de junio de 2008, o para los que se hayan recibido ofertas o respuestas a invitaciones a negociar conforme al procedimiento negociado a raíz de un proceso de contratación pública antes del 10 de junio de 2008, no estarán sujetos a las obligaciones establecidas en el presente apartado durante el tiempo en que dichos sistemas sigan en vigor y siempre y cuando no sufran ninguna modificación sustancial.

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

- a) en el caso de los sistemas de peaje que no conlleven peajes de concesión:
 - los valores unitarios y demás parámetros que utilicen para calcular los diferentes elementos de coste, e
 - información clara sobre los vehículos incluidos en sus respectivos regímenes de peaje, la extensión geográfica de la red, o parte de ella, utilizada para cada cálculo de coste y el porcentaje de los costes que pretendan recuperar;

- b) en el caso de los sistemas de peaje que conlleven peajes de concesión:
- los contratos de concesión o las modificaciones sustanciales de dichos contratos,
 - las hipótesis de referencia en que el poder adjudicador ha basado el anuncio de concesión a que se refiere el anexo VII B de la Directiva 2004/18/CE; las hipótesis de referencia incluirán la estimación de los costes definidos en el artículo 7, apartado 9, y previstos en el marco de la concesión, las previsiones de tráfico desglosadas por tipos de vehículo, los niveles de peaje previstos y la extensión geográfica de la red cubierta por el contrato de concesión.

5. Los Estados miembros informarán asimismo a la Comisión, al menos cuatro meses antes de su aplicación, de los nuevos regímenes de peaje aplicables a las carreteras paralelas a las que puede desviarse tráfico procedente de la red transeuropea de carreteras y/o que están en competencia directa con determinadas partes de dicha red a las que se aplican peajes. Esta información incluirá como mínimo una explicación sobre el alcance geográfico de la red sujeta a peaje, los vehículos a los que se aplica y los niveles de peaje previstos, junto con una explicación de cómo se determinó el nivel del peaje.

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

Por lo que respecta a los regímenes de peaje a que se refiere el apartado 5, la Comisión podrá asimismo emitir un dictamen, en particular sobre la proporcionalidad y transparencia de los regímenes propuestos y su posible impacto en la competencia en el contexto del mercado interior y de la libre circulación de mercancías.

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

7. Si un Estado miembro desea aplicar las disposiciones del artículo 7, apartado 11, respecto de sistemas de peajes ya existentes a 10 de junio de 2008, deberá facilitar información que demuestre que el peaje medio ponderado que se aplica a la infraestructura en cuestión cumple lo dispuesto en el artículo 2, letra a bis), y en el artículo 7, apartados 9 y 10.

Artículo 7 ter.

La presente Directiva no afecta a la libertad de los Estados miembros que instauren un sistema de peajes y/o tasas por la utilización de infraestructuras de prever, sin perjuicio de los artículos 87 y 88 del Tratado, una compensación adecuada por esos gravámenes.

Artículo 8.

1. Dos o más Estados miembros podrán cooperar en el establecimiento de un sistema común de tasas aplicable al conjunto de sus territorios. En tal caso, esos Estados miembros velarán por que la Comisión participe estrechamente tanto en el establecimiento como en el posterior funcionamiento y posible modificación de dicho sistema.

2. El sistema común estará sujeto a las siguientes condiciones, además de las contempladas en el artículo 7:

- a) las tasas comunes serán fijadas por los Estados miembros participantes en niveles no superiores a los máximos establecidos en el apartado 7 del artículo 7;
- b) el pago de las tasas comunes dará acceso a la red definida por los Estados miembros participantes con arreglo al artículo 7, apartado 1;
- c) podrán adherirse al sistema común otros Estados miembros;
- d) los Estados miembros participantes establecerán un sistema de reparto de modo que cada uno perciba una parte equitativa de los ingresos procedentes de las tasas.

Artículo 8 bis.

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

CAPÍTULO IV DISPOSICIONES FINALES

Artículo 9.

1. La presente Directiva no impedirá que los Estados miembros apliquen de forma no discriminatoria:

- a) impuestos o gravámenes específicos:
 - aplicados en el momento de la matriculación del vehículo, o
 - que graven los vehículos o cargamentos de peso o dimensiones especiales;
- b) tasas de estacionamiento y gravámenes específicos aplicables al tráfico urbano.

1 bis. La presente Directiva no impedirá que los Estados miembros apliquen de forma no discriminatoria:

- a) tasas reguladoras destinadas específicamente a combatir congestiones de tráfico relacionadas con momentos o lugares determinados;
- b) tasas reguladoras destinadas a combatir los impactos sobre el medio ambiente, incluida la mala calidad del aire, en cualquier carretera, en particular en las zonas urbanas, incluidas las carreteras de la red transeuropea de carreteras que crucen una zona urbana.

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

Artículo 9 bis.

Los Estados miembros implantarán los controles adecuados y determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones establecidas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

Artículo 9 ter.

La Comisión facilitará el diálogo y el intercambio de conocimientos técnicos entre los Estados miembros en relación con la aplicación de la presente Directiva, y en particular del anexo III. La Comisión actualizará y clarificará los anexos 0, III y IV en función de los progresos técnicos y los anexos I y II en función de la inflación, de conformidad con el procedimiento a que se refiere el artículo 9 quater, apartado 3.

Artículo 9 quater.

1. La Comisión estará asistida por un Comité.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 3 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.
3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

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

4. El Comité aprobará su reglamento interno.

Artículo 10.

1. A efectos de la aplicación de la presente Directiva, los tipos de cambio entre el euro y las monedas nacionales de los Estados miembros que no hayan adoptado el euro serán los tipos en vigor el primer día hábil del mes de octubre y se publicarán en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas; surtirán efecto a partir del 1 de enero del año civil siguiente.

2. Los Estados miembros que no hayan adoptado el euro podrán mantener los importes que estuvieran en vigor en el momento del ajuste anual efectuado según el apartado 1 si la conversión de los importes expresados en euros resultase en un cambio inferior al 5 % expresado en las monedas nacionales.

Artículo 11.

A más tardar el 10 de junio de 2011, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación y los efectos de la presente Directiva, teniendo en cuenta los avances de la tecnología y la evolución de la densidad de la circulación, incluido el uso de vehículos de peso superior a 3,5 toneladas e inferior a 12, en el que se evalúe la incidencia de la Directiva en el mercado interior, con inclusión de las regiones insulares, sin litoral y periféricas de la Comunidad, los niveles de inversión en el sector y la contribución de la Directiva a los objetivos de una política de transporte sostenible.

Los Estados miembros remitirán la información necesaria para el informe a la Comisión, a más tardar el 10 de diciembre de 2010;

A más tardar el 10 de junio de 2008, la Comisión, tras examinar todas las opciones, incluidos los costes relacionados con el medio ambiente, el ruido, la congestión y la salud, presentará un modelo generalmente aplicable, transparente y comprensible para la evaluación de todos los costes externos, que sirva de base para el futuro cálculo de los costes de infraestructura. Este modelo irá acompañado de un análisis del impacto de la internalización de los costes externos para todos los modos de transporte y de una estrategia para una aplicación progresiva de este modelo a todos los modos de transporte.

Dicho informe y el modelo irán acompañados, en su caso, de propuestas de revisión ulterior de la presente Directiva dirigidas al Parlamento Europeo y al Consejo.

Artículo 12.

1. Los Estados miembros adoptarán las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo dispuesto en la presente Directiva a más tardar el 1 de julio de 2000. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

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

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las disposiciones básicas de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva. La Comisión informará de ello a los demás Estados miembros.

Artículo 13.

La presente Directiva entrará en vigor el día de su publicación en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas.

Artículo 14.

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

ANEXO 0 LÍMITES DE EMISIÓN

1. Vehículo "EURO 0"

Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Vehículos "EURO I"/"EURO II"

	Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh	Masa de partículas (PT) g/kWh
Vehículo "EURO I"	4,9	1,23	9,0	0,4 (14)
Vehículo "EURO II"	4,0	1,1	7,0	0,15

3. Vehículos "EURO III"/"EURO IV"/"EURO V"/"VEM"

Las masas específicas de monóxido de carbono, hidrocarburos totales, óxidos de nitrógeno y partículas, determinadas mediante el ensayo ESC, y la opacidad de los humos, determinada mediante el ensayo ERL, no deberán superar los valores siguientes (15):

	Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh	Masa de partículas (PT) g/kWh	Humos m ⁻¹
Vehículo "EURO III"	2,1	0,66	5,0	0,10 (16)	0,8
Vehículo "EURO IV"	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vehículo "EURO V"	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Vehículo "VEM"	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

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

ANEXO I TIPOS MÍNIMOS DE LOS IMPUESTOS APLICABLES A LOS VEHÍCULOS

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 ⁽¹⁾ reconocida del eje motor o ejes motores	Otros sistemas de suspen- sión del eje motor o ejes motores
2 ejes			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
3 ejes			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
4 ejes			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

⁽¹⁾ 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).

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 ⁽¹⁾ reconocida del eje motor o ejes motores	Otros sistemas de suspen- sión del eje motor o ejes motores
2 + 1 ejes			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97

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 ⁽¹⁾ reconocida del eje motor o ejes motores	Otros sistemas de suspen- sión del eje motor o ejes motores
25	28	175	307
2 + 2 ejes			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2 + 3 ejes			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 ejes			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 ejes			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

⁽¹⁾ 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).

ANEXO II
IMPORTES MÁXIMOS EN EUROS CORRESPONDIENTES A LAS
TASAS, INCLUIDOS LOS COSTES ADMINISTRATIVOS, A QUE SE
REFIERE EL APARTADO 7 DEL ARTÍCULO 7

	máximo de tres ejes	mínimo de cuatro ejes
EURO 0	1 332	2 233
EURO I	1 158	1 933
EURO II	1 008	1 681
EURO III	876	1 461
EURO IV y menos contaminantes	797	1 329

Mensuales y semanales

Los importes mensuales máximos son proporcionales a la duración del uso que se hace de la infraestructura.

Diarias

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

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

El presente anexo define los principios fundamentales para el cálculo de los peajes medios ponderados con el fin de ajustarse a lo dispuesto en el artículo 7, apartado 9. No obstante la obligación de que los peajes guarden relación con los costes, los Estados miembros podrán decidir, de conformidad con el artículo 7 bis, apartado 1, no recuperar la totalidad de los costes mediante los ingresos en concepto de peaje, o, de conformidad con el artículo 7, apartado 10, no ajustar al promedio el importe de determinados peajes (17).

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

Cuando un Estado miembro entable negociaciones con una o más terceras partes con vistas a la celebración de un contrato de concesión para la construcción o explotación de una parte de su infraestructura, o cuando, con tal finalidad, asuma un compromiso similar sobre la base de la legislación nacional o de un acuerdo celebrado por el Gobierno de un Estado miembro, el cumplimiento de estos principios se evaluará en función del resultado de dichas negociaciones.

1. Definición de la red y de los vehículos incluidos

- Cuando no se aplique un régimen de peaje único a toda la red transeuropea de carreteras, el Estado miembro deberá especificar con precisión la parte o partes de la red que vayan a estar sujetas a un régimen de peaje, así como el sistema que utilice para clasificar los vehículos a efectos de aplicarles diferentes tarifas de peaje. Los Estados miembros deberán especificar también si hacen extensivo el ámbito de aplicación de su régimen de peaje a los vehículos de peso inferior al umbral de las 12 toneladas.
- En caso de que un Estado miembro decida adoptar sistemas diferentes de recuperación de costes según las distintas partes de su red (como permiten las disposiciones del artículo 7 bis, apartado 1), se calcularán por separado los costes correspondientes a cada una de las partes claramente definidas de la red. Los Estados miembros podrán optar por dividir sus respectivas redes en varias partes claramente definidas, a fin de establecer acuerdos de concesión o similares específicos para cada parte.

2. Costes de infraestructura

2.1. Costes de inversión

- Los costes de inversión incluirán los costes de construcción (con inclusión de los costes de financiación) y los costes de desarrollo de las infraestructuras, incrementados, en su caso, con un componente de rendimiento de la inversión de capital o de margen de beneficios. También se incluirán los costes de adquisición de solares, planificación, diseño, supervisión de los contratos de construcción y gestión de proyectos, los correspondientes a excavaciones arqueológicas y estudios del suelo, así como otros gastos accesorios pertinentes.

- La recuperación de los costes de construcción estará en función, bien de la vida útil predeterminada de la infraestructura, bien de otro período de amortización (no inferior a 20 años) que pueda considerarse adecuado con motivo de la financiación mediante un contrato de concesión o de otro tipo. La duración del período de amortización podrá ser un factor clave en las negociaciones para la adjudicación de contratos de concesión, sobre todo si el Estado miembro en cuestión desea fijar, dentro del contrato, un nivel máximo para el peaje medio ponderado aplicable.

- Sin perjuicio del cálculo de los costes de inversión, la recuperación de los costes podrá:

- distribuirse uniformemente a lo largo del período de amortización o de forma ponderada durante los primeros años, los años intermedios o los últimos años de dicho período, siempre que esa ponderación se haga de manera transparente,
- establecer la indexación de los peajes a lo largo del período de amortización.

- Todos los costes históricos estarán basados en los importes abonados. Los costes aún pendientes estarán basados en previsiones razonables.

- Podrá suponerse que las inversiones estatales se financiaron mediante empréstitos. El tipo de interés que deberá aplicarse a los costes históricos será el que se haya aplicado a los empréstitos estatales durante el período correspondiente.

- Los costes serán asignados a los vehículos pesados de forma objetiva y transparente, teniendo en cuenta la proporción de tráfico de vehículos pesados que deberá soportar la red y los costes asociados. A este efecto, los vehículos-kilómetros recorridos por los vehículos pesados podrán ajustarse mediante "factores de equivalencia" objetivamente justificados como los que se recogen en el punto 4 (18).

- La cantidad prevista en concepto de rendimiento estimado del capital o de margen de beneficios deberá ser razonable en función de las condiciones del mercado, y podrá ser modificada con objeto de conceder a una tercera parte contratada incentivos en relación con los requisitos en materia de calidad de los servicios prestados. El rendimiento del capital podrá evaluarse utilizando indicadores económicos como la tasa interna de retorno de la inversión o el coste medio ponderado del capital.

2.2. Costes anuales de mantenimiento y costes de las reparaciones estructurales

- Estos costes incluirán tanto los costes anuales de mantenimiento de la red como los costes periódicos derivados de reparaciones, refuerzo y renovación del firme, con el fin de garantizar el mantenimiento del nivel de funcionalidad operativa de la red a lo largo del tiempo.

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

3. Costes de explotación, gestión y peaje

Esta rúbrica de costes incluirá todos los costes en que incurra el operador de la infraestructura que no estén cubiertos por la sección 2 y se refieran a la puesta en marcha, explotación y gestión de la infraestructura y del sistema de peaje. Incluirá, en particular:

- los costes de construcción, instalación y mantenimiento de las cabinas de pago del peaje y otros sistemas de pago,
- los costes diarios derivados de la explotación, administración y aplicación de los sistemas de cobro de peajes,
- las tasas y cargas administrativas relativas a los contratos de concesión,
- los costes de gestión, administrativos y de servicios relativos a la explotación de la infraestructura.

Los costes pueden incluir un componente de rendimiento del capital o de margen de beneficios acorde con el grado de riesgo transferido.

Dichos costes se distribuirán de forma equitativa y transparente entre todas las clases de vehículos sujetas al sistema de peaje.

4. Porcentaje de tráfico correspondiente a los vehículos de transporte de mercancías, factores de equivalencia y mecanismo de corrección

- El cálculo de los peajes se efectuará basándose en los porcentajes reales y previstos de vehículos-kilómetros recorridos por los vehículos pesados, ajustados, si así se desea, mediante factores de equivalencia, para tener debidamente en cuenta los mayores costes de construcción y reparación de las infraestructuras para uso de los vehículos de transporte de mercancías.
- En el cuadro siguiente figura un conjunto de factores de equivalencia indicativos. Cuando los Estados miembros empleen factores de equivalencia con índices que difieran de los del cuadro, se basarán en criterios objetivamente justificables y se harán públicos.

Clase de vehículo (19)	Factores de equivalencia		
	Reparaciones estructurales (20)	Inversiones	Mantenimiento anual
Comprendidos entre 3,5 t y 7,5 t, clase 0	1	1	1
> 7,5 t, clase I	1,96	1	1
> 7,5 t, clase II	3,47	1	1
> 7,5 t, clase III	5,72	1	1

- Los regímenes de peaje que se basen en previsiones de los volúmenes de tráfico deberán contar con un mecanismo de corrección mediante el cual se ajustarán periódicamente los peajes con el fin de corregir cualquier exceso o defecto en la recuperación de costes que se deba a errores de previsión.

ANEXO IV DETERMINACIÓN INDICATIVA DE LA CLASE DE VEHÍCULO

Las clases de vehículos se definen en el cuadro siguiente.

Los vehículos se clasifican en las categorías 0, I, II y III en función de los daños que causan al pavimento, por orden creciente (la clase III es la que más daña las infraestructuras de carreteras). Los daños aumentan exponencialmente con el aumento de la carga por eje.

Todos los vehículos de motor y conjuntos de vehículos de un peso máximo en carga autorizado inferior a 7,5 toneladas pertenecen a la clase 0.

Vehículos de motor

Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente (21)		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clase de daños
Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	

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

Conjuntos de vehículos (vehículos articulados y trenes de carretera)

Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clase de daños
Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
2 + 1 ejes				
7,5	12	7,5	12	
12	14	12	14	

14	16	14	16	I
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 ejes				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 ejes				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 2 ejes				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	
		40	44	III
40	44			
3 + 3 ejes				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	

(1) DO C 59 de 26.2.1997, p. 9.

(2) DO C 206 de 7.7.1997, p. 17.

(3) Dictamen emitido el 3 de junio de 1999 (aún no publicado en el Diario Oficial).

(4) Dictamen del Parlamento Europeo de 17 de julio de 1997 (DO C 286 de 22.9.1997, p. 217), Posición común del Consejo de 18 de enero de 1999 (DO C 58 de 1.3.1999, p. 1) y Decisión del Parlamento Europeo de 7 de mayo de 1999 (aún no publicada en el Diario Oficial).

(5) DO L 316 de 31.10.1992, p. 12; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 94/74/CE (DO L 365 de 31.12.1994, p. 46).

(6) DO L 316 de 31.10.1992, p. 19; Directiva modificada por la Directiva 94/74/CE.

(7) Recopilación 1995, p. I-1827.

(8) DO L 279 de 12.11.1993, p. 32.

(9) DO L 359 de 31.12.1998, p. 1.

(10) DO L 228 de 9.9.1996, p. 1. Decisión modificada en último lugar por la Decisión nº 884/2004/CE (DO L 167 de 30.4.2004, p. 1).

(11) DO L 134 de 30.4.2004, p. 114. Directiva modificada en último lugar por el Reglamento (CE) nº 2083/2005 de la Comisión (DO L 333 de 20.12.2005, p. 28).

(12) DO L 368 de 17.12.1992, p. 38.

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

(14) En el caso de los motores de potencia inferior o igual a 85 kW se aplicará un coeficiente de 1,7 al valor límite de las emisiones de partículas.

(15) Un ciclo de ensayo se compone de una secuencia de puntos de ensayo en la que cada punto se define por una velocidad y un par que el motor debe respetar en modos estabilizados (ensayo ESC) o en condiciones de funcionamiento transitorias (ensayos ETC y ELR).

(16) 0,13 para los motores cuya cilindrada unitaria sea inferior a 0,7 dm³ y cuyo régimen normal sea superior a 3 000 min⁻¹.

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

(18) La aplicación de factores de equivalencia por parte de los Estados miembros podrá tener en

cuenta la construcción de carreteras desarrollada en diversas fases o utilizando un enfoque de ciclo de vida largo.

(19) Para la determinación de la clase de vehículo, véase el anexo IV.

(20) Las clases de vehículos corresponden a cargas por eje de 5,5, 6,5, 7,5 y 8,5 toneladas, respectivamente.

(21) Suspensión reconocida como equivalente con arreglo a la definición del anexo II de la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2002/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 67 de 9.3.2002, p. 47).
