



COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 13.07.1998
COM(1998) 427 final

96/ 0182 (SYN)

Propuesta modificada de

DIRECTIVA DEL CONSEJO

**relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos industriales por el uso de
determinadas infraestructuras**

(presentada por la Comisión con arreglo al apartado 2
del artículo 189 A del Tratado CE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. El 10.7.1996 la Comisión aprobó una propuesta de Directiva del Consejo relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos industriales por el uso de determinadas infraestructuras¹ [COM(96) 331 final, 96/0182(SYN)].

El 13.11.1996 se remitió la propuesta al Consejo.

El 28.1.1997 el Consejo consultó al Parlamento y al Comité Económico y Social.

El 23.4.1997 el Comité Económico y Social adoptó su dictamen², favorable en conjunto a la propuesta de la Comisión.

El 17.7.1997 en su sesión plenaria el Parlamento Europeo aprobó la propuesta en primera lectura con 26 enmiendas, conforme al procedimiento de cooperación.

2. La Comisión no puede aceptar dieciséis enmiendas propuestas por el Parlamento (a saber, las enmiendas nº 1, 4, 6, 7, 9, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 24, 25 y 26), por las siguientes razones:

Las enmiendas nº 9, 14, 17, 18, 19, 20, 21, y 22 suprimen todas las disposiciones relativas a costes externos y a rutas sensibles. La Comisión considera de gran importancia ambos aspectos, con vistas al establecimiento de un sistema de gravámenes más diferenciado.

La enmienda 7 introduce una noción de *zonas sensibles* que la Comisión halla poco práctica.

La modificación de los considerandos 11 y 12 conforme a la enmienda 6 elimina la correspondencia de ambos con las disposiciones del artículo 6 a las cuales se refieren y que se mantienen sin cambios.

La enmienda 1 sugiere que la diferenciación sustancial de los gravámenes en función del deterioro de las infraestructuras y de la contaminación atmosférica sólo puede efectuarse por ahora a través de derechos de uso. La Comisión no comparte ese punto de vista, que es además contradictorio con el fondo del dictamen del Parlamento (y, en particular, con la enmienda 24).

¹ DO C 59 de 26.2.1997

² CES 458/97

La enmienda 4 no remite a ninguna disposición legal específica de la Directiva.

Las enmiendas 16 y 25 proponen una diferenciación de los derechos de uso en dos clases basadas en el número de ejes del vehículo; dicha propuesta es sin duda menos exacta y equitativa que la estructura de derechos de uso propuesta por la Comisión, conforme a la cual los mismos varían en función del grado de deterioro que los vehículos causan a las carreteras. Éste depende del peso de vehículo y del número y de la configuración de los ejes (factores determinantes de los tres tipos diferentes de deterioro que la Comisión propone para la clasificación de los vehículos).

La enmienda 24 modifica inútilmente la estructura existente de impuestos mínimos aplicables a los vehículos, al introducir una simplificación innecesaria. La estructura de impuestos mínimos aplicables a los vehículos propuesta por la Comisión es idéntica a la de la Directiva ya existente, sobre la que los Estados miembros jamás han efectuado queja alguna. La simplificación que propone el Parlamento no soluciona problemas, sino que es probable que los cause.

La enmienda 26 propone unos niveles inaceptablemente altos para las tasas anuales.

3. La Comisión acepta diez de las enmiendas del Parlamento (a saber, las nº 2, 3, 5, 8, 10, 11, 12, 13, 15 y 23), por las siguientes razones:
 - La enmienda 2 modifica el considerando 3 mediante la supresión de la referencia a máximos para los impuestos sobre vehículos. Este considerando hace referencia a la disposición modificada conforme a la enmienda 11 (primer párrafo del apartado 1 del artículo 6).
 - La enmienda 5 suprime el considerando 9. Éste hace referencia a la disposición del segundo párrafo del apartado 1 del artículo 6, la cual permite aplicar a los vehículos impuestos por debajo de las tarifas mínimas, a condición de que se aplique un régimen de derechos de uso.
 - La enmienda 11 modifica el primer párrafo del apartado 1 del artículo 6, al suprimir el requisito de que los impuestos sobre vehículos no superen los máximos propuestos por la Comisión.
 - La enmienda 12 suprime el segundo párrafo del apartado 1 del artículo 6, que permite la no aplicación de las tarifas mínimas de los impuestos sobre vehículos, a condición de que se aplique un régimen de derechos de uso.

El objetivo de la Comisión al establecer unos máximos para los impuestos sobre vehículos y permitir simultáneamente que los Estados miembros apliquen unas tarifas inferiores a los niveles mínimos, a condición de que posean un régimen de derechos de uso (primer y segundo párrafos del apartado 1 del artículo 6) es garantizar que no se incrementen aún más en la Comunidad las diferencias ya existentes en los gravámenes relacionados con el transporte. Con todo, ése no es el elemento esencial del texto, motivo por el cual se aceptan las enmiendas nº 2, 5, 11 y 12 en esta fase, al objeto de centrar la atención en los aspectos más importantes de la Directiva propuesta.

- La enmienda 3 introduce un considerando 3 *bis*, relativo al Convenio de los Alpes. A pesar de que este nuevo considerando no guarda relación con ninguna disposición específica de la propuesta modificada de la Comisión, es coherente con la propuesta inicial de la Comisión, en la que se incluyó la noción de rutas sensibles (entre las cuales figuraba, ciertamente, la zona alpina). Por ello, la enmienda resulta aceptable.
 - La enmienda 8 modifica el considerando 16, al abogar por la diferenciación de tarifas en las tasas de utilización, en lugar de la diferenciación "limitada" propuesta por la Comisión, mejorando con ello en cierta medida la claridad del texto.
 - La enmienda 10 modifica el considerando 18, mediante la inclusión de una referencia al principio de territorialidad. Aunque esta referencia adicional no es realmente necesaria, incorpora no obstante un elemento útil.
 - La enmienda 13 introduce un apartado 1 *bis* nuevo en el artículo 6, por el que se establece una revisión periódica de los impuestos sobre vehículos. Esta disposición, que es prácticamente superflua habida cuenta de la revisión de la que se prevé será objeto la Directiva en su conjunto, tampoco resultará perjudicial.
 - Con la enmienda 15 se añade introduce un nuevo párrafo *bis* en el apartado 2 del artículo 7, en el que se establece una reducción del 50% de las tasas para vehículos procedentes de regiones periféricas. Dado que hasta la fecha se han venido aplicando reducciones de tasas en determinados Estados miembros periféricos, esta enmienda puede proporcionar una disposición que les resulte aceptable, a condición de que se haga referencia a "Estados miembros" en lugar de hacerlo a "regiones" y de que esté limitada en el tiempo.
 - La enmienda 23 modifica el párrafo segundo del apartado 1 del artículo 13, al establecer que la información que se habrá de facilitar a la Comisión tendrá que referirse también al grado de cobertura de costes de la circulación por carretera por categorías de vehículos y de carreteras. La Comisión está de acuerdo en que la información a la que alude esta enmienda puede ser muy útil.
4. La propuesta de la Comisión [COM(96) 331 final, 96/0182(SYN)] queda por lo tanto modificada como se indica a continuación.

Propuesta modificada de
DIRECTIVA DEL CONSEJO

relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos industriales por el uso de determinadas infraestructuras

La propuesta de la Comisión [COM(96)331 final, 96/0182(SYN)] queda modificada como se indica a continuación.

Propuesta original de la Comisión	Propuesta modificada
(enmienda 2) considerando 3	
Considerando que los Estados miembros deben garantizar el funcionamiento del mercado interior y evitar obstáculos a la libre circulación de bienes y servicios dentro de la Comunidad; que el buen funcionamiento del mercado interior del transporte hace necesario <i>reducir</i> las <i>diferencias en las</i> condiciones de competencia en el sector del transporte de mercancías por carretera <i>debidas a</i> divergencias injustificables entre los gravámenes aplicados al transporte, incluidos impuestos y otras medidas fiscales; que, por lo tanto, <i>en la fijación de</i> los impuestos sobre vehículos y las tasas por utilización de infraestructuras <i>se debe</i> respetar un nivel máximo y un nivel mínimo;	Considerando que los Estados miembros deben garantizar el funcionamiento del mercado interior y evitar obstáculos a la libre circulación de bienes y servicios dentro de la Comunidad; que el buen funcionamiento del mercado interior del transporte hace necesario armonizar las condiciones de competencia en el sector del transporte de mercancías por carretera caracterizado por divergencias injustificables entre los gravámenes aplicados al transporte, incluidos impuestos y otras medidas fiscales; que, por lo tanto, los impuestos sobre vehículos no deben ser inferiores a un nivel mínimo y las tasas por utilización de infraestructuras deben respetar un nivel máximo y un nivel mínimo;

(enmienda 3) considerando 3 bis (nuevo)	
	Considerando que el 7 de noviembre de 1991 se celebró en Salzburgo el Convenio sobre la protección de los Alpes (Convenio de los Alpes)³;

³ DO C 278 de 5.10.1994, p.8

Propuesta original de la Comisión	Propuesta modificada
(enmienda 5) considerando 9	
<i>Considerando que no es necesario aplicar tarifas impositivas mínimas para los vehículos en aquellos Estados miembros donde existe un régimen de tasas por utilización de infraestructuras;</i>	suprimido

(enmienda 8) considerando 16	
Considerando que las tarifas deben calcularse en función de la duración del uso de la infraestructura de que se trate y acercarse lo más posible a los costes reales ocasionados por los vehículos de carretera; que, a tal fin, debe introducirse a corto plazo una diferenciación <i>limitada</i> de tarifas en función de los daños causados a la infraestructura y al medio ambiente;	Considerando que las tarifas deben calcularse en función de la duración del uso de la infraestructura de que se trate y acercarse lo más posible a los costes reales ocasionados por los vehículos de carretera; que, a tal fin, debe introducirse a corto plazo una diferenciación de tarifas en función de los daños causados a la infraestructura y al medio ambiente;

considerando 16 bis (nuevo)	
	Considerando que podrán aplicarse temporalmente tarifas reducidas en las tasas para los vehículos matriculados en Estados miembros periféricos, para dar cuenta de las dificultades que se derivan de su posición geopolítica;

(enmienda 10) considerando 18	
Considerando que dos o más Estados miembros deben poder cooperar con miras a introducir un sistema común de tasas, respetando determinadas condiciones adicionales;	Considerando que debe aplicarse el principio de territorialidad ; que dos o más Estados miembros deben poder cooperar con miras a introducir un sistema común de tasas, respetando determinadas condiciones adicionales;

Propuesta original de la Comisión	Propuesta modificada
(enmienda 11) Artículo 6, apartado 1, primer párrafo	
1. Cualquiera que sea la estructura de los impuestos a que se refiere el artículo 3, los Estados miembros fijarán las tarifas impositivas 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 <i>ni superiores a los máximos</i> establecidos en dicho Anexo.	1. Cualquiera que sea la estructura de los impuestos a que se refiere el artículo 3, los Estados miembros fijarán las tarifas impositivas 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.

(enmienda 12) artículo 6, apartado 1, segundo párrafo	
<i>Sin embargo, los Estados miembros podrán aplicar a los vehículos impuestos inferiores a estas tarifas mínimas siempre que apliquen un régimen de tasas en conformidad con la presente Directiva.</i>	suprimido

(enmienda 13) Artículo 6, apartado 1 bis (nuevo)	
	1 bis. Los mínimos y las tarifas impositivas establecidas realmente se revisarán el 1 de enero del año 2001 y a continuación cada dos años. La Comisión propondrá, con vistas a una armonización más amplia y a una reducción o una supresión de los impuestos sobre vehículos, las adaptaciones necesarias que serán adoptadas por el Consejo de conformidad con el procedimiento previsto en el Tratado CE.

(enmienda 15) Artículo 7, apartado 2, primer párrafo <i>bis</i> (nuevo)	
	Las tasas se reducirán en un 50% para los vehículos matriculados en <u>Estados miembros periféricos</u> hasta el <u>31.12.2000</u>.

Propuesta original de la Comisión	Propuesta modificada
(enmienda 23) Artículo 13, apartado 1, segundo párrafo	
Los Estados miembros facilitarán a la Comisión la información necesaria, a más tardar el 1 de junio de 1999 para que la Comisión pueda elaborar el mencionado informe.	Los Estados miembros facilitarán a la Comisión la información necesaria, a más tardar el 1 de junio de 1999 para que la Comisión pueda elaborar el mencionado informe. Esta información se referirá también al grado de cobertura de costes de la circulación por carretera por categorías de vehículos y de carreteras.

El resto del texto permanece sin cambios.

Hecho en Bruselas,

Por el Consejo

ISSN 0257-9545

COM(98) 427 final

DOCUMENTOS

ES

07 06 09 14

N° de catálogo : CB-CO-98-437-ES-C

ISBN 92-78-37939-5

Oficina de Publicaciones Oficiales de las Comunidades Europeas

L-2985 Luxemburgo