

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 8.7.2008  
COM(2008) 435 final

**COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL  
CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE  
LAS REGIONES**

**Estrategia para la aplicación de la internalización de los costes externos**

{SEC(2008) 2207}

{SEC(2008) 2208}

{SEC(2008) 2209}

# COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN AL PARLAMENTO EUROPEO, AL CONSEJO, AL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO Y AL COMITÉ DE LAS REGIONES

## Estrategia para la aplicación de la internalización de los costes externos

### 1. INTRODUCCIÓN: POR UN TRANSPORTE SOSTENIBLE

La internalización de los costes externos se inscribe en un conjunto de iniciativas concebidas para lograr un transporte más sostenible. En la actualidad, es esencial que el transporte contribuya a las grandes prioridades de la Comisión, a saber, el desarrollo sostenible y el mantenimiento de la competitividad en Europa.

En 2006, el legislador pidió a la Comisión que elaborara un «modelo generalmente aplicable, transparente y comprensible» para la evaluación de los costes externos.

*«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» (Directiva 2006/38/CE).*

Este tipo de proyecto no es nuevo. Desde hace ya algunos años, la Comisión Europea viene resaltando **la necesidad de que la tarificación del transporte sea más eficaz y refleje mejor su coste real**<sup>1</sup>. El transporte ocasiona daños que tienen un coste para la sociedad y la economía. La internalización de los costes externos tiene por finalidad transmitir una señal correcta sobre los precios para que los usuarios soporten los costes que generan y, de este modo, tengan un estímulo para modificar su comportamiento a fin de reducirlos.

La Unión Europea debe actuar. Según los resultados del análisis de impacto<sup>2</sup>, si en los próximos años no se interviene, los costes medioambientales (contaminación atmosférica, CO<sub>2</sub>) podrían ascender a 210 000 millones de euros en 2020. Además, nuestros ciudadanos y

---

<sup>1</sup> El Libro Verde de la Comisión «Hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte» adoptado en 1999, el Libro Blanco de la Comisión «Tarifas justas por el uso de infraestructuras: estrategia gradual para un marco común de tarificación de infraestructuras de transporte en la UE» adoptado en 1998, y el Libro Blanco de la Comisión «La política europea de transportes de cara a 2010: la hora de la verdad» adoptado en septiembre de 2001 ponen de relieve que los distintos costes generados por el uso de las infraestructuras de transporte repercuten parcialmente sobre los usuarios y, sobre todo, se reparten de forma desigual entre éstos. Esta cuestión se retomó en la revisión intermedia de este último Libro Blanco en 2006, ocasión en la que la Comisión se comprometió a proponer una metodología para la tarificación de las infraestructuras basada en la Directiva de tarificación del transporte por carretera.

<sup>2</sup> Evaluación de impacto sobre la internalización de los costes externos, SEC(2008) 2208.

empresas sufrirían problemas de congestión en más de una cuarta parte de la red europea de carreteras.

## 2. QUÉ SE ESPERA DE LA INTERNALIZACIÓN: UNOS PRECIOS MÁS INTELIGENTES

### 2.1. Consideración de los costes generados por el transporte

Los usuarios del transporte soportan los costes ligados directamente a la utilización de su medio de transporte (combustible, seguros, etc.). Estos costes se consideran costes *privados* en el sentido de que los paga directamente el usuario. Sin embargo, el usuario genera una serie de daños que tienen un coste para la sociedad y de los que él no se hace cargo directamente (costes *externos*), ya sean pérdidas de tiempo de los demás conductores por congestión del tráfico, problemas de salud ligados al ruido y a la contaminación atmosférica y, a más largo plazo, efectos de las emisiones de gas de efecto invernadero en el cambio climático. Estos costes son reales incluso si no siempre tienen un valor explícito de mercado: gastos de policía y de gestión de las infraestructuras, gastos de hospitalización y de salud pública, descenso de la calidad de vida. Generalmente los soportan la colectividad y los ciudadanos. La suma de estos costes privados y externos representa el coste *social* del transporte. Sólo un precio determinado a partir del conjunto de los costes sociales generados por el usuario del transporte contribuiría a transmitir esta señal correcta y representaría la contrapartida de los servicios utilizados y del consumo de recursos escasos.

Con todo, para que esta señal sobre los precios sea eficaz, el usuario debe ser sensible al precio. A veces, esto resulta imposible por razones específicas: ausencia de alternativas creíbles, situación de competencia insuficiente en un modo de transporte, estímulo insuficiente para innovar y orientarse hacia vehículos limpios, etc. La internalización en sí misma, por tanto, es una etapa necesaria, pero debe ir acompañada de otras medidas para hacer más flexible la demanda, es decir, más sensible a las variaciones de los precios, para hacer más atractiva la oferta de determinados servicios o para acelerar la innovación tecnológica. El objetivo de reducción de los costes externos necesita, pues, una estrategia que debe comprender varios elementos además de su internalización: desarrollo de infraestructuras, estímulos para la innovación tecnológica, política de competencia, reglamentación y fijación de normas.

### 2.2. Un instrumento económico adecuado para cada coste externo

En la práctica, los principales instrumentos económicos que tienen por efecto internalizar los costes externos son la fiscalidad, los peajes (o el derecho de uso) y, en determinadas condiciones<sup>3</sup>, el comercio de derechos de emisión. Estos instrumentos económicos ya se están utilizando en grados distintos según los modos de transporte y los costes abordados. El análisis de impacto<sup>4</sup> sobre la internalización de los costes externos repasa la situación vigente en materia de peajes, impuestos y derechos de emisión con respecto a cada modo de transporte.

---

<sup>3</sup> La Directiva 2003/87/CE establece que los Estados miembros deben asignar gratuitamente al menos el 90 % de las cuotas de CO<sub>2</sub>. Para que los permisos de emisión internalicen los costes externos, las entidades que los expiden deberían venderlos a un precio, por ejemplo, equivalente al coste externo. En enero de 2008 [COM(2008) 16], la Comisión propuso establecer un sistema de subastas que permitiera reflejar el principio de «quien contamina, paga». El sistema se aplicará de forma progresiva, y se prevé que, en 2013, se subastarán al menos dos tercios de la cantidad total de derechos de emisión.

<sup>4</sup> SEC(2008) 2208.

Cada coste externo posee características específicas que exigen la utilización de instrumentos económicos adaptados. Algunos costes externos están ligados a la utilización de la infraestructura y varían en función del momento y del lugar de dicha utilización. Así ocurre en el caso de la congestión del tráfico, la contaminación atmosférica, el ruido y los accidentes, que tienen una marcada dimensión local y varían según el periodo, el lugar y el tipo de red. La aplicación de tarifas diferenciadas es la mejor manera de tener en cuenta estas variaciones. En efecto, ¿por qué debe pagar un usuario el mismo precio independientemente de si viaja en horas punta o en los horarios aconsejados, de si toma rutas congestionadas o itinerarios alternativos? Es más, un vehículo limpio paga el mismo precio que un vehículo más contaminante y ruidoso.

Sin embargo, el cambio climático es ajeno a esta dimensión local. Las emisiones de CO<sub>2</sub> y, más en general, de gases de efecto invernadero, no dependen del tiempo y del lugar donde se producen, sino que están ligadas al consumo de combustible. Por tanto, no es necesario aplicar tarifas diferenciadas, sino que será mucho más adecuado utilizar un instrumento vinculado directamente a este consumo, como los impuestos sobre el combustible o incluso un régimen de comercio de derechos de emisión de CO<sub>2</sub>.

### **2.3. Buen funcionamiento del mercado interior**

Preservar el mercado interior es uno de los principios fundamentales de la Unión. En este sentido, es necesario evitar una tarificación excesiva que pueda suponer un freno a la libre circulación o que, por su efecto en el tráfico de tránsito, tenga efectos perjudiciales en otras regiones. Por este motivo, los principios de la internalización deben fijarse a escala europea para evitar la fragmentación del mercado. Al mismo tiempo, debe reconocerse el carácter local de determinados costes externos, y es importante encontrar el equilibrio justo entre los enfoques comunitario y local.

El establecimiento de **principios comunes** a los Estados miembros debe impedir toda discriminación y garantizar la transparencia del mercado. La propuesta de una metodología común permite evitar que las tarifas sean desproporcionadas con respecto a los costes externos reales. Por último, la instauración de un sistema de seguimiento hará que el proceso sea claro y eficaz para todos los interesados.

### **3. PRINCIPIOS GENERALES DE LA INTERNALIZACIÓN DE LOS COSTES EXTERNOS: TARIFICACIÓN AL COSTE SOCIAL MARGINAL**

La transmisión de una señal correcta a los usuarios del transporte debe traducirse en unos precios que no lleven a una sobreexplotación de los recursos y no penalicen los transportes ni, por ende, la economía. En la literatura económica, el punto de equilibrio lo representa la **«tarificación al coste social marginal», que, por tanto, se propone como principio general para la internalización.**

De acuerdo con este planteamiento, los precios del transporte deben equivaler al coste adicional que genera a corto plazo un usuario adicional de la infraestructura. En teoría, este coste adicional debería abarcar el coste del usuario y los costes externos; en este caso, la tarificación al coste social marginal propiciaría una utilización eficaz de la infraestructura existente. Por otro lado, teniendo en cuenta que el usuario pagaría por el coste adicional que impone a la sociedad, este tipo de tarificación contribuiría a la equidad entre los usuarios del transporte y los que no lo son, y establecería una relación directa entre la utilización de

recursos comunes y el pago según los principios de «quien contamina, paga» y «quien utiliza, paga». Un planteamiento de este tipo sólo es viable si quien contamina no recibe una compensación que anule los posibles efectos de la internalización.

No obstante, los costes marginales varían en el tiempo y en el espacio, y en la práctica resulta difícil evaluarlos con precisión. Por tanto, es inevitable una cierta simplificación. Por lo general, los costes marginales pueden corresponder a una media de los costes variables.

En algunos casos, el planteamiento del coste marginal puede tener ciertas limitaciones. No permite necesariamente la cobertura de los costes de la infraestructura cuando los costes fijos son elevados o se trata de sectores con escasa densidad de tráfico. En su caso, pueden desarrollarse planteamientos complementarios para garantizar la financiación de la infraestructura según el principio de «quien utiliza, paga» y la internalización de los costes externos según el principio de «quien contamina, paga». Esto puede contribuir a garantizar la equidad entre los usuarios de los transportes y la sociedad en su conjunto. Es más, en lo que respecta a determinados costes como el ruido, estimar los costes marginales requiere métodos muy complejos, y un planteamiento pragmático basado en el coste medio puede ser más viable (véase el anexo técnico<sup>5</sup>).

En el anexo técnico se propone un marco común para el cálculo de los costes externos de la congestión, la contaminación atmosférica, el ruido y el cambio climático mediante el establecimiento de unos principios y una metodología comunes. En ese documento no se abordan de manera explícita los accidentes (véase el cuadro 2 del anexo técnico). La internalización de los costes externos de los accidentes debe hacerse mediante mecanismos que puedan tomar en consideración los comportamientos de riesgo (velocidad, alcohol al volante) y ofrecer incentivos para corregirlos. Las primas de seguros —por ejemplo a través del sistema de puntos— ya responden a esta exigencia al tener en cuenta el perfil de riesgo del conductor, pero hay una correlación entre el nivel de las primas y el pago de indemnizaciones que, por lo general, no cubren todos los costes. Si bien la consulta ha revelado un apoyo a la idea de que los costes se repercutan en las primas de seguros, una iniciativa de esta índole debería tomar en consideración las diferencias entre Estados miembros y requeriría un examen más detallado, sobre todo de los aspectos de la subsidiariedad. Por el momento, la reflexión no ha avanzado lo suficiente para proponer una iniciativa a escala europea.

#### **4. ESTRATEGIA PARA LA INTERNALIZACIÓN DE LOS COSTES EXTERNOS EN TODOS LOS MODOS DE TRANSPORTE**

Si bien cabe establecer un principio general para la internalización (tarificación al coste social marginal) y una metodología para cuantificar las externalidades, es difícil imaginar un mecanismo universal de internalización en todos los modos de transporte, que se caracterizan por sus diferencias en las tecnologías, el número de interesados, los marcos legislativos existentes, etc. Debe aplicarse el mismo principio pero con instrumentos diferenciados.

Europa no parte de cero. La Unión ya ha adoptado medidas que permiten internalizar los costes externos y contribuyen a reducir los daños. Una de las etapas más importantes fue la armonización de la fiscalidad de la energía en 2003, en cuya revisión, prevista para 2008, se tratará de tomar mejor en consideración las emisiones de CO<sub>2</sub>. La reciente propuesta de

---

<sup>5</sup> SEC(2008) 2207.

incluir el transporte aéreo en el régimen de comercio de derechos de emisión para 2011 representa otra etapa crucial en la contribución del transporte a la lucha contra el cambio climático.

Los resultados del análisis de impacto permiten modular la estrategia global en función de las características de cada modo de transporte e ir más lejos en este ámbito.

#### **4.1. Posibilidad de internalizar los costes externos en el transporte de mercancías por carretera**

El transporte de mercancías por carretera representa las tres cuartas partes del transporte de mercancías, y la posibilidad de internalizar los costes externos permitiría reducir los costes medioambientales en unos 1 000 millones de euros, frente a una situación de inacción. Además, la disminución de la congestión reduce el tiempo perdido en atascos y puede contribuir a mejorar la eficacia de las cadenas de valor añadido. Así pues, la Comisión propone brindar la posibilidad de internalizar determinados costes externos en el transporte de mercancías por carretera.

##### *4.1.1. Tarificación verde e inteligente: revisión de la Directiva 1999/62/CE (junio de 2008)*

La Directiva de 1999 sobre la tarificación de los vehículos pesados prohíbe incorporar un elemento de costes externos en el cálculo de los peajes. Esta Directiva se modificó en 2006 a fin de modular las tarifas en función de las características medioambientales de los vehículos. Con todo, a excepción de las zonas de montaña y sólo en determinadas condiciones, los ingresos de los peajes no pueden rebasar los costes de las infraestructuras, incluso en las regiones con más contaminación o congestión.

El análisis de impacto ha examinado las diferentes posibilidades de internalizar los costes externos; los resultados revelan en qué medida la tarificación de la contaminación atmosférica, del ruido y de la congestión contribuye a reducir los costes externos sin tener un impacto negativo desproporcionado sobre la economía. La ganancia de tiempo ligada a la reducción de los atascos contribuye positivamente a la eficiencia económica y a una marcada reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>.

Por tanto, la Comisión propone revisar la Directiva 1999/62/CE con objeto de permitir la tarificación de los costes externos. La revisión girará en torno a los siguientes ejes: 1) consideración de los costes externos de la contaminación atmosférica, del ruido y de la congestión, 2) establecimiento de mecanismos de coordinación comunitaria, con un método común y valores máximos para el cálculo de las tarifas, 3) asignación de los ingresos al transporte. Los resultados de la consulta pública validan este planteamiento. Por razones de eficacia, los peajes deben modularse según los vehículos, el tipo de carretera y el periodo, y deben recaudarse mediante telepeajes que eviten los atascos en las barreras de peaje.

##### *4.1.2. Internalización de los costes externos por medio de la tecnología (otoño de 2008)*

El plan de acción para un sistema de transporte inteligente que se propondrá en el otoño de 2008 tiene por objetivo impulsar la utilización de los medios tecnológicos. La Comisión adoptará las decisiones de aplicación de la interoperabilidad de los telepeajes tal como está previsto en la Directiva 2004/52/CE. Estas decisiones permitirán la interoperabilidad total de estos sistemas en los tres años siguientes a la adopción de decisiones sobre la definición del servicio europeo de telepeaje.

## **4.2. Incentivos a nuestros ciudadanos para un uso más sostenible del automóvil (otoño de 2008)**

Los automóviles privados no deben quedar excluidos de esta iniciativa. Sería útil hacer extensivos los principios de tarificación aquí propuestos a los automóviles privados. Por razones de subsidiariedad, los Estados miembros mantienen la potestad de optar por aplicarlos o no.

El plan de acción sobre movilidad urbana que se propondrá en el otoño de 2008 examinará también los medios para mejorar la movilidad de nuestros ciudadanos en las ciudades y planteará una reflexión sobre el valor añadido de una acción comunitaria. Viene precedido de un amplio debate que se inició con la publicación de un Libro Verde sobre el transporte urbano<sup>6</sup>. La difusión de las distintas experiencias de tarificación puestas en marcha en las ciudades europeas, así como el establecimiento de una plataforma de debate, podrían contribuir a identificar las mejores prácticas de tarificación. Además, el desarrollo de criterios armonizados en materia de restricciones al tráfico urbano, así como la promoción de la interoperabilidad de las tecnologías, podrían contribuir a armonizar la fijación de una política de internalización de los costes externos en las zonas urbanas en Europa.

Por último, está debatiéndose en el Consejo la propuesta<sup>7</sup> relativa a los impuestos aplicables a los turismos. Esta propuesta prevé la reestructuración de los impuestos existentes a fin de tener en cuenta las emisiones de CO<sub>2</sub>. La propuesta de la Comisión incluye tres medidas principales: supresión del impuesto de matriculación, instauración de un sistema de reembolso del impuesto de matriculación y reestructuración de la base del impuesto de matriculación y del impuesto anual de circulación ligándola total o parcialmente a las emisiones de CO<sub>2</sub>.

## **4.3. Hacia una internalización de los costes externos en los otros modos de transporte**

La Unión Europea debe ir más lejos. Los otros modos de transporte tienen un papel que desempeñar en la mejora de la calidad de vida de nuestros ciudadanos. Cada modo de transporte se enfrenta a un desafío que le es más propio: el ruido en el transporte ferroviario; la contaminación atmosférica y el cambio climático en el transporte marítimo; el ruido, la contaminación atmosférica y el cambio climático en el transporte aéreo. La internalización de los costes externos permite asimismo utilizar los instrumentos más adecuados a fin de estimular a los usuarios para que desarrollen comportamientos más sostenibles.

Asimismo, el análisis de impacto ha considerado distintas opciones para internalizar los costes externos en los demás modos de transporte. Las opciones de actuación han examinado la internalización de los costes medioambientales —contaminación atmosférica y ruido— y de los vinculados al cambio climático. Una estrategia de esta índole tendría un impacto positivo en la reducción de los daños.

### *4.3.1. Transporte ferroviario (2008)*

La Directiva 2001/14/CE permite la internalización de los costes externos. Sin embargo, aunque la internalización implica el aumento del nivel de ingresos del administrador de la

---

<sup>6</sup> Libro Verde. Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana (septiembre de 2007). Puede consultarse en: [http://ec.europa.eu/transport/clean/green\\_paper\\_urban\\_transport/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/transport/clean/green_paper_urban_transport/index_en.htm).

<sup>7</sup> COM(2005) 261. Propuesta de Directiva sobre los impuestos aplicables a los automóviles de turismo.

infraestructura, la Directiva sólo la permite si también se produce un aumento equivalente en los demás modos de transporte competidores. Así pues, la revisión de la Directiva 1999/62/CE brindará la posibilidad de internalizar los costes externos en el transporte por carretera, que compite con el transporte por ferrocarril.

Con todo, el ruido sigue siendo el desafío más importante para el transporte ferroviario. La Comisión va a publicar, al mismo tiempo que la presente Comunicación, una comunicación sobre medidas para estimular la reducción del ruido, y es posible que proponga medidas legislativas en este sentido antes de finales de 2008, con ocasión de la refundición del primer paquete ferroviario.

#### *4.3.2. Transporte aéreo (finales de 2008)*

El transporte aéreo ya ha comenzado a contribuir a este programa. Las emisiones procedentes del transporte aéreo están aumentando con especial rapidez, por lo cual la Comisión propuso que, a partir del 20 de diciembre de 2006, las emisiones de CO<sub>2</sub> generadas por la aviación se integraran en el régimen europeo de comercio de derechos de emisión. En este contexto, a partir de 2011 o 2012, las compañías aéreas deberán restituir derechos para cubrir sus emisiones de acuerdo con el principio de «quien contamina, paga». Esta propuesta de directiva abarca los vuelos intracomunitarios, pero también todos los demás vuelos con origen y destino en un aeropuerto de la UE; fija un límite máximo de emisiones que corresponde al 100 % registrado en el periodo de referencia (2004-2006).

Consciente de que el impacto del transporte aéreo sobre el cambio climático excede del atribuible a las emisiones de CO<sub>2</sub>, la Comisión ha anunciado ya su intención de abordar las emisiones de otros gases de efecto invernadero, en particular las de óxido de nitrógeno (NO<sub>x</sub>). Así pues, está preparando otra propuesta que tiene por objetivo reducir las emisiones de NO<sub>x</sub>, que será presentada antes de finales de 2008.

Por último, la Comisión propuso una directiva sobre las tasas aeroportuarias el 24 de enero de 2007. El Consejo y el Parlamento han acogido favorablemente la propuesta. Una serie de enmiendas proponen la modulación de las tarifas en función de los daños ambientales.

#### *4.3.3. Transporte marítimo (2009)*

En el transporte marítimo, las emisiones de CO<sub>2</sub> han aumentado en los últimos años debido al crecimiento del sector. En las conclusiones del Consejo Europeo de marzo de 2007 se proponía adoptar medidas sobre las emisiones ocasionadas por las actividades del transporte marítimo internacional. La Comisión tiene previsto incluir el sector marítimo en el acuerdo sobre la prevención del cambio climático a partir de 2012, y es su deseo que en 2009 la Organización Marítima Internacional (OMI) prepare medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. A falta de progresos suficientes en la OMI, la Comisión propondrá, no obstante, la adopción de medidas a escala europea; entre las distintas opciones, ha contemplado la inclusión del sector marítimo en el régimen europeo de comercio de derechos de emisión.

#### *4.3.4. Vías navegables*

La Comunicación sobre el programa Naiades preveía la internalización de los costes externos en todos los modos de transporte para 2013. La Comunicación recordaba que un planteamiento de este tipo podría revitalizar la navegación por vías interiores y permitiría

financiar proyectos de desarrollo de infraestructuras en este ámbito, lo que, según los resultados del análisis de impacto, sería positivo para las vías navegables, las cuales, en la medida de su eficiencia energética por cada t/km transportada, podrían ser las beneficiarias de una política intermodal bien entendida.

#### **4.4. Utilización de los ingresos de la internalización para lograr un transporte sostenible**

En lo que respecta a la asignación de los ingresos de la internalización, se deben considerar, en una perspectiva comunitaria, las ventajas de las actividades derivadas del tráfico internacional. En muchos casos, los ingresos de la internalización proceden de este tráfico. El transporte internacional representa casi un 25 % del transporte por carretera en Europa. En siete Estados miembros representa incluso más de la mitad (hasta el 74 % en Bélgica, el 76 % en Luxemburgo y el 85 % en Estonia). Si los ingresos no se asignan al transporte, cada Estado miembro podría verse abocado a utilizar los ingresos de la internalización en función de su propio bienestar sin considerar las ventajas de una movilidad sostenible a escala comunitaria.

Ahora bien, para lograr un transporte sostenible han de tenerse en cuenta las enormes necesidades en el ámbito de la investigación e innovación, de las inversiones en materiales de infraestructuras más respetuosos del medio ambiente, del desarrollo del transporte público, etc. La lista es larga y exige grandes esfuerzos por parte de los Estados miembros. Además, el desarrollo de las redes transeuropeas necesita una financiación considerable, sobre todo de los proyectos seleccionados como prioritarios por la Unión. Asimismo, los ingresos generados por la internalización deben asignarse al sector del transporte y a la reducción de los costes externos, siempre sobre la base de análisis de rentabilidad o de estudios similares que garanticen una asignación de los fondos que suponga los mayores beneficios netos para la sociedad. La propuesta de revisión de la Directiva 1999/62/CE prevé un planteamiento de este tipo.

#### **5. SIGUIENTES ETAPAS**

La Comisión anima a los Estados miembros a utilizar el marco común propuesto. El transporte por carretera está siendo objeto de una propuesta legislativa incluida en el conjunto de iniciativas aquí propuesto.

La Comisión hará un balance de estas acciones en 2013 e informará de los avances en la internalización de los costes externos. La evaluación de los costes externos se actualizará tomando en consideración las investigaciones y trabajos científicos en este ámbito. Si resulta necesario, y en función de los progresos alcanzados, podrán incluirse en el análisis otros costes externos como la biodiversidad, los costes ligados a la naturaleza y los paisajes o la ocupación del espacio.