



PARLAMENTO
DE GALICIA



BOLETÍN OFICIAL DO
PARLAMENTO DE GALICIA

X lexislatura
Número 126
9 de xuño de 2017



SUMARIO

1. Procedementos parlamentarios

1.1. Procedementos de natureza normativa

1.1.2. Propostas de normas

1.1.2.1. Proxectos e proposicións de lei

1.1.2.1.1. Proxectos de lei

■ Rexeitamento das emendas á totalidade formuladas ao Proxecto de lei de protección e benestar dos animais de compañía en Galicia [- 8133 (10/PL-000003)] [33682](#)

1.1.2.1.2. Proposicións de lei

■ Rexeitamento da toma en consideración da Proposición de lei de modificación da Lei 1/2017, do 8 de febreiro, de orzamentos xerais da Comunidade Autónoma de Galicia para o ano 2017 [- 7958 (10/PPL-000002)] [33682](#)

1.3. Procedementos de control e impulso

1.3.5. Mocións

1.3.5.4. Mocións tramitadas

Rexeitamento da iniciativa

■ 9552 (10/MOC-000032)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Álvarez Martínez, Luis Manuel

Sobre as actuacións que debe levar a cabo o Goberno galego en relación coas instrucións ditadas para a realización no curso 2016-2017 das probas de avaliación de bacharelato para o acceso á universidade, así como as demandas que debe realizar ao Goberno central ao respecto (Moción a consecuencia da Interpelación nº 8005, publicada no BOPG nº 105, do 26.4.2017, e debatida na sesión plenaria do 23.5.2017) [33682](#)

■ 9555 (10/MOC-000033)

Grupo Parlamentario de En Marea

Solla Fernández, Eva

Sobre as actuacións que debe levar a cabo o Goberno galego en relación co servizo de atención de emerxencias 112. (Moción a consecuencia da Interpelación nº 7030, publicada no BOPG nº 92, do 29.03.2017, e debatida na sesión plenaria do 23.05.2017) [33683](#)

■ 9588 (10/MOC-000034)

Grupo Parlamentario de En Marea

Sánchez García, Antón

Sobre as actuacións que se deben levar a cabo en relación coa elaboración do Plan de transporte público e do novo Mapa de transportes de Galicia (Moción a consecuencia da Interpelación nº 8666, publicada no BOPG nº 112, do 10.05.2017, e debatida na sesión plenaria do 23.05.2017) [33683](#)

1.3.6. Propositions non de lei

1.3.6.1. Propositions non de lei en Pleno

1.3.6.1.4. Propositions tramitadas

Aprobación sen modificacións

I 8174 (10/PNP-000758)

Grupo Parlamentario Popular de Galicia

Fernández Prado, Martín, e sete deputados/as máis

Sobre as actuacións que debe levar a cabo o Goberno galego en relación coa elaboración do novo Mapa de servizos de transporte público de viaxeiros por estrada [33683](#)

Aprobación por unanimidade con modificacións

I 5489 (10/PNP-000462)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Vilán Lorenzo, Patricia, e catro deputados/as máis

Sobre a solicitude do Goberno galego ao Goberno central da creación *ex novo* de sete xulgados de reforzo en Galicia, cos medios humanos e materiais necesarios para afrontar, en cada unha das grandes cidades galegas, o probable aluvión de demandas polas cláusulas chan [33684](#)

I 7448 (10/PNP-000675)

Grupo Parlamentario Popular de Galicia

Núñez Centeno, Aurelio Alfonso, e seis deputados/as máis

Sobre a elaboración e aprobación dun calendario vacinal para o adulto [33684](#)

I 8382 (10/PNP-000782)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Díaz Villoslada, Juan Manuel, e dous deputados/as máis

Sobre a posición do Parlamento de Galicia respecto da supresión do instituto do aforamento dos deputados e das deputadas e a incorporación desta posición ao conxunto de reformas do Estatuto de autonomía de Galicia que se aborden no seu momento [33685](#)

Rexeitamento da iniciativa

I 7348 (10/PNP-000662)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Bará Torres, Xosé Luís, e cinco deputados/as máis

Sobre a actuación que debe levar a cabo o Goberno galego e as medidas que debe implantar en relación coa expansión das plantacións de eucalipto en Galicia, nomeadamente de *Eucalyptus nitens*, respecto das previsións do Plan forestal [33685](#)

I 7575 (10/PNP-000688)

Grupo Parlamentario de En Marea

Chao Pérez, Luca

Sobre a demanda ao Goberno de España no relativo a axilizar o proceso de traslado de persoas re-fuxiadas a España a través da recolocación e asentamento, e cumprir no prazo establecido os compromisos acordados coa Unión Europea en materia de acollemento [33685](#)

I 8011 (10/PNP-000735)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Bará Torres, Xosé Luís, e cinco deputados/as máis

Sobre as actuacións que debe levar a cabo o Goberno galego en relación cos atascos e retencións que se veñen producindo na autoestrada AP-9 [33686](#)

I 8990 (10/PNP-000842)

Grupo Parlamentario de En Marea

Cuña Bóveda, María de los Ángeles, e dous deputados/as máis

Sobre o remate polo Goberno galego do proceso de aprobación do Plan de ordenación dos recursos naturais de Pena Trevinca e o inicio do procedemento para a declaración dese espazo protexido como parque natural [33686](#)

1.5. Procedementos relativos a outras institucións e órganos

1.5.4. De ámbito europeo

1.5.4.1. Unión Europea

I Resolución da Presidencia, 8 de xuño de 2017, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de directiva do Parlamento Europeo e do Consello pola que se modifica a Directiva 2006/1/CE, relativa á utilización de vehículos alugados sen condutor no transporte de mercadorías por estrada (Texto pertinente a efectos do EEE) [COM(2017) 282 final] [2017/0113 (COD)] {SWD(2017) 196 final} {SWD(2017) 197 final} {SWD(2017) 198 final} {SWD(2017) 199 final}

-10/UECS-000073 (10197)

Consulta sobre aplicación do principio de subsidiaridade relativo á Proposta de directiva do Parlamento Europeo e do Consello pola que se modifica a Directiva 2006/1/CE, relativa á utilización de vehículos alugados sen condutor no transporte de mercadorías por estrada (Texto pertinente a efectos do EEE) [COM(2017) 282 final] [2017/0113 (COD)] {SWD(2017) 196 final} {SWD(2017) 197 final} {SWD(2017) 198 final} {SWD(2017) 199 final} [33690](#)

I Resolución da Presidencia, 8 de xuño de 2017, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de directiva do Parlamento Europeo e do Consello pola que se modifica a Directiva 1999/62/CE relativa á aplicación de gravames aos vehículos pesados de transporte de mercadorías pola utilización de determinadas infraestruturas (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2017) 275 final] [COM(2017) 275 final Anexo] [2017/0114 (COD)] {SWD(2017) 180 final} {SWD(2017) 181 final}

-10/UECS-000074 (10202)

Consulta sobre aplicación do principio de subsidiaridade relativo á Proposta de directiva do Parlamento Europeo e do Consello pola que se modifica a Directiva 1999/62/CE relativa á aplicación de gravames aos vehículos pesados de transporte de mercadorías pola utilización de determinadas

infraestruturas (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2017) 275 final] [COM(2017) 275 final Anexo] [2017/0114 (COD)] {SWD(2017) 180 final} {SWD(2017) 181 final} [33703](#)

2. Elección e composición do Parlamento, réxime e goberno interior, organización e funcionamento

2.3. Réxime e goberno interior

2.3.1. Normas de réxime e goberno interior

2.3.2. Acordos e resolucións dos órganos da Cámara en materia de réxime e goberno interior

■ Escrito do G. P. da Alternativa Galega de Esquerda polo que achega o balance e a conta de resultados do exercicio 2016 da subvención asignada ao grupo parlamentario con cargo ao orzamento do Parlamento (doc. núm. 9743) [33744](#)

2.3.2.2. Creación de órganos parlamentarios

2.3.2.2.1. Solicitud de creación de comisións

■ Acordo desestimatorio en relación coa solicitude de creación dunha comisión de investigación que terá por obxecto investigar as autorizacións, contratos, concesións e en xeral todas as relacións do grupo Villar Mir co sector público galego, nomeadamente o seguimento, análise e investigación do intento de venda e segregación das centrais dos ríos Xallas e Grande [33689](#)

2.3.3. Estatuto dos deputados

2.3.3.1. Declaracións de bens e de actividades

■ Declaración, modificativa, de bens e dereitos do deputado D. Luís Manuel Álvarez Martínez [33747](#)

O Pleno do Parlamento, na sesión do 6 de xuño de 2017, adoptou os seguintes acordos:

1. Procedementos parlamentarios

1.1. Procedementos de natureza normativa

1.1.2. Propostas de normas

1.1.2.1. Proxectos e proposicións de lei

1.1.2.1.1. Proxectos de lei

Rexeitamento das emendas á totalidade formuladas ao Proxecto de lei de protección e benestar dos animais de compañía en Galicia

- 8133 (10/PL-000003)

Presidencia da Xunta de Galicia

Proxecto de lei de protección e benestar dos animais de compañía en Galicia

BOPG nº 104, do 25.04.2017

Comisión.^a, Ordenación Territorial, Obras Públicas, Medio Ambiente e Servizos

Sométense a votación as emendas á totalidade de devolución, e resultan rexeitadas por 20 votos a favor, 39 votos en contra e 14 abstencións.

1.1.2.1.2. Proposicións de lei

Rexeitamento da toma en consideración da Proposición de lei de modificación da Lei 1/2017, do 8 de febreiro, de orzamentos xerais da Comunidade Autónoma de Galicia para o ano 2017

- 7958 (10/PPL-000002)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Proposición de lei de modificación da Lei 1/2017, do 8 de febreiro, de orzamentos xerais da Comunidade Autónoma de Galicia para o ano 2017

BOPG nº 100, do 19.04.2017

Sometida a votación, obtense o resultado de 34 votos a favor, 39 votos en contra e ningunha abstención, polo que non se toma en consideración.

1.3. Procedementos de control e impulso

1.3.5. Mocións

1.3.5.4. Mocións tramitadas

Rexeitamento da iniciativa

- 9552 (10/MOC-000032)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Álvarez Martínez, Luis Manuel

Sobre as actuacións que debe levar a cabo o Goberno galego en relación coas instrucións ditadas para a realización no curso 2016-2017 das probas de avaliación de bacharelato para o acceso á uni-

versidade, así como as demandas que debe realizar ao Goberno central ao respecto (Moción a consecuencia da Interpelación nº 8005, publicada no BOPG nº 105, do 26.4.2017, e debatida na sesión plenaria do 23.5.2017)

BOPG nº 120, do 31.05.2017

Sométese a votación e resulta rexeitada por 33 votos a favor, 39 votos en contra e ningunha abstención.

- 9555 (10/MOC-000033)

Grupo Parlamentario de En Marea

Solla Fernández, Eva

Sobre as actuacións que debe levar a cabo o Goberno galego en relación co servizo de atención de emerxencias 112. (Moción a consecuencia da Interpelación nº 7030, publicada no BOPG nº 92, do 29.03.2017, e debatida na sesión plenaria do 23.05.2017)

BOPG nº 120, do 31.05.2017

Sométese a votación e resulta rexeitada por 33 votos a favor, 39 votos en contra e ningunha abstención.

- 9588 (10/MOC-000034)

Grupo Parlamentario de En Marea

Sánchez García, Antón

Sobre as actuacións que se deben levar a cabo en relación coa elaboración do Plan de transporte público e do novo Mapa de transportes de Galicia (Moción a consecuencia da Interpelación nº 8666, publicada no BOPG nº 112, do 10.05.2017, e debatida na sesión plenaria do 23.05.2017)

BOPG nº 120, do 31.05.2017

Sométese a votación e resulta rexeitada por 32 votos a favor, 39 votos en contra e ningunha abstención.

1.3.6. Propositions non de lei

1.3.6.1. Propositions non de lei en Pleno

1.3.6.1.4. Propositions tramitadas

Aprobación sen modificacións

- 8174 (10/PNP-000758)

Grupo Parlamentario Popular de Galicia

Fernández Prado, Martín, e sete deputados/as máis

Sobre as actuacións que debe levar a cabo o Goberno galego en relación coa elaboración do novo Mapa de servizos de transporte público de viaxeiros por estrada

BOPG nº 109, do 03.05.2017

Sométese a votación e resulta aprobada sen modificacións por 39 votos a favor, 20 votos en contra e 14 abstencións.

O texto aprobado é o seguinte:

«O Parlamento de Galicia insta o Goberno galego a:

1. Establecer un marco de diálogo e colaboración estable que favoreza a participación dos concellos galegos durante todo o proceso de realización dos traballos de planificación do novo mapa de transportes por estrada co obxectivo de que os novos servizos que se vaian implantar respondan con maior eficacia ás necesidades reais dos cidadáns.

2. Solicitar unha participación activa das deputacións provinciais na definición do novo mapa de servizos que está a ser obxecto de planificación por parte da Xunta e demandar a súa implicación, tanto técnica como económica, de cara a un posible reforzamento e mellora dos servizos de transporte público por estrada.»

Aprobación por unanimidade con modificacións

- 5489 (10/PNP-000462)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Vilán Lorenzo, Patricia, e catro deputados/as máis

Sobre a solicitude do Goberno galego ao Goberno central da creación *ex novo* de sete xulgados de reforzo en Galicia, cos medios humanos e materiais necesarios para afrontar, en cada unha das grandes cidades galegas, o probable aluvión de demandas polas cláusulas chan

BOPG nº 78, do 06.03.2017

Sométese a votación e resulta aprobada, con modificacións respecto do texto orixinal, pola unanimidade dos 73 deputados e deputadas presentes.

O texto aprobado é o seguinte:

«O Parlamento insta o Goberno da Xunta de Galicia a solicitar do Goberno do Estado, e escoitando o Consello Xeral do Poder Xudicial, a creación *ex novo* de sete xulgados de reforzo en Galicia (un en cada capital de Galicia, en Vigo, en Ferrol e en Santiago de Compostela), cos medios persoais e materiais necesarios, é dicir, unha sala cun xuíz, un letrado da Administración de Xustiza, funcionarios, unha sede e repartición propios, co fin de facer fronte ás demandas polas cláusulas chan, sempre que o ingreso de demandas sexa superior a 900 por xulgado.»

- 7448 (10/PNP-000675)

Grupo Parlamentario Popular de Galicia

Núñez Centeno, Aurelio Alfonso, e seis deputados/as máis

Sobre a elaboración e aprobación dun calendario vacinal para o adulto

BOPG nº 100, do 19.04.2017

Sométese a votación e resulta aprobada, con modificacións respecto do texto orixinal, pola unanimidade dos 73 deputados e deputadas presentes.

O texto aprobado é o seguinte:

«O Parlamento de Galicia insta a Xunta de Galicia á elaboración e aprobación dun calendario vacinal para o adulto nos próximos tres meses, e que conteña unha estimación de custo económico das

modificacións sobre este calendario. O Goberno galego comprométese a publicar na páxina web da Consellería de Sanidade o documento definitivo ou facilitar unha copia por escrito aos distintos grupos parlamentarios representados no Parlamento de Galicia para facilitar o seu coñecemento e seguimento, así como a realizar todas as actuacións precisas para garantir o acceso permanente ás vacinas incluídas neste calendario.»

- 8382 (10/PNP-000782)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Díaz Villoslada, Juan Manuel, e dous deputados/as máis

Sobre a posición do Parlamento de Galicia respecto da supresión do instituto do aforamento dos deputados e das deputadas e a incorporación desta posición ao conxunto de reformas do Estatuto de autonomía de Galicia que se aborden no seu momento

BOPG nº 109, do 03.05.2017

Sométese a votación e resulta aprobada, con modificacións respecto do texto orixinal, pola unanimidade dos 73 deputados e deputadas presentes.

O texto aprobado é o seguinte:

«1. O Parlamento de Galicia considera necesaria a supresión do instituto do aforamento das deputadas e deputados, preservando en todo momento que estas persoas non poidan ser perseguidas polas opinións ou votos emitidos no exercicio das súas funcións. Esta posición deberá ser incorporada ao conxunto de reformas do Estatuto de autonomía de Galicia que no seu momento se aborde.

2. O Parlamento de Galicia insta a Xunta de Galicia a trasladar esta posición aos grupos parlamentarios das Cortes Xerais para que calquera reforma do aforamento dos representantes nas Cámaras lexislativas estatais e autonómicas sexa tratada tamén dentro dun acordo a nivel estatal.»

Rexeitamento da iniciativa

- 7348 (10/PNP-000662)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Bará Torres, Xosé Luís, e cinco deputados/as máis

Sobre a actuación que debe levar a cabo o Goberno galego e as medidas que debe implantar en relación coa expansión das plantacións de eucalipto en Galicia, nomeadamente de *Eucalyptus nitens*, respecto das previsións do Plan forestal

BOPG nº 96, do 05.04.2017

Sométese a votación e resulta rexeitada por 20 votos a favor, 39 votos en contra e 14 abstencións.

- 7575 (10/PNP-000688)

Grupo Parlamentario de En Marea

Chao Pérez, Luca

Sobre a demanda ao Goberno de España no relativo a axilizar o proceso de traslado de persoas refuxiadas a España a través da recolocación e asentamento, e cumprir no prazo establecido os compromisos acordados coa Unión Europea en materia de acollemento

BOPG nº 100, do 19.04.2017

Sométese a votación e resulta rexeitada por 34 votos a favor, 39 votos en contra e ningunha abstención.

- 8011 (10/PNP-000735)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Bará Torres, Xosé Luís, e cinco deputados/as máis

Sobre as actuacións que debe levar a cabo o Goberno galego en relación cos atascos e retencións que se veñen producindo na autoestrada AP-9

BOPG nº 105, do 26.04.2017

Sométese a votación e resulta rexeitada por 34 votos a favor, 39 votos en contra e ningunha abstención.

- 8990 (10/PNP-000842)

Grupo Parlamentario de En Marea

Cuña Bóveda, María de los Ángeles, e dous deputados/as máis

Sobre o remate polo Goberno galego do proceso de aprobación do Plan de ordenación dos recursos naturais de Pena Trevinca e o inicio do procedemento para a declaración dese espazo protexido como parque natural

BOPG nº 115, do 18.05.2017

Sométese a votación e resulta rexeitada por 34 votos a favor, 39 votos en contra e ningunha abstención.

Santiago de Compostela, 8 de xuño de 2017

Miguel Ángel Santalices Vieira

Presidente

1.5. Procedementos relativos a outras institucións e órganos

1.5.4. De ámbito europeo

1.5.4.1. Unión Europea

Resolución da Presidencia, 8 de xuño de 2017, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de directiva do Parlamento Europeo e do Consello pola que se modifica a Directiva 2006/1/CE, relativa á utilización de vehículos alugados sen condutor no transporte de mercadorías por estrada (Texto pertinente a efectos do EEE) [COM(2017) 282 final] [2017/0113 (COD)] {SWD(2017) 196 final} {SWD(2017) 197 final} {SWD(2017) 198 final} {SWD(2017) 199 final}

-10/UECS-000073 (10197)

Consulta sobre aplicación do principio de subsidiaridade relativo á Proposta de directiva do Parlamento Europeo e do Consello pola que se modifica a Directiva 2006/1/CE, relativa á utilización de vehículos alugados sen condutor no transporte de mercadorías por estrada (Texto pertinente a efectos do EEE) [COM(2017) 282 final] [2017/0113 (COD)] {SWD(2017) 196 final} {SWD(2017) 197 final} {SWD(2017) 198 final} {SWD(2017) 199 final}

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 10197, o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á solicitude da Comisión Mixta para a Unión Europea en relación coa consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade na Proposta de directiva do Parlamento Europeo e do Consello pola que se modifica a Directiva 2006/1/CE, relativa á utilización de vehículos alugados sen condutor no transporte de mercadorías por estrada (Texto pertinente a efectos do EEE) [COM(2017) 282 final] [2017/0113 (COD)] {SWD(2017) 196 final} {SWD(2017) 197 final} {SWD(2017) 198 final} {SWD(2017) 199 final}.

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos lexislativos da Unión Europea (BOPG 27 do 9 de decembro de 2016), resolvo:

1º. Trasladar o referido escrito á Comisión 2ª, Ordenación Territorial, Obras Públicas, Medio Ambiente e Servizos e mais aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.

2º. Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do proxecto de acto lexislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto lexislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiariedade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.

A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

3º. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa que teña lugar.

Santiago de Compostela, 8 de xuño de 2017
Miguel Ángel Santalices Vieira
Presidente

Resolución da Presidencia, 8 de xuño de 2017, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de directiva do Parlamento Europeo e do Consello pola que se modifica a Directiva 1999/62/CE relativa á aplicación de gravames aos vehículos pesados de transporte de mercadorías pola utilización de determinadas infraestruturas (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2017) 275 final] [COM(2017) 275 final Anexo] [2017/0114 (COD)] {SWD(2017) 180 final} {SWD(2017) 181 final}

-10/UECS-000074 (10202)

Consulta sobre aplicación do principio de subsidiariedade relativo á Proposta de directiva do Parlamento Europeo e do Consello pola que se modifica a Directiva 1999/62/CE relativa á aplicación de gravames aos vehículos pesados de transporte de mercadorías pola utilización de determinadas infraestruturas (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2017) 275 final] [COM(2017) 275 final Anexo] [2017/0114 (COD)] {SWD(2017) 180 final} {SWD(2017) 181 final}

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 10202, o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á solicitude da Comisión Mixta para a Unión Europea en relación coa consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade na Proposta de directiva do Parlamento Europeo e do Consello pola que se modifica a Directiva 1999/62/CE relativa á aplicación de gravames aos vehículos pesados de transporte de mercadorías pola utilización de determinadas infraestruturas (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2017) 275 final] [COM(2017) 275 final Anexo] [2017/0114 (COD)] {SWD(2017) 180 final} {SWD(2017) 181 final}.

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos lexislativos da Unión Europea (BOPG 27 do 9 de decembro de 2016), resolvo:

1º. Trasladar o referido escrito á Comisión 2ª, Ordenación Territorial, Obras Públicas, Medio Ambiente e Servizos e mais aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.

2º. Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do proxecto de acto lexislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto lexislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiariedade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.

A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

3º. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa que teña lugar.

Santiago de Compostela, 8 de xuño de 2017

Miguel Ángel Santalices Vieira

Presidente

2. Elección e composición do Parlamento, réxime e goberno interior, organización e funcionamento

2.3. Réxime e goberno interior

2.3.1. Normas de réxime e goberno interior

2.3.2. Acordos e resolucións dos órganos da Cámara en materia de réxime e goberno interior

Escrito do G. P. da Alternativa Galega de Esquerda polo que achega o balance e a conta de resultados do exercicio 2016 da subvención asignada ao grupo parlamentario con cargo ao orzamento do Parlamento (doc. núm. 9743)

Tómase coñecemento e ordénase a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia* e no Portal de Transparencia da páxina web.

Santiago de Compostela, 6 de xuño de 2017

Diego Calvo Pouso

Vicepresidente 1º

2.3.2.2. Creación de órganos parlamentarios

2.3.2.2.1. Solicitud de creación de comisións

O Pleno do Parlamento, na sesión do 6 de xuño de 2017, adoptou os seguintes acordos:

Acordo desestimatorio en relación coa solicitude de creación dunha comisión de investigación que terá por obxecto investigar as autorizacións, contratos, concesións e en xeral todas as relacións do grupo Villar Mir co sector público galego, nomeadamente o seguimento, análise e investigación do intento de venda e segregación das centrais dos ríos Xallas e Grande

- 9589 (10/SCI-000004)

Grupo Parlamentario de En Marea

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Solicitud de creación dunha comisión de investigación que terá por obxecto investigar as autorizacións, contratos, concesións e en xeral todas as relacións do grupo Villar Mir co sector público galego, nomeadamente o seguimento, análise e investigación do intento de venda e segregación das centrais dos ríos Xallas e Grande

BOPG nº 121, do 01.06.2017

Sométese votación a creación dunha comisión de investigación e resulta rexeitada por 34 votos a favor, 40 votos en contra e ningunha abstención.

Santiago de Compostela, 8 de xuño de 2017

Miguel Ángel Santalices Vieira

Presidente

2.3.3. Estatuto dos deputados

2.3.3.1. Declaracións de bens e de actividades

Declaración, modificativa, de bens e dereitos do deputado D. Luís Manuel Álvarez Martínez

A Mesa do Parlamento, na súa sesión do día 5 de xuño de 2017, adoptou os seguintes acordos:

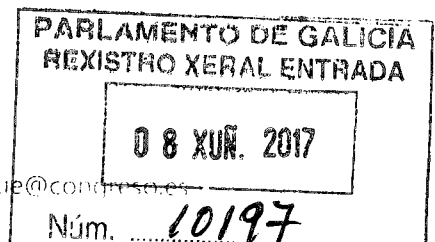
Declaración modificativa de bens e dereitos do deputado D. Luís Manuel Álvarez Martínez (doc. núm. 9929)

Tómase coñecemento, trasládase á Comisión do Estatuto dos Deputados e ordénase a publicación da declaración modificativa de bens no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia* e no Portal de transparencia da Cámara.

Santiago de Compostela, 6 de xuño de 2017

Diego Calvo Pouso

Vicepresidente 1º



De: Comisión Mixta para la Unión Europea <cmue@congreso.es>
Enviado el: miércoles, 07 de junio de 2017 12:29
Asunto: Remisión a efectos del artículo 6.1 de la Ley 8/1994 (COM(2017) 282) [mensaje 1/2]
Datos adjuntos: COM_2017_282_ES_ACTE_f.docx; COM_2017_282_ES_ACTE_f.pdf; SWD_2017_196_EN_DOCUMENTDETAVAIL_f Impact Assessment.pdf

Asunto: Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifica la Directiva 2006/1/CE, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2017) 282 final] [2017/0113 (COD)] {SWD(2017) 196 final} {SWD(2017) 197 final} {SWD(2017) 198 final} {SWD(2017) 199 final}

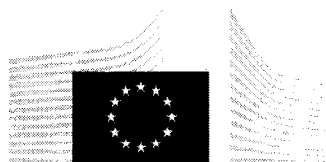
En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es.

SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA

Nota: en un mensaje sucesivo les remitiremos los documentos SWD(2017) 197 final, Resumen de la evaluación de impacto, en castellano, SWD(2017) 198 final, Final report- Ex-post evaluation of Directive 2006/1/EC, y SWD(2017) 199 final, Executive summary - Ex-post evaluation of Directive 2006/1/EC, que acompañan a la propuesta.



COMISIÓN
EUROPEA

PARLAMENTO DE GALICIA REXISTRO XERAL ENTRADA
08 XUN. 2017
Núm. 10197

Bruselas, 31.5.2017
COM(2017) 282 final

2017/0113 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**por la que se modifica la Directiva 2006/1/CE, relativa a la utilización de vehículos
alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2017) 196 final}
{SWD(2017) 197 final}
{SWD(2017) 198 final}
{SWD(2017) 199 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Motivación y objetivos de la propuesta

La Directiva 2006/1/CE, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera¹, establece un nivel mínimo de apertura del mercado para la utilización de vehículos de transporte de mercancías alquilados en el mercado único. A tal fin, tiene por objeto i) lograr una distribución óptima de los recursos limitando el despilfarro de factores de producción (por ejemplo, capital inmovilizado en vehículos infrautilizados) y ii) aumentar la flexibilidad y la productividad de las empresas. Todos los objetivos están asociados a la utilización de vehículos alquilados.

Al mismo tiempo, sin embargo, la Directiva permite a los Estados miembros restringir la utilización de los vehículos de transporte de mercancías alquilados que tengan una masa máxima autorizada superior a seis toneladas en operaciones por cuenta propia. También permite restringir el uso de un vehículo que haya sido alquilado en un Estado miembro distinto de aquel en el que esté establecida la empresa arrendataria.

Esas restricciones limitan la eficacia de la Directiva. Además, crean una carga innecesaria para las empresas y un conjunto poco uniforme de normas que genera confusión entre los transportistas. La reducción de la carga que pesa sobre las empresas y la clarificación de las normas son objetivos fundamentales del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación de la UE (REFIT), del que forma parte la presente propuesta.

Se propone, por tanto, eliminar la posibilidad de restringir el uso de vehículos de alquiler para operaciones por cuenta propia. Por otra parte, el uso de un vehículo alquilado en otro Estado miembro debe permitirse al menos durante cuatro meses para que las empresas puedan hacer frente a picos de demanda estacionales o temporales y/o sustituir los vehículos defectuosos o deteriorados. Resulta necesario permitir a los Estados miembros limitar a cuatro meses la utilización de un vehículo alquilado en un Estado miembro distinto de aquel en el que está establecida la empresa arrendataria para evitar posibles distorsiones, habida cuenta de las notables diferencias existentes entre los distintos regímenes fiscales aplicables a los vehículos de carretera en los Estados miembros.

En general, la propuesta garantiza la igualdad de acceso de los transportistas de toda la UE al mercado de los vehículos de alquiler. También garantiza un marco reglamentario uniforme en toda la UE y permite a los transportistas realizar sus actividades de transporte de la manera más eficiente posible. Habida cuenta de que los vehículos de alquiler suelen ser más nuevos, más seguros y menos contaminantes, la propuesta reduce las externalidades negativas del transporte por carretera.

La presente propuesta forma parte de una serie de propuestas en el ámbito del transporte por carretera que la Comisión tiene la intención de adoptar en 2017 para que el marco legislativo que regula el sector del transporte por carretera de la UE esté preparado para el futuro.

¹ DO L 33 de 4.2.2006, p. 82.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

Los vehículos de transporte de mercancías alquilados se mencionan en los Reglamentos (CE) n.º 1071/2009² y (CE) n.º 1072/2009³ en el contexto de las condiciones para un establecimiento fijo de un transportista (que es uno de los requisitos para el acceso a la profesión de transportista por carretera) y en el contexto de las normas sobre la licencia comunitaria, de la cual una copia auténtica tiene que ponerse a disposición del titular de la licencia para cada vehículo alquilado. En este sentido, la utilización de vehículos de alquiler es pertinente para el acceso al mercado del transporte internacional de mercancías por carretera. Ambos Reglamentos y la Directiva constituyen el marco jurídico en el que opera el sector del transporte de mercancías por carretera en la UE. El control del cumplimiento de las disposiciones de esos tres actos jurídicos está estrechamente interrelacionado. Por lo que se refiere, en particular, al control del cumplimiento de la limitación temporal (opcional) propuesta, según la cual la utilización de un vehículo alquilado en un Estado miembro distinto de aquel en el que está establecida la empresa arrendataria puede circunscribirse a cuatro meses, es pertinente la propuesta de modificación del Reglamento (CE) n.º 1071/2009. Con arreglo a esa propuesta, los Estados miembros estarían obligados a indicar el número de matrícula de cada vehículo a disposición de un transportista en su respectivo registro electrónico nacional. Una norma de ese tipo puede ser de gran ayuda para controlar el cumplimiento de cualquier tipo de limitación temporal como se ha indicado más arriba.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La propuesta es plenamente coherente con la prioridad de la Comisión de crear un mercado interior más justo y más profundo. Se reforzará el mercado interior en la prestación de servicios de transporte utilizando vehículos de transporte de mercancías alquilados y de servicios de alquiler y arrendamiento financiero de vehículos. Asimismo, está en consonancia con los objetivos de la política común de transportes, tal como se describen en el Libro Blanco de 2011 «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible»⁴. La propuesta también reduce la carga normativa que pesa sobre los transportistas y aclara el marco jurídico, dos de los objetivos del programa REFIT de la UE.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de la presente Directiva es el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

De conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra g), del TFUE, la UE comparte con los Estados miembros la competencia para regular el sector de los transportes.

El transporte por carretera está adquiriendo una dimensión cada vez más internacional. La cuota de la actividad de transporte internacional de mercancías por carretera en el total de la actividad de transporte de mercancías por carretera en lo que hoy es la EU-28 pasó de alrededor del 28 % en 2000 a casi el 36 % en 2014⁵. Solo la UE puede ofrecer un marco

² DO L 300 de 14.11.2009, p. 51.

³ DO L 300 de 14.11.2009, p. 72.

⁴ COM(2011) 144 final de 28.3.2011.

⁵ Véase *EU transport in figures. Statistical Pocketbook 2016*, cuadros 2.2.4.b y 2.2.4.c; disponible en línea en http://ec.europa.eu/transport/facts-fundings/statistics/pocketbook-2016_en

jurídico uniforme en el mercado interior cada vez más integrado para la prestación de servicios de transporte por carretera. Sin la intervención de la UE, los Estados miembros no podrían crear las condiciones de competencia equitativas que se requieren en el mercado interior. El actual conjunto poco uniforme de normas nacionales solo puede superarse mediante la intervención de la UE. Un marco jurídico uniforme reducirá los costes de conformidad y de control del cumplimiento en toda la UE. Puesto que, en la actualidad, la Directiva permite a los Estados miembros restringir la utilización de vehículos de alquiler en determinadas condiciones, para reducir las posibilidades de que los Estados miembros impongan restricciones al uso de vehículos de alquiler es preciso modificar la Directiva, algo que solo puede hacerse a nivel de la UE.

- **Proporcionalidad**

Como se indica en la sección 7.4 de la evaluación de impacto, la propuesta no va más allá de lo necesario para resolver los problemas detectados. La propuesta contiene únicamente algunas modificaciones específicas de la Directiva que ayudan a mejorar el marco legislativo en el que funcionan los sectores del transporte de mercancías por carretera y del alquiler y arrendamiento financiero de vehículos en la UE.

- **Elección del instrumento**

Dado que el acto que se modifica es una directiva, el acto modificador propuesto debe en principio adoptar la misma forma.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / control de calidad de la legislación existente**

El documento de trabajo de los servicios de la Comisión relacionado con la evaluación *ex-post* de la Directiva 2006/1/CE se ha adoptado junto con la presente propuesta⁶. Entre 2015 y 2016 se llevó a cabo un estudio externo. El informe final de ese estudio se ha publicado en el sitio web de la Comisión⁷.

Las principales conclusiones de la evaluación *ex post* son que la Directiva 2006/1/CE podría ser más eficaz a la hora de lograr sus objetivos si no permitiera a los Estados miembros restringir el uso de vehículos de transporte de mercancías alquilados en algunos segmentos del mercado y en determinadas condiciones. Las restricciones impuestas al arrendamiento transfronterizo de vehículos de transporte de mercancías impiden a los transportistas optimizar la utilización de sus flotas trasladando sus vehículos allí donde más se necesitan. Por otra parte, las restricciones al uso de vehículos de transporte de mercancías alquilados también reducen la eficiencia de la Directiva 2006/1/CE, ya que aumentan los costes de conformidad tanto para los transportistas como para las empresas de arrendamiento financiero / alquiler de vehículos e incrementan los costes de aplicación y de control del cumplimiento para las autoridades públicas. En ausencia de restricciones, se ha comprobado que esos costes son pequeños e insignificantes.

Permitir a los Estados miembros restringir el uso de vehículos de transporte de mercancías alquilados también va en contra de las necesidades de la economía europea para aumentar la

⁶ SWD(2017) XXX final [complete reference when number is available].

⁷ <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2016-ex-post-evaluation-of-directive-2006-1-ec-final-report.pdf>

flexibilidad y la eficiencia de las operaciones de transporte por carretera y no es totalmente compatible con las actuales prioridades políticas en lo que se refiere a la profundización del mercado único y el fomento de la utilización de vehículos más seguros y limpios y con un menor consumo de combustible.

- **Consultas con las partes interesadas**

Las partes interesadas han tenido varias oportunidades de aportar su contribución tanto durante la evaluación *ex post* como en el proceso de evaluación de impacto. Junto a las entrevistas con grupos específicos de interesados (en otoño de 2015 se realizaron 27 entrevistas para la evaluación *ex post* y 33 en el segundo semestre de 2016 para la evaluación de impacto), se celebraron una consulta pública en línea durante 12 semanas (sobre la evaluación *ex post* y la evaluación de impacto), que tuvo lugar entre el 11 de agosto y el 4 de noviembre de 2016 (en la que se recibieron 27 respuestas), y una consulta a las pymes durante 7 semanas entre el 22 de septiembre y el 11 de noviembre de 2016 a través del panel de pymes de la Red Europa para las Empresas. La consulta del panel de pymes constaba de dos cuestionarios aparte, uno sobre el uso de vehículos de transporte de mercancías alquilados (156 respuestas) y otro sobre la utilización de autobuses y autocares de alquiler (94 respuestas).

En la consulta se obtuvieron datos y contribuciones valiosas y pertinentes de los profesionales. Uno de sus resultados fue la constatación de que la ausencia de normas de la UE sobre la utilización de autobuses o autocares alquilados no era realmente un problema y de que no existía ningún segmento concreto del mercado que se ocupara de autobuses y autocares de alquiler. Esta es la razón por la que se descartó una de las opciones de actuación previstas inicialmente, que habría ampliado el ámbito de aplicación de la Directiva para incluir la utilización de autobuses y autocares de alquiler.

En la consulta también se recabó información sobre las justificaciones alegadas por los Estados miembros para imponer restricciones al uso de vehículos de alquiler. Algunas autoridades públicas y representantes de los sindicatos temen que aumente la presión competitiva si se suprimen las restricciones al uso de vehículos de alquiler para las operaciones por cuenta propia y que sea más difícil controlar el cumplimiento de la legislación sobre transporte por carretera si se permite el uso de vehículos alquilados en otro Estado miembro. Aunque se han tenido en cuenta las justificaciones de las restricciones relativas al uso de vehículos alquilados en otro Estado miembro, las relacionadas con las restricciones al uso de vehículos de alquiler por cuenta propia no se han considerado convincentes.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La Comisión estuvo asistida por un contratista externo que llevó a cabo un estudio sobre la evaluación *ex post* de la Directiva y un estudio de apoyo a la evaluación de impacto.

- **Evaluación de impacto**

La iniciativa viene apoyada por una evaluación de impacto que ha recibido un dictamen positivo con reservas del Comité de Control Reglamentario. Las reservas se resolvieron proporcionando información más detallada sobre el contexto de las medidas, explicando la magnitud de los problemas detectados y la razón por la que deben solucionarse ahora, descartando la opción de actuación inicial, que habría ampliado el ámbito de aplicación de la Directiva para incluir el uso de autobuses y autocares de alquiler (ya que esa opción no podía defenderse), explicando los riesgos de no lograr el resultado esperado de la opción preferida

(teniendo en cuenta, en particular, los posibles incentivos para la planificación fiscal o la optimización fiscal y las posibles dificultades para los Estados miembros a la hora de controlar el cumplimiento de la legislación en el sector sobre el transporte por carretera), presentando un intento de cuantificación de la reducción de los costes administrativos y ofreciendo más información sobre la consulta a las partes interesadas.

Se han considerado las siguientes opciones de actuación:

Opción 0: Publicar directrices y recomendaciones.

Opción 1: Modificaciones legislativas específicas.

Opción 1a: Permitir la utilización de vehículos de transporte de mercancías alquilados para operaciones por cuenta propia en toda la UE.

Opción 1b: Permitir la utilización de vehículos de mercancías que un transportista establecido en un Estado miembro haya alquilado en otro Estado miembro durante un determinado período de tiempo (entre tres y cuatro meses), por ejemplo para hacer frente a picos de demanda estacionales o temporales.

Opción 1c: Combinación de las opciones 1a y 1b.

Opción 2: Aplicar las mismas normas (o, al menos, normas no más restrictivas) al uso de vehículos alquilados que al uso de vehículos propiedad de las empresas.

La opción preferida es la opción 1c, ya que es la más efectiva a la hora de resolver los problemas detectados sin ir más allá de lo que es necesario para conseguirlo. Es mejor que la opción 2 porque con esta última no se conseguiría eliminar la falta de uniformidad de las normas vigentes en la UE en relación con el uso de vehículos de alquiler. Por el contrario, seguirían aplicándose las distintas normativas de los Estados miembros mientras no pusieran a los vehículos de alquiler en una posición peor que la de los vehículos propiedad de los transportistas (por ejemplo, obligación de volver a matricular un vehículo adquirido/alquilado en otro Estado miembro).

Con arreglo a la opción preferida, los costes de explotación de los transportistas de mercancías de la UE podrían haberse reducido en 2030 en un total de 158 millones EUR. Los costes de explotación de un transportista que pase de utilizar sus propios vehículos a usar vehículos de alquiler deberían reducirse en alrededor de un 2 %. Además, el sector del alquiler / arrendamiento financiero de vehículos ganaría alrededor de 81 millones EUR, con lo que el beneficio económico anual total alcanzaría en 2030 los 240 millones EUR, aproximadamente. Por otra parte, se crearían casi 5 000 puestos de trabajo suplementarios, 2 900 en el sector del alquiler / arrendamiento financiero de vehículos y 1 700 en las empresas de transporte de mercancías por carretera.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La propuesta forma parte del programa REFIT de la Comisión. Tiene por objeto simplificar las normas sobre la utilización de vehículos de alquiler. La apertura del mercado al uso de vehículos de transporte de mercancías alquilados para los transportes por cuenta propia eliminará las restricciones, lo que, a su vez, reducirá los costes de los transportistas para cumplir las normas. El hecho de proporcionar un marco uniforme para la utilización de vehículos alquilados en otro Estado miembro (al menos durante un máximo de cuatro meses) se espera que dé a los operadores

claridad jurídica y que les ahorre hasta 12,8 millones EUR en los costes que supone dar de baja a su vehículo del registro de matriculación y volver a matricularlo.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea⁸.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La aplicación de la presente Directiva será objeto de un estrecho seguimiento. La Comisión presentará un informe sobre la aplicación y los efectos de la presente Directiva a más tardar cinco años después del término del plazo de transposición. Al liberalizar aún más el uso de vehículos de transporte de mercancías alquilados, la presente Directiva debería impulsar el mercado de los vehículos de alquiler y dar lugar a una reducción de los costes y a un aumento de la flexibilidad y la rentabilidad para los transportistas. La información pertinente se recabará de las autoridades nacionales competentes, los representantes de las empresas de alquiler y arrendamiento financiero de vehículos y a través de una encuesta entre los transportistas por carretera. También se espera obtener información de utilidad de los registros electrónicos nacionales de las empresas de transporte por carretera. Como en el futuro los transportistas tendrán que indicar el número de matrícula de los vehículos que tengan a su disposición, debería resultar sencillo obtener de esos registros una visión de conjunto de la proporción de vehículos matriculados en el extranjero que forman parte de su flota.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

Los principales elementos de la propuesta son los siguientes:

Modificación del artículo 2 de la Directiva 2006/1/CE

El artículo 2 establece el marco de las normas que los Estados miembros aplican a la utilización en su territorio de vehículos alquilados por empresas establecidas en el territorio de otro Estado miembro. En este contexto, la limitación del ámbito de aplicación de este artículo al «tráfico entre Estados miembros» ha quedado obsoleta, ya que los vehículos alquilados también pueden utilizarse para los transportes de cabotaje de acuerdo con las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 1072/2009.

Las disposiciones actuales permiten a los Estados miembros restringir el uso de vehículos alquilados en un Estado miembro distinto de aquel en el que está establecida la empresa arrendataria. Esto crea un conjunto poco uniforme de normas en toda la UE, además de inseguridad jurídica, lo que a su vez evita que las empresas se beneficien de transacciones de alquiler potencialmente más atractivas al otro lado de la frontera. Se propone, por tanto, autorizar a las empresas a utilizar en toda la UE vehículos alquilados en cualquier lugar de la UE.

⁸

Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (DO C 326 de 26.10.2012, p. 391).

Como los tipos de imposición aplicables a los vehículos aún difieren considerablemente en la UE, y para evitar distorsiones fiscales, los Estados miembros pueden limitar el tiempo de utilización en sus respectivos territorios de un vehículo alquilado en un Estado miembro distinto de aquel en el que está establecida la empresa arrendataria, aunque no por debajo de un período mínimo de cuatro meses. Ese período mínimo tiene por objeto garantizar que los vehículos alquilados (y matriculados) en otro Estado miembro puedan utilizarse para hacer frente a picos de demanda a corto plazo, estacionales o temporales, o para sustituir vehículos defectuosos o deteriorados.

Modificación del artículo 3 de la Directiva 2006/1/CE

El artículo 3 establece el marco de las normas que los Estados miembros aplican a la utilización de vehículos alquilados por empresas establecidas en su propio territorio. Las disposiciones vigentes en la actualidad se aplican a los vehículos alquilados matriculados o puestos en circulación legalmente en el propio Estado miembro, «siempre que se cumplan las condiciones contempladas en el artículo 2». Como el artículo 2 modificado permite el uso de vehículos alquilados matriculados o puestos en circulación legalmente en cualquier Estado miembro, se suprime el apartado 1 para evitar esa incoherencia. Debe ser posible utilizar un vehículo matriculado o puesto en circulación de conformidad con la legislación de un Estado miembro distinto de aquel en el que está establecida la empresa arrendataria no solo para operaciones de transporte en cualquier otro Estado miembro (en consonancia con el artículo 2 modificado), sino también para operaciones de transporte en el Estado miembro donde está establecida la empresa arrendataria.

Se suprime el apartado 2 porque los Estados miembros deben perder la libertad de restringir la utilización de vehículos de transporte de mercancías alquilados para las operaciones por cuenta propia. Las empresas de toda la UE deben estar autorizadas a utilizar vehículos alquilados para las operaciones por cuenta propia y a sacar provecho de los beneficios asociados. No se les debe restringir el uso de vehículos de su propiedad ni la externalización de la operación de transporte a una empresa que preste tales servicios por cuenta ajena. Los vehículos propiedad de empresas que los utilizan para realizar operaciones por cuenta propia suelen estar infrautilizados y por término medio son más viejos, menos seguros y más contaminantes que los vehículos alquilados.

Nuevo artículo 5 bis de la Directiva 2006/1/CE

La presente Directiva es un paso adelante en la apertura del mercado para el uso de vehículos alquilados en el transporte de mercancías por carretera. Al autorizar el uso de un vehículo alquilado en un Estado miembro distinto de aquel en el que está establecida la empresa arrendataria, al menos durante un período de cuatro meses, y al eliminar las restricciones al uso de vehículos de transporte de mercancías alquilados para operaciones por cuenta propia, la Directiva abre nuevas posibilidades tanto para las empresas que alquilan vehículos como para las empresas de alquiler / arrendamiento financiero de vehículos en toda la UE.

La aplicación y los efectos de esta nueva Directiva, así como su impacto en los transportistas por cuenta propia o por cuenta ajena y en el sector del alquiler o arrendamiento financiero de vehículos debe evaluarse en un informe que deberá presentar la Comisión. Esa evaluación debe llevarse a cabo cuando se disponga de datos suficientes, lo que en principio sucederá cinco años después del final del período de transposición (seis años y medio después de la entrada en vigor de la nueva Directiva). Sobre la base de ese informe, la Comisión determinará si es necesario adoptar nuevas medidas.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 2006/1/CE, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³ establece un nivel mínimo de apertura del mercado para la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera.
- (2) La utilización de vehículos alquilados puede reducir los costes de las empresas que transportan mercancías por cuenta propia o ajena y, al mismo tiempo, aumentar su flexibilidad operativa. En consecuencia, puede contribuir a aumentar la productividad y competitividad de esas empresas. Por otra parte, como los vehículos de alquiler tienden a ser más nuevos que la media de la flota, también son más seguros y menos contaminantes.
- (3) La Directiva 2006/1/CE no permite a las empresas beneficiarse plenamente de las ventajas de utilizar vehículos de alquiler. Esa Directiva autoriza a los Estados miembros a restringir el uso por parte de sus empresas de vehículos de alquiler con un peso máximo autorizado, incluida la carga, superior a seis toneladas en operaciones por cuenta propia. Por otra parte, los Estados miembros no están obligados a permitir el uso de un vehículo alquilado en sus respectivos territorios si ese vehículo está matriculado o ha sido puesto en circulación de conformidad con la legislación de un Estado miembro distinto de aquel en el que está establecida la empresa arrendataria.

¹ DO C de , p. .

² DO C de , p. .

³ Directiva 2006/1/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de enero de 2006, relativa a la utilización de vehículos alquilados sin conductor en el transporte de mercancías por carretera (versión codificada) (DO L 33 de 4.2.2006, p. 82).

- (4) Para que las empresas puedan beneficiarse en mayor medida de las ventajas de utilizar vehículos de alquiler, es necesario que puedan utilizar vehículos alquilados en cualquier Estado miembro, no solo en el que estén establecidas. Así les resultaría más fácil hacer frente en particular a picos de demanda a corto plazo, estacionales o temporales o sustituir vehículos defectuosos o deteriorados.
- (5) El nivel de imposición del transporte por carretera sigue siendo considerablemente variable dentro de la Unión. Por consiguiente, algunas restricciones, que también afectan indirectamente a la libre prestación de servicios de alquiler de vehículos, siguen estando justificadas a fin de evitar distorsiones fiscales. Los Estados miembros deben, pues, tener la posibilidad de limitar el plazo durante el cual puede utilizarse dentro de sus respectivos territorios un vehículo alquilado en un Estado miembro distinto de aquel en el que esté establecida la empresa arrendataria.
- (6) Para que las operaciones de transporte por cuenta propia puedan llevarse a cabo de manera más eficiente, es necesario que los Estados miembros dejen de estar autorizados a restringir la posibilidad de utilizar vehículos alquilados para tales operaciones.
- (7) La aplicación y los efectos de la presente Directiva deben ser objeto de seguimiento por la Comisión y documentarse en un informe. Cualquier acción futura en este ámbito debe considerarse a la luz de dicho informe.
- (8) Dado que los objetivos de la presente Directiva no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros solos, sino que, debido al carácter transfronterizo del transporte por carretera y a los problemas que la Directiva pretende resolver, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De acuerdo con el principio de proporcionalidad, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar esos objetivos.
- (9) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2006/1/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 2006/1/CE se modifica como sigue:

- 1) El artículo 2 se modifica como sigue:
 - a) El apartado 1 se modifica como sigue:
 - i) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:
«Cada Estado miembro permitirá la utilización en su territorio de vehículos alquilados por empresas establecidas en el territorio de otro Estado miembro, siempre que:»,
 - ii) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
«a) el vehículo esté matriculado o se haya puesto en circulación de conformidad con la legislación de un Estado miembro;».

Se inserta el apartado 1 *bis* siguiente:

«1 *bis*. Cuando el vehículo no esté matriculado o puesto en circulación de conformidad con la legislación del Estado miembro en el que esté establecida la empresa arrendataria, los Estados miembros podrán limitar el período de uso en sus respectivos territorios del vehículo alquilado. En tal caso, sin embargo, los Estados

miembros permitirán su utilización durante al menos cuatro meses en cualquier año civil.».

- 2) El artículo 3 se sustituye por lo siguiente:

«Artículo 3

Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar que sus empresas puedan utilizar vehículos alquilados, para el transporte de mercancías por carretera, en las mismas condiciones que los vehículos de su propiedad, siempre que se cumplan las condiciones contempladas en el artículo 2.».

- 3) Se inserta el artículo 5 *bis* siguiente:

«Artículo 5 bis

A más tardar el [OP: please insert the date calculated 5 years after the deadline for transposition of the Directive], la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación y los efectos de la presente Directiva. El informe incluirá información sobre la utilización de vehículos alquilados en un Estado miembro distinto del Estado miembro en el que está establecida la empresa arrendataria. Sobre la base de ese informe, la Comisión evaluará si es necesario proponer medidas adicionales.».

Artículo 2

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el [OP: please insert the date calculated 18 months following the entry into force] . Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

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

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

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

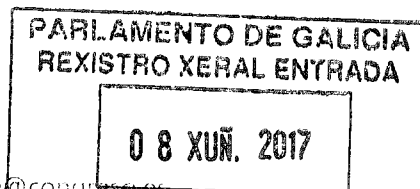
Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente



De: Comisión Mixta para la Unión Europea <cmue@congreso.es>
Enviado el: miércoles, 07 de junio de 2017 11:55
Asunto: Remisión a efectos del artículo 6.1 de la Ley 8/1994 [COM(2017) 275] [mensaje 1/2]
Datos adjuntos: COM_2017_275_ES_ACTE_f.docx; COM_2017_275_ES_ACTE_f.pdf; COM_2017_275_ES_ACTE_f Anexo.docx; COM_2017_275_ES_ACTE_f Anexo.pdf

Asunto: Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2017) 275 final] [COM(2017) 275 final Anexo] [2017/0114 (COD)] {SWD(2017) 180 final} {SWD(2017) 181 final}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA

NOTA: en un mensaje sucesivo les remitiremos los documentos SWD(2017) 180 final, impact assessment, que consta de dos partes y se realiza únicamente en inglés, y SWD(2017) 181 final, resumen de la evaluación de impacto, en castellano, que acompañan a la propuesta.



COMISIÓN
EUROPEA

PARLAMENTO DE GALICIA REXISTRO XERAL ENTRADA
08 XUN. 2017
Núm.10202.....

Bruselas, 31.5.2017
COM(2017) 275 final

2017/0114 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2017) 180 final}

{SWD(2017) 181 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

Un sistema de transporte fiable y eficiente es esencial para el correcto funcionamiento del mercado interno y constituye un sector clave de la economía. Si bien el transporte por carretera desempeña el papel más importante en el sistema de transportes terrestres, no deja de ser fuente de una serie de desafíos socioeconómicos y medioambientales (por ejemplo, el cambio climático, la contaminación atmosférica, el ruido, o la congestión). La tarificación vial puede desempeñar un papel fundamental en la incentivación de operaciones más eficientes y más limpias, y su diseño coherente es esencial para garantizar un tratamiento equitativo de los usuarios de la carretera y una financiación sostenible de las infraestructuras.

La Directiva 1999/62/CE¹ proporciona el marco jurídico para la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras. La Directiva tiene por objeto eliminar las distorsiones de la competencia entre las empresas de transportes mediante una armonización gradual de los impuestos y el establecimiento de mecanismos equitativos de tarificación de las infraestructuras. Establece niveles mínimos de impuestos para los vehículos pesados de transporte de mercancías y especifica las modalidades de tarificación de las infraestructuras, incluida la diferenciación de los impuestos en función de la eficacia medioambiental de los vehículos.

Hasta ahora, no obstante, la Directiva no contiene elementos que contribuyan específicamente a contribuir a la reducción de las emisiones de CO₂ procedentes del transporte. En 2014, las emisiones de CO₂ procedentes del transporte eran aún superiores en un 17 % a las de 1990. La mayor parte de estas emisiones procede de los turismos (más del 60 %), mientras que es cada vez mayor la parte correspondiente a los vehículos pesados de transporte de mercancías. Según las tendencias actuales, la reducción de emisiones no será suficiente para alcanzar los objetivos de la UE fijados para 2030 y 2050.

La infraestructura viaria se está degradando en muchos Estados miembros debido a un mantenimiento inadecuado. El gasto público en el mantenimiento de las carreteras disminuyó en la UE en aproximadamente un 30 % entre 2006 y 2013 y ascendía a un 0,5 % del PIB en 2013 (frente al 1,5 % en 1975 y un 0,8 % en 2008). Esta circunstancia tiene diversas repercusiones negativas a nivel económico, social y medioambiental, incluido un aumento de los gastos operativos de los vehículos y las emisiones contaminantes y sonoras, así como de los tiempos de viaje y de la siniestralidad, y efectos negativos sobre la economía.

La legislación actual solo se aplica a los vehículos pesados de transporte de mercancías, dejando por abordar todos los demás vehículos. En este ámbito, que abarca en particular los turismos, y en ausencia de límites específicos, existe el riesgo de que el precio de las viñetas de corta duración sea comparativamente demasiado elevado, creando por tanto discriminación respecto a los usuarios ocasionales, en su mayoría extranjeros. Otro problema potencial de discriminación, común a todos los tipos de vehículos, es una compensación a los usuarios nacionales en caso de introducción de gravámenes de base temporal.

¹ 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 (DO L 187 de 20.7.1999, pp. 42-50).

Las repercusiones negativas del transporte por carretera representan costes considerables para la sociedad. Mientras que los turismos y los vehículos comerciales ligeros ocasionan menos daños a las infraestructuras que los vehículos pesados de transporte de mercancías y los autobuses/autocares, los turismos están en el origen de aproximadamente 2/3 de los costes externos (incluidos los costes del cambio climático, la contaminación atmosférica, el ruido, los accidentes y otros impactos negativos) generados por el transporte por carretera, es decir, de entre el 1,8 y el 2,4 % del PIB.

Además, la congestión es un problema persistente dentro y fuera de las zonas urbanas que ha sido no obstante objeto de atención solamente esporádica por parte de los Estados miembros. Los picos de tráfico por carretera tienen como resultado costes sociales considerables que ascienden al 1 % del PIB de la UE. Dos tercios de estos costes pueden atribuirse a los turismos, y entre un 20 % y un 30 % al tráfico interurbano.

El objetivo de la iniciativa es avanzar en la aplicación del principio de «quien contamina, paga» y «usuario pagador», fomentando de esta manera un transporte por carretera medioambientalmente sostenible y socialmente equitativo.

La iniciativa contribuye al programa de adecuación de la normativa (REFIT), ya que su propósito es suscitar una actualización y simplificación de determinadas disposiciones de la Directiva.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente iniciativa tiene por objeto solucionar las deficiencias en la legislación vigente (Directiva 1999/62/CE), es decir, un mejor cumplimiento de los objetivos de la legislación. Los términos propuestos contribuirían a simplificar determinadas disposiciones de la Directiva suprimiendo la diversidad de peajes atendiendo a la clase de emisiones EURO, cuyos beneficios se encuentran actualmente en franca disminución, y eliminando requisitos de notificación onerosos, sobre todo los relativos a la tarificación de los costes externos.

Además, se propone la inclusión de los autobuses, los turismos y las furgonetas en el ámbito de aplicación de la Directiva, asegurando así una tarificación más coherente de la utilización de las infraestructuras en todo el sector del transporte por carretera. Dada la cuestión de las emisiones de CO₂ anteriormente expuesta, se propone asimismo que las tasas viarias reflejen esas emisiones.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La iniciativa forma parte de los esfuerzos de la Comisión de crear una Unión de la Energía, así como una serie de propuestas relativas al transporte de bajas emisiones², incluida la revisión de los Reglamentos sobre emisiones de CO₂ de los turismos y vehículos comerciales ligeros, y las propuestas de certificación y de seguimiento y notificación de las emisiones de CO₂ de los camiones y autobuses, así como iniciativas relacionadas en el campo del transporte por carretera, en particular la revisión de la legislación sobre la interoperabilidad de los servicios de telepeaje y de las normas que rigen el mercado interior del transporte de mercancías por carretera y de los servicios de autobús y autocar.

² COM(2016) 501 final: Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones

Los cambios propuestos se atienen a los objetivos fijados por la Comisión en su Libro Blanco de 2011 sobre el transporte³, que preconizaba el avance hacia la aplicación plena del principio de «quien contamina paga» (consagrado en el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea) y del principio «usuario pagador», para garantizar una financiación más sostenible del transporte y de las infraestructuras. A fin de facilitar la tarificación en función de la distancia, se revisa paralelamente la legislación relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje⁴. Las modificaciones propuestas son igualmente coherentes con la legislación medioambiental relativas a las emisiones de los vehículos y al ruido.

Además, con la ampliación de su ámbito, la iniciativa se basa en los procedimientos de certificación pendientes de adopción relativos a las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados y en los Reglamentos que regulan las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros. En lo que se refiere a la red viaria afectada, la propuesta remite a las orientaciones revisadas de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

Las bases jurídicas de la Directiva 1999/62/CE son los artículos 71 y 93 del Tratado CE (actualmente artículos 91 y 113).

Las disposiciones de la Directiva afectadas por la presente propuesta corresponden a los peajes y las tasas de utilización de infraestructuras, un ámbito al que se aplica el artículo 91 del TFUE.

Por que respecta a las modificaciones de determinadas disposiciones del capítulo II de la Directiva, estas están sujetas al artículo 113 del TFUE y son objeto de una propuesta legislativa distinta.

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

La UE comparte con los Estados miembros la competencia para regular en el ámbito del transporte conforme a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, letra g), del TFUE. No obstante, la adaptación de las normas vigentes solo puede ser llevada a cabo por la propia Unión. La ampliación de las normas de la UE a otras categorías de vehículos se justifica por el impacto de estos sobre los problemas a nivel de la UE y a nivel mundial. En lo que se refiere a los turismos, microbuses y furgonetas, su inclusión podría contribuir a prevenir el riesgo de que los Estados miembros traten a los usuarios ocasionales o a los vehículos matriculados en el extranjero de forma desigual. La inclusión de los autobuses/autocares contribuiría a reducir las distorsiones de la competencia en el mercado interior del transporte de pasajeros dando trato preferente (es decir, exento de pago por el uso de la infraestructura) a esos vehículos en comparación con el transporte ferroviario, sujeto a esas tasas.

³ COM(2011) 144 final: Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible

⁴ Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad (DO L 166 de 30.4.2004, pp. 124-143) y Decisión de la Comisión, de 6 de octubre de 2009, relativa a la definición del Servicio Europeo de Telepeaje y sus elementos técnicos (DO L 268 de 13.10.2009, p. 11).

En términos más generales, dado que todos estos vehículos utilizan la misma infraestructura viaria y contribuyen a las emisiones de CO₂, a la contaminación atmosférica y a la congestión, su inclusión está justificada a la vista de los problemas identificados.

- **Proporcionalidad**

Las medidas propuestas solo contribuyen a lograr los objetivos establecidos, principalmente a la aplicación coherente de los principios de «quien contamina, paga» y «usuario pagador», y no van más allá de lo necesario para tal fin.

La ampliación del ámbito más allá de los vehículos pesados de transporte de mercancías es necesaria para asegurar la aplicación de normas coherentes a todos los vehículos de carretera y para que sea posible dar respuesta a los problemas que no están relacionados exclusiva o principalmente relacionados con el tráfico de vehículos pesados de transporte de mercancías (degradación de la calidad de la infraestructura, emisiones de CO₂ elevadas procedentes de los transporte por carretera, contaminación atmosférica, ruido, congestión, o discriminación de los usuarios extranjeros).

Los costes para los Estados miembros, las empresas y los ciudadanos son limitados en comparación con los beneficios potenciales. La propuesta no impone la aplicación de tasas de infraestructura a los Estados miembros, pero armoniza la manera de aplicar dichas tasas en toda la Unión. Tampoco implica un aumento de las tarifas de las tasas existentes.

Como parte de la evaluación de impacto, se han descartado varias posibles medidas políticas con arreglo al principio de proporcionalidad, tales como la tarificación obligatoria de las infraestructuras o la aplicación obligatoria de tasas de congestión.

- **Elección del instrumento**

Como el acto jurídico que se ha de modificar es una Directiva, el acto de modificación debería adoptar, en principio, la misma forma.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES EX POST, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones ex post / control de adecuación de la legislación existente**

En 2013 la Comisión publicó su evaluación de la Directiva 1999/62/CE⁵. En enero de 2014 se publicó una evaluación externa titulada «*Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging policy since 1995*»⁶. Las evaluaciones señalaron varios problemas vinculados al cobro a los vehículos pesados de transporte de mercancías por el uso de la red vial en el marco jurídico actual.

Si bien 24 Estados miembros han aplicado alguna forma de tarificación vial y se ha registrado una tendencia a avanzar hacia la imposición de peajes en función de la distancia en toda la red, esta transición ha sido lenta y sigue habiendo incoherencias en toda la Unión. La evaluación descubrió grandes disparidades en las políticas nacionales de tarificación vial y

⁵ Evaluación ex post de la Directiva 1999/62/CE modificada relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (SWD(2013) 1 final).

⁶ <http://ec.europa.eu/smart-regulation/evaluation/search/download.do?documentId=10296156>

concluyó que la falta de armonización tanto por lo que se refiere al tipo de tasas (viñetas de carácter temporal o peajes en función de la distancia, diferenciados o no), como al tipo de tecnologías de cobro de las tasas da lugar a una mayor complicación administrativa y a costes adicionales, tanto para las autoridades públicas como para los usuarios.

Si bien la Directiva fomenta los objetivos fijados, no dejaron de señalarse algunas deficiencias:

- **Ámbito de aplicación:** Es posible eximir a los vehículos pesados de transporte de mercancías de menos de 12 toneladas, lo que da lugar a una desigualdad de condiciones en el transporte de mercancías;
- las tasas de base temporal permitidas por la Directiva son ineficaces para cubrir los costes de infraestructura, incentivar operaciones más limpias y eficientes, o reducir la congestión;
- la aplicación de tasas de externalidad resulta demasiado compleja, mientras que para la diferenciación (obligatoria) atendiendo a las clases de emisiones EURO, solo se define la diferenciación máxima y se da libertad a los Estados miembros para actuar dentro de este máximo.
- **Diferenciación de las tasas para combatir la congestión:** El requisito de la neutralidad fiscal es demasiado difícil de aplicar y podría considerarse abusivo si solo se aplica a los vehículos pesados de transporte de mercancías, a pesar de que todos los usuarios de la carretera contribuyen a la congestión.

Si bien la evaluación incidió en los términos actuales de la Directiva, los datos recogidos de las partes interesadas resaltaron otras cuestiones pertinentes, incluida la necesidad de reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados y de proporcionar un marco para la tarificación de los turismos (y otras categorías de vehículos), en particular para evitar la discriminación de los usuarios ocasionales (extranjeros) de las carreteras.

- **Consultas con las partes interesadas**

Las consultas de las partes interesadas cumplieron las normas mínimas para la consulta de las partes interesadas establecidas en la Comunicación de la Comisión de 11 de diciembre de 2002 (COM(2002) 704 final).

Se utilizaron consultas tanto abiertas como específicas y diferentes herramientas de consulta.

1. Se organizó una consulta pública abierta normal en línea durante 12 semanas a través del sitio web «Tu voz en Europa» a partir de cuestionarios.

La consulta pública abierta (CPA) tuvo lugar desde el 8 de julio al 5 de octubre, y se aceptaron también contribuciones después de cerrado el plazo. La CPA incluía dos series de preguntas: una para la comprensión de las percepciones de los usuarios y dirigida al público en general y otra, más técnica, dirigida a los expertos.

La Comisión recibió 135 respuestas a los cuestionarios, así como 48 documentos adicionales. Las respuestas cubrían gran variedad de grupos de partes interesadas, como empresas de transporte (el 42 %), consumidores / usuarios (el 14 %), autoridades públicas (el 13 %), la industria de la construcción (el 7 %), asociaciones de transporte público (el 4 %) y proveedores de servicios/soluciones de peaje (el 4 %).

2. La consulta dirigida a partes interesadas y especialistas específicos tuvo lugar en el transcurso del proceso de evaluación de impacto y constó de:

- a) Una serie de seminarios temáticos con partes interesadas y Estados miembros organizados por la Comisión durante septiembre y octubre de 2015.
- b) Una conferencia sobre las iniciativas del transporte por carretera el 19 de abril de 2016.
- c) Entrevistas con 21 partes interesadas seleccionadas a partir de necesidades de datos específicas, realizada por el contratista que prepara el estudio de apoyo de la evaluación de impacto.

Resumen de las aportaciones recibidas y uso de los resultados.

Hubo un apoyo generalizado a las medidas para incentivar la adopción de vehículos de bajo consumo, si bien el apoyo específico para lograrlo mediante una diferenciación de las tasas viarias fue más mitigado. La mayoría de los encuestados respaldaron la introducción de diferenciación según las emisiones de CO₂ y la eliminación progresiva de la diferenciación por clase de emisiones EURO. A pesar de las dudas expresadas sobre su viabilidad a corto plazo, no hubo una oposición clara a la diferenciación fiscalmente neutra de las tasas según las emisiones de CO₂.

En relación con las posibles medidas para garantizar la calidad de las carreteras, se registró una diferencia notable entre, (1) los puntos de vista expresados en la consulta pública en línea y los de la mayoría de las partes interesadas entrevistadas, y (2) los puntos de vista de los Estados miembros entrevistados. La mayoría de los encuestados del primer grupo apoyaron en general las medidas para garantizar la calidad de las infraestructuras viarias. En cambio, en general los Estados miembros no se mostraron de acuerdo con estas medidas.

En lo que se refiere a las posibles medidas para evitar la discriminación y asegurar condiciones de mercado equitativas, los puntos de vista de los Estados miembros y otras partes interesadas difieren de nuevo. Los encuestados en la consulta pública en línea apoyaron firmemente la aplicación de los principios del «usuario pagador» y de que «quien contamina paga» y que la UE garantice que los precios de las viñetas se establecen de forma proporcional. Muchas contribuciones adicionales y encuestados de países terceros apoyaron la eliminación gradual de las tasas por el uso temporal de infraestructuras, de forma que la tarificación solo pueda basarse en la distancia. Por otra parte, los Estados miembros se mostraron divididos sobre la necesidad de adoptar nuevas medidas en este sentido.

En relación con la garantía de un sistema de transporte eficiente, la mayoría de las respuestas a la consulta pública en línea cree que la gestión de la congestión debería dejarse a criterio de los Estados miembros, y la opción más popular para la tarificación de la congestión es su aplicación a todos los vehículos. La necesidad de que las tasas de congestión se apliquen a todos los vehículos y no solo a los vehículos pesados de transporte de mercancías fue subrayada por aquellos que apoyan las tasas de congestión. Los Estados miembros se mostraron en general a favor de una mayor flexibilidad.

• **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La definición del problema se basó en evaluaciones que utilizan en parte asesoramiento técnico externo (*Evaluation of the implementation and effects of EU infrastructure charging*

policy since 1995, *Update of the Handbook on external costs of transport*⁷), complementadas con estudios adicionales.

Se contó con la asistencia de un contratista externo que realizó un estudio de apoyo para la evaluación de impacto,⁸ que se finalizó en abril de 2017.

- **Evaluación de impacto**

La iniciativa cuenta con el respaldo de una evaluación de impacto que ha recibido el dictamen favorable del Comité de Control Reglamentario. El Comité emitió recomendaciones que exigen una mejor justificación del objetivo relativo a la reducción de las emisiones de CO₂ y de aclaraciones sobre

- el trato diferenciado de los ingresos procedentes de la tarificación viaria,
- las deficiencias de la legislación actual,
- el abandono de determinadas opciones y
- los impactos previstos.

Las observaciones se han tenido en cuenta en la evaluación de impacto revisada, donde se han aportado mayores detalles y explicaciones, tal como se indica en el anexo I del informe de evaluación de impacto. Entre otros ajustes, se introdujeron las siguientes modificaciones para abordar las cuestiones mencionadas anteriormente:

- Se añadieron explicaciones sobre la complementariedad con otras tasas e impuestos medioambientales y con las normas en materia de emisiones de CO₂ a la definición del problema y a la descripción de las causas del problema. Si bien podrían haber sido eficaces los demás instrumentos, estos no han bastado para reducir las emisiones de CO₂ provocadas por el transporte en la medida exigida por los compromisos de la UE.
- En el anexo que describe las medidas políticas seleccionadas se añadieron explicaciones de las razones del trato diferenciado de los ingresos generados mediante la tarificación optativa de la congestión. Una de las principales razones está relacionada con la aceptabilidad y la equidad, así como con el objetivo de contrarrestar los posibles efectos regresivos de la tasa.
- Se añadieron explicaciones a la descripción de la evaluación y la aplicación de la legislación en vigor, así como a la de las causas del problema, con referencias concretas al papel de la legislación y a sus deficiencias.
- Se complementó con detalles adicionales la descripción de las razones del descarte de medidas de tarificación vial obligatoria y de asignación generalizada de los ingresos.
- En las secciones pertinentes se añadió una descripción más detallada de los impactos previstos en las emisiones de CO₂ en los Estados miembros afectados.

⁷ Ricardo-AEA et al (2014), *Update of the Handbook on External Costs of Transport* (Actualización del manual sobre los costes externos del transporte): http://ec.europa.eu/transport/themes/sustainable/studies/sustainable_en

⁸ Ricardo et al. (2017), *Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC* (Estudio de apoyo para la evaluación de impacto que acompaña a la revisión de la Directiva 1999/62/CE).

Se estudiaron cuatro opciones estratégicas, que reflejan un nivel creciente de intervención reguladora, en el que cada opción se va apoyando en la precedente (de OP1 a OP4).

La primera medida estratégica (OP1) incluye cambios legislativos para actualizar solo algunas disposiciones de la Directiva y la ampliación de su campo de aplicación a los autobuses y autocares, así como a las furgonetas y turismos, con el fin de resolver todos los problemas señalados. Los cambios se refieren a la supresión de las excepciones, la actualización de los requisitos de información y los importes máximos de las tasas de externalidad, así como la simplificación de los requisitos aplicables a esas tasas. Esta opción también incluye la introducción de requisitos de no discriminación y proporcionalidad a la imposición de tasas a los vehículos ligeros.

La OP2 se centra en la cuestión de las emisiones de CO₂ e incluye la eliminación gradual de las tasas de base temporal aplicables a los vehículos pesados. Esta opción incluye normas sobre la diferenciación de las tasas según las emisiones de CO₂ para los vehículos pesados y la eliminación progresiva de la actual diferenciación de las tasas según las clases de emisiones EURO.

La OP3 (con las variantes a) y b)) incluye medidas adicionales para los vehículos ligeros centradas asimismo en la congestión interurbana y las emisiones de CO₂ y contaminantes de todos los vehículos (OP3b). Por último, la OP4 haría obligatorias las tasas de externalidad aplicables a los vehículos pesados y eliminaría gradualmente, para todos los vehículos, la posibilidad de recurrir a sistemas de tarificación de base temporal, de forma que solo quedarían disponibles los sistemas basados en la distancia.

La evaluación de impacto, suponiendo una sustitución de los actuales sistemas de tarificación de base temporal por otros basados en la distancia recorrida, de las opciones OP2 a OP4 (cuya alternativa, para los Estados miembros, es no cobrar), demostró claramente que la OP4 es la opción más eficaz, pero que sus beneficios tendrían los costes más elevados. La OP1 solo podría contribuir a la consecución de los objetivos de manera muy limitada, si bien sin prácticamente ningún coste. Las opciones OP2 y OP3 eran más equilibradas en cuanto a sus impactos económicos, sociales y medioambientales y alcanzarían esos resultados a un coste razonable.

La evaluación de impacto determinó que la variante OP3b, que incluía la diferenciación de las tasas para los vehículos ligeros en función de sus emisiones de CO₂ y de otros contaminantes, era la opción preferida, posiblemente complementada con la obligación de imposición de tasas por los costes externos en por lo menos parte de la red a los vehículos pesados, y la eliminación gradual de la imposición de base temporal aplicable a los vehículos ligeros a lo largo de un período suficientemente prolongado. Son estas las medidas seleccionadas en la presente propuesta, que se sitúa, por consiguiente, entre la OP3b y la OP4, pero más cerca de la OP4.

Las opciones OP3b y OP4 reducirían los costes de congestión entre un 2,5 % y un 6 %, o entre 9 000 y 22 000 millones EUR hasta 2030, aportarían ingresos de peaje adicionales de entre 10 000 y 63 000 millones EUR al año y contribuirían a aumentar la inversión en carreteras entre un 25 % y un 260 %, en comparación con el escenario de base.

Gracias a ellas, las emisiones de CO₂, NO_x y partículas procedentes del transporte por carretera se verían significativamente reducidas. Ello tendría un impacto positivo en la salud pública, proporcional a la reducción de la contaminación atmosférica, y resultaría en ahorros

de costes de entre 370 millones y 1 560 millones EUR relativos a la contaminación atmosférica y la siniestralidad hasta 2030, expresados en valores actuales.

Las opciones OP3b y OP4 permitirían generar entre 62 000 y 152 000 nuevos empleos en el caso de que solo el 30 % de los ingresos adicionales de los peajes se reinvirtiera en el mantenimiento de carreteras. Además, todas las opciones contribuirían a la igualdad de tratamiento de los ciudadanos de la UE al reducir a la mitad el precio de las viñetas de corta duración.

La opción OP3 (a y b) aumentaría los costes de transporte de mercancías en un 1,1 %, mientras que los costes de transporte de pasajeros permanecerían inalterados. En la opción OP4, los costes del transporte de pasajeros y mercancías podrían aumentar entre un 1,3 % y un 2 %, dependiendo de la adopción por los Estados miembros de la tarificación basada en la distancia (incluidos potencialmente los que actualmente no imponen tasas a determinadas categorías de vehículos). Las autoridades tendrían que soportar el coste de la implantación de nuevos sistemas de peaje o de ampliación de los existentes, lo que ascendería, para el conjunto de los Estados miembros interesados, a un total de 2 000 a 3 700 millones EUR hasta 2030. La ampliación de la tarificación vial a otras partes de la red y a nuevos grupos de usuarios aumentaría los costes de conformidad para los usuarios de la carretera entre 198 y 850 millones EUR al año a partir de 2025.

El impacto en las pymes, incluido todo el sector del transporte por carretera, sería limitado, ya que las tasas viarias representan tan solo un pequeño porcentaje del total de los costes de transporte. Cualquier incremento de los costes se repercutiría a los clientes (expedidores), o podría compensarse a través de reducciones fiscales, permitidas gracias a la modificación del capítulo II de la Directiva sobre la fiscalidad de los vehículos. Los precios al consumo no aumentarían de promedio más de un 0,1 %, aun en el caso de que se repercutiera el 100 % de los costes.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

Si bien los costes de la reglamentación relacionados con la iniciativa aumentarían con la transición hacia los peajes basados en la distancia, al igual que los costes de conformidad para los numerosos agentes del mercado, estos costes serían compensados por unos mayores ingresos (para los Estados miembros y los perceptores de peajes de carreteras), mejor calidad de la infraestructura viaria y tiempos de viaje más fiables (para los usuarios de las carreteras), impactos negativos para el medio ambiente y la salud más reducidos (ciudadanos) y externalidades relacionadas a cargo de la sociedad (contribuyentes).

La dimensión REFIT de la presente propuesta radica en la simplificación y modernización de los requisitos de tarificación vial, a fin de que estos se adecuen a su finalidad, es decir:

- sustitución del sistema obsoleto de diferenciación según las clases EURO para los vehículos pesados por una modulación de las tasas en función de las emisiones de CO₂;
- simplificación de la tarificación de los costes externos de la contaminación atmosférica y el ruido (que es un instrumento más eficaz que la modulación según la clase EURO) permitiendo la utilización de valores de referencia actualizados sin necesidad de realizar ningún cálculo;
- simplificación y actualización de la aplicación de recargos y facilitación de la aplicación de tasas de congestión.

Las simplificaciones se refieren principalmente a las autoridades nacionales y no a las empresas. No obstante, estos cambios van acompañados de la propuesta separada mencionada anteriormente en la que se prevé la reducción de los impuestos de circulación, lo que permitiría reducir la carga sobre los transportistas (pymes). Los costes globales para los usuarios de la carretera, incluidos los ciudadanos y las empresas, podrán aumentar, si bien en pequeña medida.

Se espera que la iniciativa tenga un pequeño impacto positivo en la competitividad debido a la tarificación diferenciada en función de las emisiones de CO₂, lo que llevará a un ligero aumento del uso de vehículos de emisiones cero o de bajas emisiones y al consiguiente fomento de la innovación. El aumento de la adopción de la tarificación de la congestión será beneficioso para la competitividad de las empresas, especialmente las que utilizan la fabricación justo a tiempo.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La presente propuesta no tiene ninguna incidencia en el presupuesto de la Unión.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

El informe de evaluación de impacto enumera un conjunto de siete indicadores principales que se utilizarán para acompañar los progresos en relación con los principales objetivos estratégicos: la evolución de las emisiones de CO₂ de los vehículos; el estado de las infraestructuras viarias de peaje; la proporcionalidad y la cobertura de los costes sociales por las tasas viarias; y el nivel de congestión de la red interurbana en la UE.

A fin de analizar el impacto de la legislación sería necesario proceder a una evaluación en profundidad de todas las modificaciones. El plazo adecuado para esa evaluación sería de cinco años desde el inicio de la plena aplicabilidad del nuevo marco jurídico. Los efectos de las etapas intermedias podrían evaluarse antes.

La propuesta incluye requisitos específicos de información aplicables a los Estados miembros en relación con los ingresos procedentes de la tarificación viaria y con su destino, así como con la calidad de las carreteras de peaje.

- **Documentos explicativos (en el caso de las Directivas)**

Teniendo en cuenta el ámbito de aplicación de la propuesta, y el hecho de que solo se modifica la Directiva 1999/62/CE, que todos los Estados miembros han transpuesto ya plenamente, no parece justificado ni proporcionado exigir documentos explicativos.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

El título se ajusta para reflejar el ámbito de aplicación ampliado.

Artículo 1 – *Objeto y ámbito de aplicación*

El artículo se ha modificado para incluir en el ámbito de aplicación las normas en materia de peajes y tasas de infraestructura de los vehículos distintos de los vehículos pesados de transporte de mercancías. Esta modificación se justifica por la necesidad de hacer frente a una serie de problemas que no se refieren, ni siquiera principalmente, a los vehículos pesados de transporte de mercancías..

Artículo 2 - *Definiciones*

Se modificarán las definiciones siguientes:

- «red transeuropea de carreteras»: la definición se actualiza en consonancia con el enfoque por corredores establecido en las orientaciones revisadas para la RTE-T en el Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
- «peaje»: la definición se reelabora a fin de dar cabida a la opción prevista en el artículo 7 *quinquies bis* que contempla una tasa de congestión;
- «vehículo»: la nueva definición propuesta abarca todos los «vehículos pesados» y todos los «vehículos ligeros», es decir, además de los vehículos de transporte de mercancías ya contemplados, que se sitúan por encima del límite de 3,5 toneladas, los turismos, minibuses y furgonetas, así como autocares y autobuses;
- «vehículo de la categoría «EURO X» y «tipo de vehículo»: se reelabora la definición para incluir los autocares y los autobuses.

Se añaden las definiciones de «congestión», «tasa de congestión», «operador de transporte», diferentes tipos de vehículos, incluidos los «vehículos de emisiones cero», así como «régimen de peaje sustancialmente modificado», a fin de aportar claridad jurídica en lo que se refiere a términos específicos y para precisar mejor el alcance de determinadas disposiciones.

Se suprime la definición de «tasa media ponderada por los costes externos» puesto que se elimina el requisito de su cálculo.

Artículo 7 – *Peajes y tasas de infraestructura*

El apartado 1 se ha dividido en dos apartados para diferenciar entre las redes utilizadas principalmente por el tráfico internacional (la red transeuropea de carreteras y autopistas) y las demás carreteras. Se propone que las disposiciones en materia de no discriminación, proporcionalidad de las tarifas y cobro y pago de peajes y tasas de uso también se apliquen a las demás carreteras.

A fin de progresar con la aplicación del principio de «quien contamina paga» y «el usuario pagador», y para disminuir gradualmente las diferencias entre los distintos sistemas de tarificación, se añaden los apartados 6 y 7 a fin de eliminar progresivamente las tasas por el uso temporal de la infraestructura (viñetas), primero para los vehículos pesados de transporte de mercancías y autobuses y autocares y, en una fase posterior, para los turismos y furgonetas, en las redes utilizadas para el transporte internacional. Las fechas propuestas proporcionan a los Estados un plazo suficiente para adaptar sus sistemas de tarificación, cuando proceda. El trato diferenciado de los vehículos pesados y ligeros está justificado por su impacto diferente en las infraestructuras y por el menor nivel de madurez de los sistemas de tarificación de los vehículos ligeros.

Para garantizar un trato equitativo de los transportistas, se añade un apartado 9 a fin de eliminar la posibilidad de eximir a los vehículos pesados de transporte de mercancías por

debajo de las 12 toneladas de la tarificación vial, y de ampliar el ámbito de aplicación de cualquier sistema de tarificación vial a los autocares y autobuses. Este último punto está justificado por la incidencia comparable de los autobuses y autocares en las carreteras.

Artículo 7 bis – Tasas de infraestructura: proporcionalidad e igualdad de trato

El artículo 7 bis fija los límites máximos para las tasas de infraestructura y las diferencias de precios relativos entre las viñetas anuales y subanuales. En este contexto, se proponen los siguientes cambios:

El apartado 1 se divide en dos apartados para especificar que los requisitos existentes se aplican a los vehículos pesados de transporte de mercancías y a los autobuses y autocares.

El nuevo apartado 3 se refiere a los turismos y especifica los límites superiores para las diferencias de precios relativos entre las viñetas anuales y subanuales, reflejando los patrones de uso pertinentes sobre la base de los datos disponibles⁹. Establece asimismo la fecha en la que los sistemas de viñeta existentes deben adaptarse. El apartado 4 aborda la misma cuestión en relación con los minibuses y furgonetas.

Artículo 7 quater – Tasas de externalidad

En relación con el apartado 1, se propone introducir valores de referencia en lugar de valores máximos (establecidos en el anexo III ter). Se añade el apartado 5 que requiere la aplicación de tasas de externalidad en al menos las partes de la red de peaje en las que la contaminación atmosférica y acústica generada por el tráfico de vehículos pesados es más importante, por ejemplo, debido a la dimensión de la población expuesta.

Artículo 7 quinquies bis – Tasas de congestión

El nuevo artículo 7 quinquies bis permite la aplicación de tasas de congestión -adicionales a los gravámenes de uso de la infraestructura- con vistas a resolver eficazmente el problema de la congestión interurbana. A fin de evitar la discriminación de los usuarios de cualquier categoría de vehículo, este tipo de tasa de congestión debe aplicarse a todas las categorías de vehículos de forma proporcionada y equitativa. Las tarifas máximas y los factores de equivalencia entre los vehículos se especifican en los anexos V y VI.

Artículo 7 septies – Recargos

Se propone ampliar la posibilidad de aplicar recargos más allá de las regiones montañosas, si bien manteniendo las demás condiciones preexistentes para su aplicación (congestión regular o daños medioambientales significativos y la reinversión de los ingresos en un proyecto de la RTE-T). El apartado 4 queda suprimido ya que no ha ayudado a la financiación de proyectos prioritarios, pero puede obstaculizar la aplicación de la tasa por costes externos. Puesto que los recargos y las tasas de congestión se destinan ambas a resolver la congestión, no deben acumularse (apartado 5).

⁹ Véase la evaluación de impacto así como Booz & Co. (2012). *Study on Impacts of Application of the Vignette Systems to Private Vehicles*. <http://ec.europa.eu/transport/modes/road/studies/doc/2012-02-03-impacts-application-vignette-private-vehicles.pdf>

Artículo 7 octies – Diferenciación de las tasas, en particular las aplicables a los vehículos pesados

Se propone suprimir gradualmente la diferenciación de las tasas de acuerdo con la clase de emisiones Euro del vehículo. Se añade un nuevo apartado 4 a fin de introducir la diferenciación de las tasas de infraestructura según las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados, en cuanto se disponga de los datos certificados necesarios relativos a las emisiones de CO₂. En cuanto sea operativa, esta disposición incentivará el uso de los vehículos pesados más limpios y eficientes.

Puesto que se propone regular separadamente la tarificación de la congestión (véase más arriba el nuevo artículo 7 *quinquies bis*), también se propone suprimir gradualmente la posibilidad, con incidencia neutra en los ingresos, de la diferenciación de las tarifas en función de la hora del día, el tipo de día, o la temporada (véase la modificación del apartado 1, anteriormente apartado 3).

Artículo 7 octies bis – Diferenciación de los gravámenes aplicables a los vehículos ligeros

El nuevo artículo 7 *octies bis* especifica las modalidades de diferenciación de los peajes y tasas de infraestructura en función del comportamiento medioambiental de los turismos, minibuses y furgonetas. La diferenciación se basará en las emisiones, tanto de CO₂ como de contaminantes atmosféricos, tal como se especifica en el anexo VII. Esta disposición deberá incentivar el uso de vehículos más limpios y eficientes.

Artículo 7 nonies – Notificaciones

Se propone la modificación del apartado 3 a fin de simplificar la información previa de la Comisión respecto de la tasa por costes externos prevista limitando la información a los elementos básicos. A fin de facilitar la introducción de la tasa por costes externos, se propone la supresión del apartado 4 relativo a la exigencia de una decisión previa de la Comisión.

Artículo 7 undecies – Cobro y pago de peajes y tasas de infraestructura

En los apartados 3 y 4 se propone que se añada una referencia a las tasas de congestión a fin de garantizar que todos los posibles elementos tarifarios sean cobrados y pagados de forma coherente.

Artículo 7 duodecies – Compensaciones

Se propone limitar la posibilidad de ofrecer compensaciones en el caso de que se introduzcan los peajes (en contraposición a las tasas de infraestructura). Se pretende así eliminar el potencial existente de discriminación de los usuarios no residentes.

Artículo 9 – Destino de la recaudación

El nuevo apartado 3 exige que los ingresos procedentes de las tasas de congestión se destinen a la resolución de problemas de congestión, por ejemplo, apoyando soluciones de transporte alternativas o eliminando cuellos de botella.

Artículo 10 bis

Se propone una modificación del apartado 1 a fin de actualizar la cláusula de revisión y de estar en consonancia con la simplificación del anexo III *ter*.

Artículo 11 – *Informes*

Se modifica el apartado 1 a fin de actualizar los requisitos de comunicación relativos a los peajes, a la recaudación correspondiente y a su destino, para incluir asimismo información sobre la calidad de las carreteras de peaje. Se suprime la letra e) actual del apartado 2 y se añaden las nuevas letras e) a i) a fin de incluir información sobre la recaudación de las tasas de congestión, la recaudación total de la tarificación vial, y el destino de esos ingresos, así como una evaluación del mantenimiento de las carreteras y del nivel de congestión. Se añade un apartado 3 con objeto de especificar una serie de indicadores relativos a la evaluación de la calidad de las carreteras de peaje. Se añaden los apartados 4 y 5 a fin de permitir a la Comisión definir indicadores armonizados a través de un acto de ejecución y presentar un informe sobre la aplicación de esos indicadores por parte de los Estados miembros.

Anexos

En la sección 3 del anexo 0 se propone suprimir las referencias a los vehículos VEM y añadir un cuadro con los límites de emisiones EURO VI a fin de tener en cuenta el Reglamento (CE) n.º 595/2009.

En el anexo III, las modificaciones propuestas reflejan la inclusión de los autocares y autobuses en el ámbito de la Directiva.

Se propone limitar las secciones 2, 3 y 4 del anexo III *bis* a los casos en que un Estado miembro pretenda aplicar una tasa por costes externos más elevada que los valores de referencia especificados en el anexo III *ter*. Se actualizan determinadas disposiciones de la sección 4.2 para tener en cuenta la reciente legislación sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor.

En el anexo III *ter*, se propone sustituir la media ponderada máxima de externalidad aplicada en función de la contaminación atmosférica y acústica con valores de referencia para las tasas de externalidad, incluidos los costes de la contaminación atmosférica y acústica generada por los vehículos pesados de transporte de mercancías (cuadro 1) y los autocares (cuadro 2). Los valores se calculan teniendo en cuenta la actualización del manual sobre los costes externos del transporte¹⁰. Los valores pueden multiplicarse por dos, no solo en zonas de montaña, sino también en torno a las aglomeraciones.

En el anexo IV se propone la inclusión de una referencia a los conjuntos de vehículos de 7 y 8 o 9 ejes en el cuadro sobre los conjuntos de vehículos.

El nuevo Anexo V, relacionado con el artículo 7 *quinquies bis* propuesto (sobre la tarificación de la congestión), establece los requisitos mínimos para la aplicación de una tasa de congestión, incluso en lo que se refiere a las partes de la red y los periodos cubiertos. Las carreteras se clasifican como metropolitanas y no metropolitanas a fin de diferenciar entre zonas más o menos densamente pobladas. A fin de asegurar una tarificación equitativa y proporcionada, se definen factores de equivalencia para diferentes categorías de vehículos. La

¹⁰ <http://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/sustainable/studies/doc/2014-handbook-external-costs-transport.pdf>

sección 2 prevé que el cálculo de las tasas sea transparente y los importes por categoría de vehículo y período correspondientes a cada tramo de carretera estén públicamente disponibles y se ajusten periódicamente a fin de garantizar la eficacia del sistema.

El nuevo anexo VI, también relacionado con el artículo 7 *quiquies bis*, limita el importe de la tasa de congestión por kilómetro sobre la base de los costes marginales de congestión proporcionados por la actualización del manual sobre los costes externos del transporte.

El nuevo anexo VII está relacionado con el artículo 7 *octies bis* propuesto, relativo a la diferenciación de los peajes y tasas de infraestructura aplicables a los vehículos ligeros según su eficacia medioambiental y especifica las categorías de emisiones a efectos de esa diferenciación. Se hace referencia a las emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos, teniendo en cuenta las normas a escala de la UE y los procedimientos de medición más recientes y exactos.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y, en particular, su artículo 91, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) A pesar del objetivo establecido por la Comisión en su Libro Blanco de 28 de marzo de 2011¹³, a saber, avanzar hacia la aplicación plena de los principios del «usuario pagador» y de «quien contamina paga», para generar ingresos y asegurar la financiación para futuras inversiones en transportes, los avances han sido lentos y persisten incoherencias en la aplicación de tasas por el uso de la infraestructura viaria en toda la Unión.
- (2) En su Comunicación sobre una Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones¹⁴, la Comisión anunció que propondría la revisión de la Directiva relativa a la aplicación de gravámenes a los camiones para permitir también la tarificación diferenciada según las emisiones de dióxido de carbono, así como la extensión de algunos de sus principios a los autocares y autobuses, y a los turismos y furgonetas.
- (3) Todos los vehículos pesados tienen un impacto significativo en las infraestructuras viarias y contribuyen a la contaminación atmosférica, mientras que los vehículos ligeros constituyen la fuente de la mayoría de los impactos ambientales y sociales negativos del transporte por carretera relacionados con las emisiones y la congestión. En aras de la igualdad de trato y la competencia leal, procede garantizar que los vehículos no abarcados hasta ahora por el marco establecido en la Directiva

¹¹ OJ C , , p. .

¹² OJ C , , p. .

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

¹⁴ COM(2016) 501 final.

1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵ en lo que se refiere a los peajes y tasas de infraestructura sean incluidos en el presente marco. El ámbito de aplicación de esta Directiva debe por tanto ampliarse a los vehículos pesados distintos de los destinados al transporte de mercancías y a los vehículos ligeros, incluidos los turismos.

- (4) Las tasas de base temporal por el uso de infraestructuras, por su propia naturaleza, no reflejan con exactitud los costes reales de las infraestructuras y, por razones similares, no son eficaces cuando se trata de incentivar un sistema más limpio y eficiente, o la reducción de la congestión. Por consiguiente, deben ser gradualmente sustituidas por tasas basadas en la distancia, que son más justas, más eficientes y más eficaces.
- (5) A fin de garantizar la aceptación por los usuarios de los futuros sistemas de tarificación vial, conviene autorizar a los Estados miembros a introducir sistemas adecuados de cobro de tasas como parte de un paquete más amplio de servicios de movilidad. Tales sistemas deben asegurar una distribución equitativa de los costes de las infraestructuras y reflejar el principio de «quien contamina paga». Los Estados miembros que adopten un sistema de esas características deben garantizar que sea conforme a las disposiciones de la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶.
- (6) Al igual que con respecto a los vehículos pesados, es importante garantizar que todas las tasas de base temporal aplicadas a los vehículos ligeros sean proporcionadas, incluso en el caso de los períodos inferiores a un año. A este respecto, debe tenerse en cuenta el hecho de que los vehículos ligeros tienen un patrón de uso diferente de los vehículos pesados. El cálculo de tasas proporcionadas de base temporal podría efectuarse a partir de los datos disponibles sobre los patrones de desplazamiento.
- (7) Con arreglo a la Directiva 1999/62/CE, puede aplicarse una tasa por costes externos a un nivel próximo del coste marginal social del uso del vehículo en cuestión. Este método ha demostrado ser el más justo y eficiente para tener en cuenta los impactos negativos para el medio ambiente y la salud de la contaminación atmosférica y acústica generadas por los vehículos pesados y garantizaría una contribución justa por parte de estos al cumplimiento de las normas de calidad del aire de la UE¹⁷, así como de los límites u objetivos aplicables en materia de ruido. Conviene por tanto facilitar la aplicación de esas tasas.
- (8) A tal efecto, los valores máximos de la tasa media ponderada por costes externos deben sustituirse por valores de referencia fácilmente aplicables y actualizados en función de la inflación, los progresos científicos alcanzados en la estimación de los costes externos del transporte por carretera y la evolución de la composición del parque de vehículos.
- (9) La diferenciación de las tasas por el uso de la infraestructura en función de la clase de emisión EURO ha contribuido al uso de vehículos más limpios. No obstante, con la renovación de los parques de vehículos, cabe prever que la diferenciación de las tasas

¹⁵ 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 (DO L 187 de 20.7.1999, p. 42).

¹⁶ Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad (Texto pertinente a efectos del EEE), (DO L 166 de 30.4.2004, p. 124).

¹⁷ Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (DO L 152 de 11.06.2008, p. 1).

según este criterio en la red interurbana quede obsoleta a finales de 2020, por lo que conviene eliminarla progresivamente hasta esa fecha. A partir de la misma fecha, las tasas de externalidad deberán aplicarse de forma más sistemática como medio específico de recuperación de los costes externos en relación con las situaciones en que estos sean más importantes.

- (10) El porcentaje de emisiones de CO₂ de los vehículos pesados está aumentando. La diferenciación de las tasas según esas emisiones puede contribuir a mejoras en este ámbito y debe por tanto introducirse.
- (11) Los vehículos ligeros son responsables de dos tercios de los impactos negativos del transporte por carretera sobre el medio ambiente y la salud. Por consiguiente, es importante incentivar el uso de vehículos más limpios y eficientes en términos de consumo de combustible a través de la diferenciación de los peajes atendiendo a los factores de conformidad definidos en el Reglamento (UE) 2016/427 de la Comisión¹⁸, el Reglamento (UE) 2016/646 de la Comisión¹⁹, y el Reglamento (UE) 2017/xxx de la Comisión²⁰.
- (12) A fin de promover el uso de los vehículos más limpios y eficientes, los Estados miembros deben aplicar peajes y tasas por el uso de la infraestructura significativamente reducidos a esos vehículos.
- (13) La congestión vial, a la que contribuyen en proporciones diferentes todos los vehículos de motor, representa un coste de cerca del 1 % del PIB. Una parte significativa de este coste puede atribuirse a la congestión interurbana. Conviene por tanto permitir una tasa de congestión específica, a condición de que se aplique a todas las categorías de vehículos. Para que sea eficaz y proporcionada, la tasa debe calcularse a partir de los costes marginales y diferenciarse en función de la localización, de la hora y de la categoría del vehículo. A fin de maximizar el efecto positivo de las tasas de congestión, la recaudación correspondiente debe destinarse a proyectos que aborden las causas del problema.
- (14) Las tasas de congestión deben reflejar los costes reales impuestos por cada vehículo directamente a otros usuarios de la carretera, e indirectamente a la sociedad en general, de manera proporcionada. A fin de evitar que obstaculicen desproporcionadamente la libre circulación de personas y bienes, deben limitarse a importes específicos que reflejen los costes marginales de la congestión en condiciones próximas a la capacidad máxima, es decir, siempre que el volumen de tráfico se aproxime a la capacidad máxima de la infraestructura.
- (15) Las tasas por el uso de la infraestructura aplicadas a los vehículos pesados de transporte de mercancías cuya diferenciación sea neutra desde el punto de vista de la recaudación debe ser progresivamente eliminadas por ser un instrumento subóptimo a efectos de la reducción de la congestión.
- (16) Los recargos a la tasa de infraestructura pueden también constituir una contribución útil para resolver problemas relacionados con daños ambientales significativos o de

¹⁸ Reglamento (UE) 2016/427 de la Comisión, de 10 de marzo de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (*DO L 82 de 31.3.2016, p. 1*).

¹⁹ Reglamento (UE) 2016/646 de la Comisión, de miércoles, 20 de abril de 2016, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 692/2008 en lo que concierne a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (*DO L 109 de 26.4.2016, p. 1*).

²⁰

congestión causados por el uso de determinadas carreteras, no exclusivamente en zonas de montaña. La actual restricción de los recargos a esas regiones debe por consiguiente suprimirse. A fin de evitar que los usuarios paguen dos veces, los recargos deben excluirse de los tramos de carretera en los que se aplica una tasa de congestión.

- (17) En el caso de que un Estado miembro introduzca un sistema de tarificación viaria, las compensaciones concedidas pueden, según el caso, resultar en la discriminación de los usuarios no residentes. La posibilidad de conceder una compensación en dichos casos debe por tanto limitarse a los peajes y dejar de estar disponible en el caso de las tasas por el uso de la infraestructura.
- (18) Para que sea posible explotar las sinergias potenciales entre los sistemas actuales de tarificación vial, a fin de reducir los costes de explotación, la Comisión debe participar plenamente en la cooperación entre los Estados miembros que tengan intención de introducir sistemas de tarificación comunes.
- (19) La tarificación vial puede movilizar recursos que contribuyan a la financiación del mantenimiento y el desarrollo de una infraestructura de transporte de alta calidad. Resulta por tanto adecuado incentivar a los Estados miembros a usar los ingresos procedentes de la tarificación vial en consecuencia y, a tal fin, pedir a los Estados miembros que informen adecuadamente sobre el uso de esos ingresos. Dicha información debe servir en particular para detectar posibles lagunas de financiación y contribuir a aumentar la aceptación de la tarificación vial por parte de la población.
- (20) Puesto que el objetivo de la presente Directiva es, en particular, asegurar que los sistemas nacionales de tarificación aplicados a los vehículos distintos de los vehículos pesados de transporte de mercancías se apliquen en un marco coherente que garantice la igualdad de trato en toda la Unión, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, en cambio, debido a la dimensión transfronteriza del transporte y de los problemas que la presente Directiva pretende resolver, puede lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (21) Es necesario garantizar que las tasas por costes externos sigan reflejando el coste de la contaminación atmosférica y acústica generada por los vehículos pesados tan exactamente como sea posible sin complicar excesivamente el sistema de tarificación, a fin de incentivar el uso de los vehículos de menor consumo y de mantener la eficacia de los incentivos y la diferenciación actualizada de las tarifas viarias. Por consiguiente, los poderes para adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea deben delegarse en la Comisión a fin de adaptar los valores de referencia relativos a la tarificación de los costes externos al progreso científico, de definir las modalidades de una diferenciación, neutra desde el punto de vista de los ingresos, de las tasas por el uso de la infraestructura según las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados, y de adaptar al progreso técnico las modalidades de la diferenciación de las tasas por el uso de la infraestructura para los vehículos ligeros. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen

de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016²¹. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(22) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de las disposiciones correspondientes de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Debe utilizarse el procedimiento consultivo para la adopción de actos de ejecución por los que se establezca una serie armonizada de indicadores para la evaluación de la calidad de las redes viarias. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²².

(23) Procede, por tanto, modificar la Directiva 1999/62/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

La Directiva 1999/62 se modifica como sigue:

(1) el título se sustituye por el texto siguiente:

«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 por la utilización de infraestructuras viarias»;

(2) los artículos 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 1

1. La presente Directiva se aplicará a:

- a) los impuestos sobre vehículos pesados de transporte de mercancías;
- b) los peajes y tasas de infraestructura impuestos a los vehículos.

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

3. 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

Con arreglo a la presente Directiva se entenderá por:

²¹ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

²² Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

1. «red transeuropea de carreteras»: la infraestructura de transporte por carretera a que se refiere la sección 3 del capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo* ilustrada mediante los mapas del anexo I de ese Reglamento;
2. «costes de construcción»: los costes relativos a la construcción, incluidos en su caso los costes de financiación, de uno de los siguientes elementos:
 - a) nuevas infraestructuras o nuevas mejoras de infraestructuras (incluidas las reparaciones estructurales significativas);
 - b) 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;
 - c) infraestructuras o mejoras de infraestructuras finalizadas antes del 10 de junio de 2008 cuando:
 - 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 entró 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.
3. «costes de financiación»: los intereses de los préstamos y la rentabilidad de los recursos propios de cualquier tipo aportados por los accionistas;
4. «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, en particular cuando la obra de reparación haya sido sustituida por una renovación del firme u otra obra de construcción;
5. «autopista»: una carretera especialmente concebida y construida para la circulación de vehículos automotores, a la que no tienen acceso las propiedades colindantes y que cumple los siguientes criterios:
 - a) está dotada, salvo en puntos especiales o de modo temporal, de dos sentidos de circulación con calzadas distintas, separadas por una franja divisoria no destinada a la circulación o, excepcionalmente, por otros medios;
 - b) no presenta pasos a nivel con ninguna carretera, vía férrea o de tranvía, ni con ninguna vía para la circulación de bicicletas o peatones;
 - c) está señalizada específicamente como autopista;
6. «peaje»: un importe específico basado en la distancia recorrida en una infraestructura determinada y en el tipo de vehículo, cuyo pago da derecho a un vehículo a utilizar las infraestructuras, y que comprende una tasa de infraestructura y, según el caso, una tasa de congestión o una tasa por costes externos, o ambas;

7. «tasa de infraestructura»: tasa percibida con objeto de recuperar los costes de construcción, mantenimiento, funcionamiento y desarrollo relacionados con infraestructuras, soportados en un Estado miembro;
8. «tasa por costes externos»: tasa percibida con objeto de recuperar los costes soportados en un Estado miembro como consecuencia de la contaminación atmosférica o la contaminación acústica provocadas por el tráfico, o ambas;
9. «congestión»: situación en la que los volúmenes de tráfico se aproximan a la capacidad máxima de una carretera o la superan;
10. «tasa de congestión»: tasa cobrada a los vehículos con objeto de recuperar los costes de congestión soportados por un Estado miembro y reducir la congestión;
11. «coste de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico»: coste de los daños ocasionados por la liberación a la atmósfera de partículas y de precursores del ozono, como el óxido de nitrógeno y los compuestos orgánicos volátiles, durante la utilización de un vehículo;
12. «coste de la contaminación acústica provocada por el tráfico»: coste de los daños ocasionados por el ruido emitido por los vehículos o creado por la interacción de estos con la superficie de la carretera;
13. «tasa media ponderada de infraestructura»: ingresos totales recaudados mediante la percepción de una tasa de infraestructura durante un período determinado, dividida por el número de vehículos pesados-kilómetros recorridos en los tramos de la carretera sujetos al pago de la tasa durante ese período;
14. «tasa de infraestructura»: el pago de un importe determinado que dé derecho a un vehículo a utilizar las infraestructuras a que se refiere el artículo 7, apartados 1 y 2;
15. «vehículo»: un vehículo de motor, de cuatro ruedas o más, o conjunto de vehículos articulados, destinado o utilizado para el transporte de pasajeros o mercancías por carretera;
16. «vehículo pesado»: un vehículo pesado de transporte de mercancías o un autocar o autobús;
17. «vehículo pesado de transporte de mercancías»: un vehículo destinado al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas;
18. «autocar o autobús»: un vehículo destinado al transporte de más de ocho pasajeros, además del conductor, cuya masa máxima autorizada sea superior a 3,5 toneladas;
19. «vehículo ligero»: un turismo, un minibús o una furgoneta;
20. «turismo»: un vehículo de cuatro ruedas destinado al transporte de no más de ocho pasajeros, además del conductor;
21. «minibús»: un vehículo destinado al transporte de más de ocho pasajeros, además del conductor, cuya masa máxima autorizada no sea superior a 3,5 toneladas;
22. «furgoneta»: un vehículo destinado al transporte de mercancías cuya masa máxima autorizada no sea superior a 3,5 toneladas;
23. «vehículo de emisiones cero»: un vehículo sin emisiones de escape;

24. «operador de transporte»: una empresa que transporta mercancías o pasajeros por carretera;
25. «vehículo de la categoría "EURO 0", "EURO I", "EURO II", "EURO III", "EURO IV", "EURO V", "EURO VI"»: un vehículo pesado conforme a los límites de emisión establecidos en el anexo 0;
26. «tipo de vehículo»: la categoría en la que se incluye un vehículo pesado 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;
27. «contrato de concesión»: un contrato público de obras según la definición recogida en el artículo 1 de la Directiva 2014/24/CE del Parlamento Europeo y del Consejo**;
28. «peaje de concesión»: un peaje cobrado por un concesionario en virtud de un contrato de concesión;
29. «régimen de peaje o tasa de infraestructura sustancialmente modificado»: un régimen de peaje o tasa de infraestructura modificado de tal manera que los costes o ingresos son afectados en al menos un 5 % en comparación con el año anterior, ajustados por inflación sobre la base de los cambios en el índice de precios de consumo armonizado a escala de la Unión con exclusión de la energía y los alimentos no elaborados (según lo publicado por la Comisión en Eurostat).

A efectos del punto 2:

- a) 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;
- b) los costes de infraestructura o mejoras de infraestructura podrán incluir los gastos específicos de infraestructura destinados a reducir la contaminación acústica 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.

* Reglamento (UE) nº 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (DO L 348 de 20.12. 2013, p. 1).

** Directiva 2014/24/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública y por la que se deroga la Directiva 2004/18/CE (DO L 94 de 28.3.2014, p. 65).»;

(3) el artículo 7 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 7

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1 *bis*, los Estados miembros podrán mantener o introducir peajes y/o tasas de infraestructura en la red transeuropea de carreteras o en determinados tramos de dicha red, y en cualesquiera otros tramos adicionales de su red de autopistas que no formen parte de la red transeuropea de carreteras en las condiciones fijadas en los apartados 3 a 9 del presente artículo y en los artículos 7 *bis* a 7 *duodecies*.
2. El apartado 1 se entenderá sin perjuicio del derecho de los Estados miembros, de conformidad con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a aplicar peajes y tasas de infraestructura en otras carreteras, siempre y cuando la imposición de peajes y tasas de infraestructura en dichas carreteras no suponga discriminación alguna contra el tráfico internacional y no dé lugar a distorsiones de la competencia entre operadores. Los peajes y tasas de infraestructura aplicados a las carreteras distintas de las de la red transeuropea de carreteras y distintas de las autopistas cumplirán las condiciones establecidas en los apartados 3 y 4 del presente artículo, el artículo 7 *bis*, y el artículo 7 *undecies*, apartados 1, 2 y 4.
3. Los Estados miembros no impondrán simultáneamente peajes y tasas de infraestructura a una categoría determinada de vehículos por el uso de un mismo tramo de carretera. No obstante, los Estados miembros que impongan tasas de infraestructura en su red podrán también cobrar peajes por el uso de puentes, túneles y puertos de montaña.
4. Los peajes y las tasas de infraestructura no supondrán discriminación alguna, directa o indirecta, por razón de la nacionalidad del usuario de la carretera, del Estado miembro o del tercer país de establecimiento del operador de transporte o de matriculación del vehículo, o del origen o destino de la operación de transporte.
5. Los Estados miembros podrán establecer que se apliquen tarifas de peajes o tasas de infraestructura reducidas, o exenciones de la obligación de pagar peajes o tasas de infraestructura, a los vehículos pesados exentos de la obligación de instalar y utilizar los aparatos de control contemplados en el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo*, y en los supuestos cubiertos por las condiciones fijadas en el artículo 6, apartado 2, letras a), b) y c), de la presente Directiva.
6. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 9, a partir del 1 de enero de 2018, los Estados miembros no podrán introducir tasas de infraestructura para los vehículos pesados. Las tasas de infraestructura introducidas antes de esa fecha podrán mantenerse hasta el 31 de diciembre de 2023.
7. A partir de [la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva], los Estados miembros no podrán introducir tasas de infraestructura para los vehículos ligeros. Las tasas de infraestructura introducidas antes de esa fecha se eliminarán gradualmente hasta el 31 de diciembre de 2027.
8. Hasta el 31 de diciembre de 2019, en lo que se refiere a los vehículos pesados, los Estados miembros podrán optar por cobrar peajes o tasas de infraestructura únicamente a los vehículos cuyo peso bruto máximo autorizado no sea inferior a 12 toneladas, si consideran que hacer extensivo el cobro a los vehículos de menos de 12 toneladas puede, entre otras cosas:
 - a) tener importantes consecuencias negativas en la fluidez del tráfico, el medio ambiente, los niveles de ruido, la congestión, la salud o la seguridad vial, debido al desvío del tráfico;

b) entrañar costes administrativos superiores al 30 % de los ingresos adicionales que habría generado esa ampliación.

Los Estados miembros que opten por aplicar peajes o tasas de infraestructura, o ambas cosas, únicamente a los vehículos cuyo peso bruto máximo autorizado no sea inferior a 12 toneladas informarán a la Comisión de su decisión y de las razones de la misma.

9. A partir del 1 de enero de 2020, los peajes y las tasas de infraestructura aplicados a los vehículos pesados se aplicarán a todos los vehículos pesados.

10. Los peajes y tasas de infraestructura para, por una parte, los vehículos pesados y, por otra, los vehículos ligeros, podrán introducirse o mantenerse con independencia uno de otro.

* Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).»;

(4) el artículo 7 *bis* se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 7 bis

1. Las tasas serán proporcionales a la duración de la utilización de la infraestructura.

2. En la medida en que se apliquen tasas de infraestructura a los vehículos pesados, estos podrán utilizar la infraestructura durante como mínimo alguno de los períodos siguientes: un día, una semana, un mes, y un año. La tasa mensual no será superior al 10 % de la tasa anual, la tasa semanal no será superior al 5 % de la tasa anual y la tasa diaria no será superior al 2 % de la tasa anual.

Los Estados miembros podrán decidir que los vehículos matriculados en su territorio solo puedan abonar las tasas anualmente.

Los Estados miembros fijarán las tasas de infraestructura, incluidos los costes administrativos, correspondientes a todas las categorías de vehículos pesados, en un nivel no superior al de las tarifas máximas fijadas en el anexo II.

3. En la medida en que se apliquen tasas de infraestructura a los turismos, estos podrán utilizar la infraestructura durante como mínimo alguno de los períodos siguientes: 10 días, un mes o dos meses, o ambos, y un año. La tarifa bimensual no será superior al 30 % de la tarifa anual, la tarifa semanal no será superior al 18 % de la tarifa anual y la tarifa de 10 días no será superior al 8 % de la tarifa anual.

Los Estados miembros podrán asimismo poner a disposición la infraestructura durante otros períodos de tiempo. En tales casos, los Estados miembros aplicarán las tarifas con arreglo al principio de igualdad de trato entre los usuarios, teniendo en cuenta todos los factores pertinentes, en particular la tarifa anual y las tarifas aplicadas para los demás períodos mencionados en el primer párrafo, los patrones de utilización existentes y los costes administrativos.

En relación con los regímenes de tasas de infraestructura adoptados antes del 31 de mayo de 2017, los Estados miembros podrán mantener las tarifas por encima de los límites

establecidos en el párrafo primero, en vigor antes de esa fecha, y las tarifas superiores correspondientes para otros períodos de uso, de conformidad con el principio de igualdad de trato. No obstante, se ajustarán a los límites establecidos en el párrafo primero, así como al párrafo segundo, en cuanto entren en vigor regímenes de peaje o tarificación de infraestructuras sustancialmente modificados y, a más tardar, a partir del 1 de enero de 2024.

4. En relación con los minibuses y furgonetas, los Estados miembros deberán cumplir, o bien el apartado 2, o bien el apartado 3. No obstante, los Estados miembros establecerán tasas de infraestructura más elevadas para los minibuses y furgonetas que para los turismos a partir del 1 de enero de 2024 a más tardar.»;

(5) el artículo 7 *quater* se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 7 quater

1. Los Estados miembros podrán mantener o introducir una tasa por costes externos relacionada con el coste de la contaminación atmosférica o acústica, o ambas, generada por el tráfico.

En lo que respecta a los vehículos pesados, la tasa por costes externos será variable y se establecerá conforme a los criterios mínimos y los métodos mencionados en el anexo III *bis* y respetará los valores de referencia establecidos en el anexo III *ter*.

2. Los costes tomados en consideración corresponderán a la red o a la parte de la red en la que se perciban tasas por costes externos y a los vehículos sujetos al pago de las mismas. Los Estados miembros podrán optar por recuperar solo un porcentaje de dichos costes.

3. La tarifa por costes externos correspondiente a la contaminación atmosférica generada por el tráfico no se aplicará a los vehículos que cumplan las normas de emisiones EURO más estrictas.

El párrafo primero dejará de aplicarse transcurridos cuatro años desde la fecha en que comenzaron a aplicarse dichas normas.

4. El importe de la tasa por costes externos será fijado por el Estado miembro interesado. Si un Estado miembro designa una autoridad con ese fin, dicha autoridad será jurídica y financieramente independiente de la organización responsable de la administración y la recaudación total o parcial de la tasa.

5. A partir del 1 de enero de 2021, los Estados miembros que cobren peajes aplicarán una tasa por costes externos a los vehículos pesados, como mínimo en la parte de la red a que se refiere el artículo 7, apartado 1, donde los daños medioambientales generados por los vehículos pesados sean superiores a la media de los daños medioambientales generados por los vehículos pesados definidos de acuerdo con los requisitos de información pertinentes a que se hace referencia en el anexo III *bis*.»;

(6) Se inserta el artículo 7 *quinquies bis* siguiente:

«Artículo 7 quinquies bis

1. De conformidad con los requisitos establecidos en el anexo V, los Estados miembros podrán introducir una tasa de congestión en cualquier tramo de su red de carreteras que sufra congestión. La tasa de congestión solamente podrá aplicarse en los tramos de carretera

periódicamente congestionados y solamente durante los períodos en que estén habitualmente congestionados.

2. Los Estados miembros determinarán los tramos de carretera y los períodos de tiempo a que se refiere el apartado 1 sobre la base de criterios objetivos relacionados con el nivel de exposición de las carreteras y sus inmediaciones a la congestión, tales como los retrasos medios o la longitud de las colas.

3. La tasa de congestión impuesta en cualquier tramo de la red de carreteras se aplicarán de manera no discriminatoria a todas las categorías de vehículos con arreglo a los factores de equivalencia normales que figuran en el anexo V.

4. La tasa de congestión reflejará los costes impuestos por un vehículos a los demás usuarios de la carretera, e indirectamente a la sociedad, pero no deberán exceder los niveles máximos establecidos en el anexo VI para cada tipo de carretera.

5. Los Estados miembros crearán los mecanismos adecuados para hacer un seguimiento de los efectos de las tasas de congestión y para revisar la cuantía de ésta. Revisarán su cuantía con una periodicidad mínima de tres años para garantizar que las tasas no sean superiores al coste de la congestión registrada en dicho Estado miembro y generada en los tramos de carretera sujetos a la tasa de congestión.»;

(7) Los artículos 7 *septies* y 7 *octies* se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 7 septies

1. Previa notificación a la Comisión, los Estados miembros podrán añadir un recargo a la tasa de infraestructura percibida en determinados tramos de la carretera que sufran periódicamente congestión, o cuya utilización por los vehículos provoque importantes daños al medio ambiente, siempre y cuando:

a) los ingresos generados por el recargo se inviertan en la financiación de la construcción de infraestructuras de transporte de la red básica determinada en el capítulo III del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, que contribuyan directamente a paliar la congestión o los daños al medio ambiente y que estén situados en el mismo corredor que el tramo de carretera en el que se aplica el recargo;

b) el recargo no supere el 15 % de la tasa media ponderada de infraestructura calculada con arreglo a lo establecido en el artículo 7 *ter*, apartado 1, y en el artículo 7 *sexies*, salvo cuando los ingresos generados se inviertan en tramos transfronterizos de los corredores de la red básica, en cuyo caso el recargo no podrá superar un 25 %;

c) la aplicación del recargo no redunde en un trato discriminatorio del tráfico comercial respecto de otros usuarios de la carretera;

d) antes de la aplicación del recargo se presente a la Comisión una descripción de la ubicación exacta del lugar donde se perciba el recargo junto con una prueba de la decisión de financiar la construcción de los corredores de la red básica indicados en la letra a);

e) el período de aplicación del recargo esté definido y delimitado por anticipado y se ajuste, en lo que a los ingresos previstos se refiere, a los planes de financiación y a los análisis de costes y beneficios de los proyectos cofinanciados con esos ingresos.

1 *bis* En el caso de un nuevo proyecto transfronterizo, solamente se podrán aplicar recargos previo acuerdo de todos los Estados miembros interesados.

2. Podrá asimismo aplicarse un recargo a las tasas de infraestructura que hayan sido diferenciadas de conformidad con los artículos 7 *octies* o 7 *octies bis*.
3. Una vez recibida de parte de un Estado miembro que se proponga aplicar un recargo la información requerida a tal efecto, la Comisión pondrá dicha información a disposición de los miembros del Comité indicado en el artículo 9 *quater*. Cuando la Comisión considere que el recargo proyectado no reúne las condiciones establecidas en el apartado 1 o que tendrá consecuencias adversas importantes para el desarrollo económico de las regiones periféricas, podrá mediante actos de ejecución rechazar el proyecto de recargo presentado por dicho Estado miembro, o solicitar su modificación. Esos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento consultivo contemplado en el artículo 9 *quater*, apartado 2.
4. El importe del recargo se deducirá del importe de la tasa por costes externos calculada con arreglo al artículo 7 *quater*, salvo en el caso de los vehículos de las categorías EURO de emisiones 0, I y II, a partir del 15 de octubre de 2011, III y IV a partir del 1 de enero de 2015, V a partir del 1 de enero de 2019, y VI a partir de enero de 2023. Todos los ingresos generados por la aplicación simultánea del recargo y de la tasa por costes externos se invertirán en la financiación de la construcción de los corredores de la red básica enumerados en la parte I del anexo I del Reglamento (UE) n.º 1316/2013.
5. No podrán aplicarse recargos en los tramos de carretera en los que se cobre una tasa de congestión.

Artículo 7 octies

1. Hasta el 31 de diciembre de 2021, las tasas de infraestructura podrán diferenciarse con el fin de aliviar la congestión, reducir al máximo la degradación de la infraestructura, optimizar el uso de la misma o favorecer la seguridad vial, a condición de que:
 - a) la diferenciación sea transparente, se haga pública y pueda ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad;
 - b) la diferenciación se aplique con arreglo a la hora del día, el tipo de día o la temporada;
 - c) ninguna tasa de infraestructura sea superior en más de un 175 % al tope máximo de la tasa media ponderada de infraestructura a que se refiere el artículo 7 *ter*;
 - d) los períodos de punta durante los que se cobren las tasas de infraestructura más altas para reducir la congestión no superen las cinco horas diarias;
 - e) la diferenciación se elabore y aplique de forma transparente y sin incidencia en los ingresos en un tramo de carretera afectado por la congestión de tal manera que ofrezca una reducción de la tarifa de peaje a los transportistas que viajen durante períodos de menor actividad y un aumento de las tarifas de peaje para los transportistas que viajen durante los períodos de punta en el mismo tramo de carretera.

Los Estados miembros que deseen introducir tal diferenciación o modificar una existente informarán a la Comisión sobre el particular y le facilitarán la información necesaria para evaluar el cumplimiento de las condiciones.

2. Hasta el 31 de diciembre de 2020, en lo que respecta a los vehículos pesados, los Estados miembros diferenciarán las tasas de infraestructura en función de la categoría EURO de emisiones del vehículo pesado, de tal forma que ninguna tasa de infraestructura sea

superior en más de un 100 % a la misma tasa cobrada a los vehículos equivalentes que cumplan las normas de emisiones más estrictas. Los contratos de concesión vigentes podrán estar exentos de este requisito hasta que se renueve el contrato.

No obstante, un Estado miembro podrá hacer excepciones al requisito de diferenciación de la tasa de infraestructura si se da alguna de las siguientes condiciones:

- i) si se pusiera seriamente en peligro la coherencia de los sistemas de peaje en su territorio;
- ii) si no fuese viable en la práctica introducir dicha diferenciación en el sistema de peaje de que se trate;
- iii) si ello diera lugar a un desvío de los vehículos más contaminantes, con una repercusión negativa en la seguridad vial y la salud pública;
- iv) si el peaje incluyera una tasa por costes externos.

Cualquier excepción o exención de esta índole se notificará a la Comisión.

3. Cuando, durante un control, un conductor o, en su caso, un operador de transporte, no pueda presentar los documentos del vehículo que certifiquen la clase de emisiones del mismo a los efectos del apartado 2, los Estados miembros podrán aplicarle la tarifa máxima de peaje exigible.

4. En el plazo de un año a partir de la publicación por parte de la Comisión de los datos oficiales de emisiones de CO₂ de conformidad con el Reglamento (UE) n° .../....*****, la Comisión adoptará un acto delegado, de conformidad con el artículo 9 *sexies*, para definir los valores de referencia de las emisiones de CO₂, junto con una categorización apropiada de los vehículos pesados afectados.

En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor del acto delegado, los Estados miembros diferenciarán las tasas de infraestructura atendiendo a los valores de emisiones de CO₂ de referencia y a la categorización de los vehículos correspondiente. Las tasas se diferenciarán de forma que ninguna tasa de infraestructura sea superior en más de un 100 % a la misma tasa para vehículos equivalentes que tengan las menores emisiones, pero no nulas, de CO₂. Los vehículos de emisiones cero se beneficiarán de una reducción de las tasas de infraestructura del 75 % en comparación con la tarifa máxima.

5. Las diferenciaciones contempladas en los apartados 1, 2 y 4 no tendrán la finalidad de generar ingresos de peaje adicionales. Todo incremento involuntario de los ingresos se contrarrestará mediante cambios de la estructura de la diferenciación, que deberán introducirse en un plazo de dos años a partir del final del ejercicio contable en el que se hayan generado los beneficios adicionales.

***** Reglamento (UE) .../... de la Comisión de XXX por el que se aplica el Reglamento (UE) n.º 595/2009 en lo que se refiere a la certificación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados y que modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento y del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L... de, p. ..).»;

(8) se inserta el artículo 7 *octies bis* siguiente:

«Artículo 7 octies bis

1. En lo que se refiere a los vehículos ligeros, hasta el 31 de diciembre de 2021, los Estados miembros podrán diferenciar las tarifas de los peajes y las tasas de infraestructura atendiendo a la eficacia medioambiental del vehículo.

2. A partir del 1 de enero de 2022, los Estados miembros diferenciarán las tarifas de peaje y, en lo relativo a las tasas de infraestructura, como mínimo las tasas anuales, atendiendo a las emisiones de CO₂ y de contaminantes de los vehículos de conformidad con las normas establecidas en el anexo VII.

3. Cuando, durante un control, un conductor o, en su caso, un operador de transporte, no pueda presentar los documentos del vehículo que certifiquen los niveles de emisiones del mismo (certificado de conformidad) con arreglo al Reglamento (UE)/.... de la Comisión*****, los Estados miembros podrán aplicarle la tarifa de peaje o la tasa anual de infraestructura máximas exigibles.

4. De conformidad con el artículo 9 *sexies*, la Comisión está facultada para adoptar actos delegados que modifiquen el anexo VII a fin de adaptar las modalidades especificadas en el anexo al progreso técnico.

***** Reglamento (UE) 2017/XXX de la Comisión, de XXX que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 (DO L XXX) y la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).»;

(9) el artículo 7 *nonies* se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Al menos seis meses antes de la aplicación de un régimen de peaje nuevo o sustancialmente modificado que incorpore tasas de infraestructura, los Estados miembros enviarán a la Comisión:»;

b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Antes de la aplicación de un régimen de peaje nuevo o sustancialmente modificado que incorpore tasas por costes externos, los Estados miembros informarán a la Comisión sobre la red de que se trate, las tarifas previstas por categoría de vehículo y la clase de emisiones.»;

c) se suprime el apartado 4;

(10) el artículo 7 *decies* se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:

«b) esos descuentos o reducciones reflejen el ahorro real de los costes administrativos del tratamiento de los usuarios frecuentes en comparación con los ocasionales;

c) esos descuentos o reducciones no superen el 13 % de la tasa de infraestructura abonada por los vehículos equivalentes sin derecho al descuento o a la reducción.»;

b) el apartado 3 se modifica como sigue:

«3. Sin perjuicio de las condiciones establecidas en el artículo 7 *octies*, apartado 1, letra b), y apartado 5, las tarifas de los peajes relativos a los proyectos específicos de alto interés europeo indicados en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, podrán estar sujetas a otras formas de diferenciación a fin de asegurar la viabilidad económica de tales proyectos cuando estén expuestos a una competencia directa con otros modos de transporte. La estructura tarifaria resultante deberá ser lineal, proporcionada, de carácter público, poder ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad y no redundar en la repercusión a otros usuarios de los costes adicionales en forma de peajes más elevados.»;

(11) el artículo 7 *undecies* se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, la segunda frase se sustituye por el texto siguiente:

«A tal fin, los Estados miembros cooperarán para el establecimiento de métodos que permitan a los usuarios de la carretera abonar los peajes y las tasas de infraestructura 24 horas al día, al menos en los principales puntos de venta, por todos los medios de pago corrientes, dentro o fuera de los Estados miembros donde se apliquen.»;

b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Cuando un Estado miembro perciba un peaje por un vehículo, el importe total del peaje, el importe de la tasa de infraestructura, el importe de la tasa por costes externos y el importe de la tasa de congestión, según corresponda, se indicarán en un recibo que se entregará al usuario de la carretera, en la medida posible por medios electrónicos.»;

c) en el párrafo 4, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«Cuando sea económicamente viable, los Estados miembros percibirán y recaudarán las tasas por costes externos y las tasas de congestión mediante un sistema electrónico que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 2, apartado 1, de la Directiva 2004/52/CE.»;

(12) el artículo 7 *duodecies* se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 7 *duodecies*

Sin perjuicio de lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, la presente Directiva no afectará a la libertad de los Estados miembros que introduzcan un sistema de peajes de conceder una compensación adecuada.»;

(13) en el artículo 8, el apartado 2 queda modificado como sigue:

a) en la letra a), la referencia al «artículo 7, apartado 7» se sustituye por la referencia al «artículo 7 *bis*»;

b) en la letra b), se sustituyen los términos «artículo 7, apartado 1» por los términos «artículo 7, apartados 1 y 2»;

(14) el artículo 9 queda modificado como sigue:

a) en el apartado 2, se suprime el párrafo segundo;

b) se añade el apartado 3 siguiente:

«3. Los ingresos generados por las tasas de congestión, o su equivalente en valor financiero, se utilizarán para resolver el problema de la congestión, en particular mediante:

a) el apoyo a las infraestructuras y servicios de transporte colectivo;

b) la eliminación de los cuellos de botella en la red transeuropea de transporte;

c) el desarrollo de infraestructuras alternativas para los usuarios del transporte.»;

(15) Los artículos 9 *quinquies* y 9 *sexies* se sustituyen por el texto siguiente:

*«Artículo 9 *quinquies**

La Comisión está facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 9 *sexies* a fin de modificar el anexo 0, los importes que figuran en los cuadros 1 y 2 del anexo III *ter*, y las fórmulas de las secciones 4.1 y 4.2 del anexo III *bis* a fin de adaptarlo a los progresos científicos y técnicos.

*Artículo 9 *sexies**

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. La facultad para adoptar los actos delegados a la que se refieren el artículo 7 *octies*, apartado 4, el artículo 7 *octies bis*, apartado 4, y el artículo 9 *quinquies* se otorgará a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de [fecha de entrada en vigor de la presente Directiva].

3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 7 *octies*, apartado 4, el artículo 7 *octies bis*, apartado 4, y el artículo 9 *quinquies* podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados con arreglo al 7 *octies*, apartado 4, el artículo 7 *octies bis*, apartado 4, y el artículo 9 *quinquies* entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones ha formulado objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas instituciones han comunicado a la Comisión su intención de no formular objeciones. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.»;

(16) quedan suprimidos los artículos 9 *septies* y 9 *octies*;

(17) el artículo 10 *bis* se sustituye por el texto siguiente:

«1. Las cantidades en euros según lo establecido en el anexo II y las cantidades en céntimos según lo establecido en los cuadros 1 y 2 del anexo III *ter* se revisarán cada dos años para tener en cuenta los cambios en el índice de precios del consumo armonizado a escala de la Unión con exclusión de la energía y los alimentos no elaborados (según lo publicado por la Comisión en Eurostat). La primera adaptación se efectuará a más tardar el 31 de marzo [del año siguiente a los dos años posteriores a la entrada en vigor de la presente Directiva].

Las cantidades se adaptarán automáticamente, aumentando la cantidad de base en euros o en céntimos según la variación porcentual de dicho índice. Las cantidades resultantes se redondearán al euro más cercano en lo que respecta al anexo II y a la décima de céntimo más cercana en lo que respecta al anexo III *ter*.

2. La Comisión publicará en el Diario Oficial de la Unión Europea las cantidades adaptadas mencionadas en el apartado 1 a más tardar el 31 de marzo del año siguiente al término de los dos años naturales a que se refiere el apartado 1. Esas cantidades adaptadas entrarán en vigor el primer día del mes siguiente a la publicación.»;

(18) el artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 11

1. Cada año, los Estados miembros publicarán en forma agregada un informe sobre los peajes y tasas de infraestructura percibidos en su territorio, incluida la información sobre la utilización de los ingresos y la calidad de las carreteras sujetas al pago de peajes o tasas de infraestructura, conforme a lo establecido en los apartados 2 y 3.

2. El informe publicado de conformidad con el apartado 1 incluirá información sobre:

- a) la tasa por costes externos percibida por cada combinación de categoría de vehículos, tipo de carretera y período de tiempo;
- b) la diferenciación de las tasas de infraestructura según el tipo de vehículo;
- c) la tasa media ponderada de infraestructura y los ingresos totales recaudados mediante esa tasa, especificando las posibles desviaciones respecto de los costes de infraestructura derivados de la diferenciación de las tasas de infraestructura;
- d) los ingresos totales recaudados mediante la tasa por costes externos;
- e) los ingresos totales recaudados mediante la tasa de congestión;
- f) los ingresos totales recaudados mediante los peajes y/o las tasas de infraestructura;

- g) información sobre el destino de los ingresos generados por la aplicación de la presente Directiva y sobre la medida en que estos ingresos han permitido al Estado miembro cumplir los objetivos a que se refiere el artículo 9, apartados 2 y 3;
 - h) una evaluación, basada en criterios objetivos, del estado de mantenimiento de la infraestructura viaria en el territorio del Estado miembro y su evolución desde el último informe;
 - i) una evaluación del nivel de congestión de la red de peaje en horas punta, sobre la base de observaciones de tráfico real efectuadas en un número representativo de tramos congestionados de carreteras de la red en cuestión, y su evolución desde el último informe.
3. Para la evaluación de la calidad de las partes de la red viaria en que se aplican peajes o tasas de infraestructura, los Estados miembros deberán utilizar los indicadores clave de rendimiento. Como mínimo, los indicadores deberán referirse a:
- a) la calidad del firme de la carretera;
 - b) la seguridad vial;
 - c) el nivel de congestión.
4. En un plazo de tres años a partir de [la entrada en vigor de la Directiva revisada], la Comisión adoptará un acto de ejecución de conformidad con el procedimiento consultivo a que se refiere el artículo 9 *quater*, apartado 2, para definir un conjunto armonizado de indicadores.
5. En un plazo de seis años a partir de [la entrada en vigor de la Directiva revisada], la Comisión publicará un informe sobre la aplicación por los Estados miembros de los indicadores a que se refiere el apartado 4.»;

18) Los anexos se modifican como sigue:

- a) Los anexos 0, III *bis*, III *ter* y IV quedan modificados tal como se establece en el anexo de la presente Directiva.
- b) Los anexos V, VI y VII quedan modificados tal como se establece en el anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

1. Member States shall bring into force the laws, regulations and administrative provisions necessary to comply with this Directive by at the latest. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.
- Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.
2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

Bruselas, 31.5.2017
SWD(2017) 181 final

DOCUMENTO DE TRABAJO DE LOS SERVICIOS DE LA COMISIÓN

RESUMEN DE LA EVALUACIÓN DE IMPACTO

que acompaña al documento

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras

y

Propuesta de Directiva del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, en lo relativo a determinadas disposiciones en materia de impuestos sobre vehículos

{COM(2017) 275 final}

{SWD(2017) 180 final}

Ficha resumen
Evaluación de impacto de la revisión de la Directiva 1999/62/CE
A. Necesidad de actuar
¿Cuál es el problema y por qué es un problema a escala de la UE?
Se plantean cuatro problemas: 1. El transporte por carretera es responsable del 17 % de las emisiones de CO₂ de la UE y la penetración de vehículos con bajas o cero emisiones es insuficiente para alcanzar los objetivos en materia de clima y energía para 2030. 2. La calidad de la red viaria de la UE está degradándose debido al descenso de las inversiones en infraestructuras y al aplazamiento de los programas de mantenimiento, que no tienen en cuenta los impactos económicos a largo plazo. 3. Algunos Estados miembros introdujeron tasas de base temporal (viñetas), que constituyen una discriminación frente a los conductores ocasionales extranjeros. 4. La contaminación del aire y la congestión generada por los vehículos de carretera supone unos costes significativos para la sociedad. Todos estos problemas podrían ser abordados mediante una tarificación vial equitativa y eficaz. No obstante, la aplicación de peajes en la UE es incompleta y fragmentada, y apenas refleja el coste real del uso de las carreteras.
¿Qué se pretende conseguir?
El objetivo es fomentar un transporte por carretera sostenible y equitativo mediante la aplicación más generalizada de los principios «quien utiliza paga» y «quien contamina paga»: 1. Contribución a la reducción de las emisiones de CO₂ del transporte a través de la tarificación 2. Contribución a la adecuada calidad de las carreteras 3. Garantía de que los sistemas de tarificación vial no son discriminatorios contra los conductores no residentes, y 4. Utilización de la tarificación vial como un instrumento eficaz para reducir la contaminación del aire y la congestión.
¿Cuál es el valor añadido de la actuación a nivel de la UE (subsidiariedad)?
La magnitud de las emisiones de CO₂ constituye un problema mundial que exige una actuación concertada a todos los niveles. El problema de la discriminación de los conductores no residentes es por naturaleza transfronterizo y únicamente puede resolverse a nivel supranacional. La degradación de la calidad de las carreteras, la contaminación atmosférica y la congestión tienen implicaciones tanto a nivel local como de la UE. Es necesaria la coordinación de las actuaciones nacionales para garantizar la libre circulación de personas y bienes en toda la Unión.
B. Soluciones
¿Cuáles son las distintas opciones posibles para alcanzar los objetivos? ¿Existe o no una opción preferida? En caso de que no sea así, ¿por qué?
Las opciones (OP) son distintas según el nivel de intervención, y oscilan desde relativamente leve hasta intensa. Las medidas más importantes de la OP1 son la simplificación de las disposiciones existentes, ampliando el ámbito de aplicación a los autobuses/autocares y, para las disposiciones en materia de no discriminación, a los turismos. La opción OP2 se apoya en la OP1 e introduce la diferenciación de tasas basada en las emisiones de CO₂ con la eliminación progresiva de las viñetas para los vehículos pesados (vehículos pesados de transporte de mercancías y autobuses/autocares, colectivamente denominados HDV por sus siglas en inglés), al tiempo que incentiva la introducción de la tarificación basada en la distancia recorrida. La OP3, que presenta dos variantes, incluye medidas adicionales para los automóviles y furgonetas, para intentar resolver la congestión interurbana (3a y 3b), y las emisiones de CO₂ y contaminantes, mediante la diferenciación de peajes y tasas de infraestructura para los turismos (OP3b). La opción OP4 elimina gradualmente las viñetas para todos los vehículos e impone la tarificación de los costes externos para los vehículos pesados (HDV). La opción preferida es la opción OP3b. La OP4 sería más eficaz para lograr los objetivos, pero implica costes

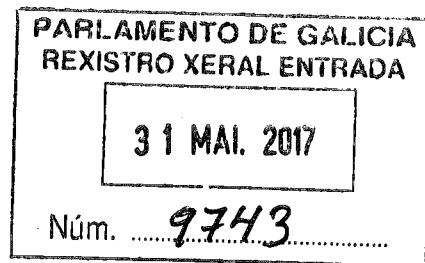
más elevados. Previa decisión política, podrían añadirse algunas medidas de la OP4 a la OP3b con un período de eliminación progresiva suficientemente largo que permitiera la adaptación gradual y el reparto espaciado de los costes.

¿Cuáles son las opiniones de las distintas partes interesadas? ¿Quién apoya cada opción?

La OP1 cuenta con el apoyo general de las partes interesadas, aunque algunos Estados miembros son contrarios a las medidas sobre la calidad de las carreteras. El fomento de vehículos de bajas emisiones (OP2) cuenta con un amplio respaldo, aunque unos pocos Estados miembros se oponen a la eliminación gradual de las viñetas de los vehículos pesados de transporte de mercancías. Las medidas sobre las tasas por congestión (OP3) fueron acogidas con un cierto escepticismo, pero las partes interesadas coinciden en que, si se implantasen, dichas tasas deberían aplicarse a todos los vehículos. La opción OP4 fue acogida con reservas, ya que incluye obligaciones rigurosas para los Estados miembros.

C. Repercusiones de la opción preferida
¿Cuáles son las ventajas de la opción preferida (si existe, o bien de las principales)?
La opción OP3b: • reduciría los costes de la congestión en 9 000 millones de euros de aquí a 2030, generaría ingresos adicionales por los peajes de 10 000 millones de euros/anuales y contribuiría a la inversión en infraestructura viaria en un 25 % • reduciría de forma significativa las emisiones de CO₂, NO_x y de partículas • mejoraría la salud pública y reduciría los costes de la contaminación del aire y los accidentes (370 millones de euros hasta 2030) • Permitirá generar hasta 208 000 nuevos puestos de trabajo y beneficios adicionales del 0,19 % del PIB, y • contribuirá a la igualdad de trato de los ciudadanos de la UE al reducir a la mitad el precio de las viñetas de periodos breves.
¿Cuáles son los costes de la opción preferida (si existe, o de las principales opciones, si no existe una preferida)?
Los costes del transporte de mercancías podrían incrementarse en un 1,1 %, sin modificaciones de costes para los pasajeros. Los costes para las autoridades comprenden la implantación de nuevos sistemas de peajes o la expansión de los existentes en los Estados miembros afectados (una inversión única de entre 1 200 y 1 400 millones de euros en total) y costes de explotación de entre 168 y 200 millones de euros/anuales. La ampliación de la tarificación vial a nuevas partes de la red y a nuevos grupos de usuarios podría incrementar los costes de control del cumplimiento para los usuarios de la carretera en unos 198-228 millones de euros/año.
¿Cuáles son las repercusiones en las pymes y la competitividad?
Casi el 100 % de las empresas de transporte de mercancías por carretera son pymes. La ampliación de los peajes en las carreteras incrementaría los costes del cumplimiento para ellos; sin embargo, la mayor parte de los costes adicionales se repercuten a los clientes, dando lugar a un incremento marginal (menos del 0,25 %) en los precios. La posibilidad de reducir los impuestos sobre los vehículos podría compensar en parte el aumento de los precios. El incremento de las inversiones en las infraestructuras tendría un fuerte impacto positivo en el sector de la construcción.
¿Habrá repercusiones significativas en los presupuestos y las administraciones nacionales?
El sector público se beneficiará de ingresos adicionales, que entrañarán también el coste de la inversión en la implantación y explotación de los nuevos sistemas de peaje electrónicos. El impacto neto en los presupuestos de los Estados miembros podría suponer una plusvalía de cerca de 10 000 millones de euros anuales.
¿Habrá otras repercusiones significativas?
Se espera una reducción relativamente importante en el consumo de gasóleo (en un 1,3 %).
¿Proporcionalidad?
La iniciativa se limita a contribuir al logro de los objetivos. En vez de obligar a la aplicación de la tarificación vial, coordina y facilita la actuación nacional. Los costes para los Estados miembros, las empresas y los ciudadanos son limitados, en comparación con los beneficios potenciales. De esta forma, no se supera lo que es necesario para resolver los problemas señalados y cumplir los objetivos.
D. Seguimiento
¿Cuándo se revisará la política?
La Comisión evaluará la nueva legislación en 2025.

PARLAMENTO DE GALICIA
MESA DO PARLAMENTO



Santiago de Compostela a 29 de abril de 2.017

Don José María Tubío Piñeiro, con DNI 32753014-W, e Dona Esther Duro Rodríguez con DNI 44089455-L, como administradores do Grupo Parlamentar Alternativa Galega de Esquerda AGE, con CIF V-70352711, con domicilio na rúa do Hórreo nº 63, oficina parlamentar AGE, en Santiago de Compostela.

Seguindo os acordos da reunión da Mesa do Parlamento do 24 de abril de 2017 presentamos a documentación solicitada:

- * Conta de resultados exercicio 2.016
- * Balance de situación do exercicio 2.016

A handwritten signature in black ink, consisting of a stylized 'J' and 'M' followed by a long horizontal stroke.

José María Tubío Piñeiro

A handwritten signature in black ink, featuring a large 'E' and 'R' with a horizontal stroke across the middle.

Esther Duro Rodríguez

**BALANCE SITUACIÓN DO GRUPO PARLAMENTARIO ALTERNATIVA GALEGA DE ESQUERDA
2016**

BALANCE SITUACION

ACTIVO

A) ACTIVO NON CORRENTE	
I.-Inmobilizado	
II.-Investimentos financeiros a longo prazo	
B)ACTIVO CORRENTE	15.675,45 €
I.-Existencias	
II.-Debedores e outras contas a cobrar	
III.-Investimentos financeiros a curto prazo	
IV.-Periodificacións a curto prazo	
V.-Tesoureria	15.675,45 €
TOTAL ACTIVO(A+B)	15.675,45 €

PATRIMONIO NETO E PASIVO

A) PATRIMONIO NETO	6.989,55 €
A-1) Patrimonio xerado	
I.-Excedentes anteriores	14.727,29 €
II.-Excedentes do exercicio	-7.737,74 €
A-2) Variacións patrimoniais pendentes de imputación a resultado	
B)PASIVO NON CORRENTE	
I.-Provisións a longo prazo	
II.-Débedas a longo prazo	
C) PASIVO CORRENTE	8.685,90 €
I.-Provisións a curto prazo	
II.-Débedas a curto prazo	
III.-Acredores e outras contas a pagar	8.685,90 €
IV.-Periodificacións a curto prazo	
TOTAL PATROMONIO NETO E PASIVI(A+B+C)	15.675,45 €

**CONTA DE RESULTADOS GRUPO PARLAMENTARIO ALTERNATIVA GALEGA DE
ESQUERDA 2.016**

1.- Ingresos de orixe pública	259.698,14€
*TOTAL INGRESOS DA XESTION ORDINARIA	259.698,14€
2.-Gastos de persoal	-224.828,37€
3.-Achegas a formación política	
4.-Gastos da actividade ordinaria	-42.607,51€
5.-Amortización do inmovilizado	
*TOTAL GASTOS DA XESTIÓN (2+3+4+5)	-267.435,88€
RESULTADO(AFORRO OU DESFORRO DA ACTIVIDADE ORDINARIA (A+B))	-7.737,74€
6.-Deterioración e resultado por alleamentos do inmovilizado	
*RESULTADO(AFORRO OU DESFORRO)DA ACTIVIDADE NON ELECTORAL (I+6)	-7.737,74€
7.-Gastos financeiros	
8.-ingresos financeiros	
*RESULTADO(AFORRO OU DESAFORRO)DAS OPERACIÓN FINANCIEIRAS(7+8)	
RESULTADO(AFORRO OU DESAFORRO)DO EXERCICIO (II+III)	-7.737,74€

Anexo II

DECLARACIÓN DE BENS E DEREITOSⁱ

PRIMEIRO APELIDO: Álvarez	
SEGUNDO APELIDO: Martinez	
NOME: Luís Manuel	
ESTADO CIVIL: Casado	RÉXIME ECONÓMICO MATRIMONIAL: Gananciais
DATA DE PROCLAMACIÓN: 6/10/2016 (Indíquese a data na que foi proclamado/a deputado/a pola xunta electoral correspondente)	DATA DA PRESENTACIÓN DA CREDENCIAL NA CÁMARA: 7/10/2016
CIRCUNSCRICIÓN ELECTORAL POLA QUE FOI ELIXIDO/A	Provincia de Lugo
TIPO DE DECLARACIÓN	☐ Orixinaria ☒ Modificativa ☐ Por cesamento na condición de deputado/a. (Marque a casa que proceda)

En cumprimento do disposto no artigo 6.7 da Lei de eleccións ao Parlamento de Galicia, no artigo 15 do Regulamento da Cámara e nas Normas reguladoras do seu Rexistro de Intereses (BOPG núm. 540), formulo a seguinte

DECLARACIÓN DE BENS E DEREITOS

RENDAS PERCIBIDAS POLO PARLAMENTARIO/PARLAMENTARIA¹		
PROCEDENCIA DAS RENDAS	CONCEPTO	EUROS
Percepcións netas de tipo salarial, soldos, honorarios, aranceis e outras retribucións, calquera que sexa a súa denominación. ²		
Dividendos e participación en beneficios de sociedades, comunidades ou entidades de calquera clase.		
Xuros ou rendementos de contas, depósitos e activos financeiros.		
Outras rendas ou percepcións de calquera clase. ³		

CANTIDADE PAGADA POR IRPF	
Indíquese a cota líquida pagada no exercicio anterior á data desta declaración, a saber, o pagamento final de o haber máis as retencións. (Casa 504 do modelo IRPF 100)	

¹ As rendas que se deben declarar son as percibidas no exercicio económico anterior á data da declaración.

² Excluíranse as percepcións recibidas do Parlamento de Galicia, que se atopan xa publicadas na web da Cámara.

³ De ser o caso, débense incluír as percepcións cobradas por plans de pensións.

BENS PATRIMONIAIS DO PARLAMENTARIO OU DA PARLAMENTARIA					
BENS	Clase e características⁴	Situación⁵	Data de adquisición	Dereito sobre o ben⁶ e Título de adquisición⁷	Valor catastral
Bens inmuebles de natureza urbana.					
Bens inmuebles de natureza rústica.					
Bens inmuebles propiedade dunha sociedade, comunidade ou entidade que non cotiza na Bolsa e da que a persoa declarante ten accións ou participacións.					

⁴ Indique se é piso, vivenda, praza de aparcamento, local comercial, nave industrial e máis as características que procedan.

⁵ Indique a provincia onde estea situado o ben. De se tratar de bens radicados no estranxeiro, sinale o país.

⁶ Pleno dominio, núa propiedade, usufruto, dereito de superficie, privativo, ganancial, en comunidade de bens, etc.

⁷ Compravenda, herdanza, doazón, etc.

DEPÓSITOS EN CONTAS CORRENTES OU DE AFORRO, CONTAS FINANCEIRAS E OUTROS TIPOS DE IMPOSICIÓN ⁸	SALDO ⁹ DE TODOS OS DEPÓSITOS (€)
Conta corrente	19.928,30
Conta corrente	1.085,04
Conta corrente	390,68

⁸ Indique a clase de depósito sen necesidade de sinalar a entidade bancaria.

⁹ O saldo debe ser a suma de todos os depósitos de todas as contas. Pódese tomar como referencia o saldo medio das contas correntes durante o ano anterior á declaración, ou o saldo en calquera dos sete días anteriores á declaración ou o saldo no 31 de decembro do exercicio anterior. De tomar como referencia unha das posibilidades, esta débeseles aplicar a todas as contas.

OUTROS BENS OU DEREITOS		
CLASE DE BEN OU DEREITO	DESCRICIÓN DO BEN OU DEREITO (Indique o sistema que se utilizou para a súa valoración diñeraria)	VALOR (€)¹⁰
Débeda pública, obrigas, bonos, certificados de depósito, obrigas de pagamento e demais valores equivalentes. Accións e participacións en todo tipo de sociedades, entidades con valor económico e cooperativas. Participacións en fondos de investimento		
Sociedades participadas en máis dun 5 % por outras sociedades ou entidades que sexan propiedade, en todo ou en parte, do parlamentario ou da parlamentaria declarante.		

VEHÍCULOS, EMBARCACIÓNS E AERONAVES	

OUTROS BENS, RENDAS OU DEREITOS DE CONTIDO ECONÓMICO NON DECLARADOS NAS EPÍGRAFES ANTERIORESX	VALOR (€)

¹⁰ En bens ou dereitos negociados en mercados organizados débese reflectir o valor de cotización en calquera día hábil dos sesenta días anteriores á data desta declaración e débese así mesmo indicar a data elixida. Nos bens e dereitos non cotizados en mercados organizados débese indicar o nome da sociedade ou entidade e o valor das accións ou participacións segundo o balance anual anterior á data desta declaración. De non haber balance anual anterior á declaración, o valor que hai que declarar debe ser o teórico contable. As participacións en fondos de investimento valoraranse polo seu valor liquidativo ao 31 de decembro.

DÉBEDAS E OBRIGAS PATRIMONIAIS			
PRÉSTAMOS (DESCRICIÓN E ACREADOR)	DATA DE CONCESIÓN	IMPORTE CONCEDIDO (€)	SALDO¹¹ PENDENTE (€)
Outras débedas e obrigas derivadas de contratos, sentenzas ou calquera outro título.			

¹¹ Na data do 31 de decembro do exercicio anterior á declaración ou calquera día do mes inmediatamente anterior á data desta declaración.

OBSERVACIÓNS

(Que a persoa declarante fai constar para ampliar información que non lle colleu noutras epígrafes desta declaración e para deixar constancia de canto considere conveniente engadir)

E para que así conste, asino esta declaración.

Data: 2 de xuño de 2017

Sinatura:

De conformidade á Lei Orgánica de Protección de Datos de Carácter Persoal 15/1999, informámoslle que os datos de contacto utilizados para a presente comunicación serán incluídos nun ficheiro debidamente inscrito ante o RCPD coa finalidade de posibilitar o rexistro das declaracións de bens dos deputados do Parlamento de Galicia.

Sen prexuízo diso infórmase de que vostede poderá exercer os dereitos de acceso, rectificación, cancelación e oposición para o que debe dirixirse a: Parlamento de Galicia, C/ Hórreo, 63, 15701, Santiago de Compostela A Coruña, achegando acreditación da identidade e indicando na comunicación á atención do servizo xurídico do Parlamento de Galicia, exercicio de dereito.

En caso de non ser o destinatario desta información, por favor, rogamos comuníquenolo no enderezo do remitente para a eliminación da súa declaración de bens, non copiando nin entregando esta mensaxe a ningún máis e procedendo á súa destrución.

Asinado dixitalmente por:

Luis Manuel Álvarez Matínez na data 02/06/2017 13:30:25

ⁱ O formulario deberase cubrir con ordenador no modelo PDF interactivo que facilita o Parlamento de Galicia. Non se admitirán declaracións cubertas a man.

ESTRUTURA DO BOLETÍN OFICIAL DO PARLAMENTO DE GALICIA

1. PROCEDEMENTOS PARLAMENTARIOS

1.1. PROCEDEMENTOS DE NATUREZA NORMATIVA

1.1.1. NORMAS APROBADAS

1.1.2. PROPOSTAS DE NORMAS

1.2. PROCEDEMENTOS ESPECIAIS DE CARÁCTER INSTITUCIONAL

1.2.1. INVESTIDURA

1.2.2. MOCIÓN DE CENSURA

1.2.3. CUESTIÓN DE CONFIANZA

1.3. PROCEDEMENTOS DE CONTROL E IMPULSO

1.3.1. CONTROL SOBRE AS DISPOSICIÓNS DA XUNTA CON FORZA DE LEI

1.3.2. COMUNICACIÓNS DA XUNTA DE GALICIA

1.3.3. EXAME DE PROGRAMAS E PLANS

1.3.4. ACORDOS, RESOLUCIÓNS OU PROPOSTAS DE COMISIÓNS ESPECIAIS OU DE INVESTIGACIÓN

1.3.5. MOCIÓNS

1.3.6. PROPOSICIÓNS NON DE LEI

1.3.7. OUTRAS PROPOSTAS DE RESOLUCIÓN E ACORDOS

1.3.8. PROCEDEMENTOS DE CONTROL ECONÓMICO E ORZAMENTARIO

1.4. PROCEDEMENTOS DE INFORMACIÓN

1.4.1. INFORMACIÓNS REMITIDAS POLA XUNTA DE GALICIA

1.4.2. SOLICITUDES DE COMPARECENCIA

1.4.3. INTERPELACIÓNS

1.4.4. PREGUNTAS

1.4.5. RESPOSTAS A PREGUNTAS

1.4.6. SOLICITUDES DE DATOS, INFORMES E DOCUMENTOS DE DEPUTADOS E DE COMISIÓNS

1.4.7. RECONVERSIÓNS POR FINALIZACIÓN DO PERÍODO DE SESIÓNS

1.5. PROCEDEMENTOS RELATIVOS A OUTRAS INSTITUCIÓNS E ÓRGANOS

1.6. PROCEDEMENTOS DE ELECCIÓN, DESIGNACIÓN E PROPOSTA DE NOMEAMENTO

1.7. PROCEDEMENTOS RELATIVOS AO DEREITO DE PETICIÓN

2. ELECCIÓN E COMPOSICIÓN DO PARLAMENTO, RÉXIME E GOBERNO INTERIOR, ORGANIZACIÓN E FUNCIONAMENTO

2.1. ELECCIÓN DO PARLAMENTO

2.2. COMPOSICIÓN DO PARLAMENTO E DOS SEUS ÓRGANOS

2.3. RÉXIME E GOBERNO INTERIOR

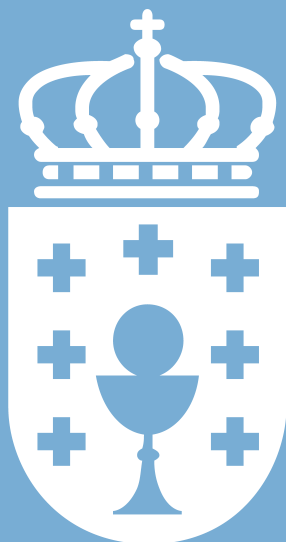
2.4. ORGANIZACIÓN E FUNCIONAMENTO DO PARLAMENTO

3. ADMINISTRACIÓN DO PARLAMENTO DE GALICIA

4. INFORMACIÓNS E CORRECCIÓNS DE ERROS

4.1. INFORMACIÓNS

4.2. CORRECCIÓNS DE ERROS



PARLAMENTO
DE GALICIA

BOLETÍN OFICIAL DO
PARLAMENTO DE GALICIA

Edición e subscricións:

Servizo de Publicacións do Parlamento de Galicia. Hórreo, 63. 15702. Santiago de Compostela.

Telf. 981 55 13 00. Fax. 981 55 14 25

Dep. Leg. C-155-1982. ISSN 1133-2727