

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre la «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»

[COM(2017) 275 final — 2017/0114 (COD)]

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

[COM(2017) 276 final — 2017/0115 (CNS)]

(2018/C 081/26)

Ponente: **Alberto MAZZOLA**

Consulta	Consejo Europeo, 12.6.2017 y 23.6.2017 Parlamento Europeo, 15.6.2017
Fundamento jurídico	Artículos 91 y 113 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea
Sección competente	Transportes, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información
Aprobado en sección	2.10.2017
Aprobado en el pleno	18.10.2017
Pleno n.º	529
Resultado de la votación (a favor/en contra/abstenciones)	121/2/6

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1. El CESE considera que la aplicación en la Unión Europea (UE) de un sistema de tarificación viaria equitativo, transparente, no discriminatorio y no burocrático, proporcional al uso de la carretera y a los costes externos ocasionados por los camiones, autobuses y coches, sin fragmentación de los sistemas de tarificación y conforme a los principios de «el usuario pagador» y «quien contamina paga», tendría un efecto positivo en la lucha contra el deterioro de las infraestructuras viarias, la congestión del tráfico y la contaminación. En las condiciones que figuran a continuación, este sistema podría aplicarse de manera gradual a los vehículos ligeros y los vehículos pesados en toda la red transeuropea de transporte (RTE-T), empezando por los tramos prioritarios.

1.2. El CESE destaca la importancia de actualizar el marco jurídico común con el fin de garantizar un ámbito de aplicación uniforme para todos los usuarios de la vía pública, en particular por lo que respecta al sistema de imposición a nivel de la UE del uso de las infraestructuras viarias de importancia europea en la red transeuropea de transporte, sobre la base de la distancia recorrida, como las carreteras de la RTE-T, las autopistas y las carreteras nacionales con mucho tráfico internacional.

1.3. El sector de transportes desempeña un papel esencial para garantizar la movilidad y el desarrollo socioeconómico de la UE, y el CESE considera que, para responder a los retos de crecimiento y sostenibilidad, es necesario optimizar la red de infraestructuras de transporte. Las inversiones en infraestructuras son de vital importancia para el crecimiento y el empleo, pues un alza del uno por ciento del gasto en infraestructuras provoca un aumento del nivel de producción de alrededor del 0,4 % el mismo año y del 1,5 % cuatro años después⁽¹⁾.

1.4. El CESE observa con preocupación que, «mientras que las necesidades en materia de infraestructuras de transporte se estiman en aproximadamente 130 000 millones EUR al año a escala de la UE, los niveles medios de inversión en la UE son notablemente inferiores a los 100 000 millones EUR desde el inicio de la crisis»⁽²⁾. Se registra en la UE una disminución de los gastos dedicados al mantenimiento de las infraestructuras viarias, a pesar del nuevo marco de la UE para el desarrollo

⁽¹⁾ FMI, Perspectivas de la Economía Mundial, octubre de 2014.

⁽²⁾ Foro Internacional del Transporte (FIT) (2015), Perspectivas para el Transporte en 2015, FIT, Publicación de la OCDE, París.

de la red transeuropea de transporte iniciado en 2013 ⁽³⁾ y de las acciones apoyadas por los Fondos Estructurales de la Unión Europea ⁽⁴⁾. El marco financiero plurianual 2021-2027 apenas aumentará los recursos necesarios.

1.5. El CESE considera importante que los ingresos procedentes del uso de las infraestructuras viarias se destinen a los siguientes fines: los ingresos relativos al uso de las infraestructuras deberían cubrir los costes de construcción, desarrollo, explotación y mantenimiento, mientras que los ingresos relativos a los costes externos deberían destinarse a medidas de mitigación de los efectos negativos del transporte por carretera y de mejora de las prestaciones mediante infraestructuras alternativas, sistemas innovadores de gestión del tráfico, la conducción automática, la electrificación, en particular puntos de recarga rápida, y otros sistemas de suministro de energía sostenibles.

1.6. Según el CESE, los ingresos adicionales obtenidos, que en un futuro podrían ascender, en la opción elegida por la Comisión, a 10 000 millones EUR al año ⁽⁵⁾, 20 000 millones en caso de aplicación obligatoria a todos los vehículos pesados, y una cifra aún mayor si se extiende a los vehículos ligeros, permitirían dar un impulso significativo a la realización y el funcionamiento de la red transeuropea de transporte, especialmente de sus componentes tecnológicos. Por tanto, la contribución pública a la financiación de las infraestructuras sigue siendo fundamental y mayoritaria.

1.7. El CESE considera que la revisión de la legislación relativa al distintivo europeo brinda la oportunidad de desarrollar normas comunes y armonizadas, así como de supervisar y reforzar la correcta aplicación de esta normativa mediante la creación de un registro específico de la UE y la recogida de información periódica en los Estados miembros.

1.8. El CESE considera esencial que el mercado interior del transporte esté libre de prácticas discriminatorias y pide a la Comisión que tome las medidas necesarias para garantizar el oportuno y pleno respeto del marco regulador de la UE. Es importante, en particular, que las tarifas aplicadas y los descuentos ofrecidos a los usuarios frecuentes o nacionales no constituyan elementos discriminatorios con respecto a los usuarios ocasionales o extranjeros.

1.9. Por otro lado, el CESE muestra una gran preocupación por las consecuencias del cambio climático y los niveles de protección y conservación del medio ambiente, así como por todos los aspectos relacionados con la salud y el bienestar social vinculados a una utilización racional de los transportes. Como ha señalado ya anteriormente, «por lo que respecta a los transportes, el objetivo de una reducción del 60 % de las emisiones de gases de efecto invernadero (EGEI) con respecto al nivel de emisiones de 1990 es muy ambicioso y requiere un gran esfuerzo» ⁽⁶⁾.

1.10. El CESE reitera que el principio de «quien contamina paga» debería aplicarse con flexibilidad en el contexto de las regiones periféricas y las zonas rurales, montañosas e insulares remotas, para evitar efectos inversamente proporcionales a los costes y preservar su utilidad como medio para influir en las opciones a la hora de organizar las operaciones de transporte, al tiempo que se elimina toda competencia desleal entre los distintos modos de transporte (TEN/582, El impacto de las conclusiones de la COP21 en la política europea de transportes).

1.11. Asimismo, el CESE considera fundamental revisar los efectos de la Directiva dos años después de su entrada en vigor y, en particular, los efectos en cuanto a beneficios derivados de nuevas inversiones, así como los costes del transporte de mercancías, con el fin de evitar que se dañe la competitividad a escala mundial de las industrias europeas.

1.12. El CESE considera que debe prestarse una atención especial a la aceptación de las medidas por parte de los usuarios, consumidores y ciudadanos en general desde el punto de vista de la transparencia y la claridad del nuevo marco fiscal. Deberá asegurarse, en particular mediante paneles de autopistas multilingües, que los usuarios tengan una percepción positiva, inmediata y clara de la finalidad de los importes percibidos, de la equidad de su distribución y su uso, así como de la ausencia de cargas excesivas y de doble imposición, junto con la utilización de dos indicadores sintéticos de calidad de las carreteras, nivel de congestión y reducción de las emisiones por kilómetro de infraestructura.

⁽³⁾ Reglamento (UE) n.º 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, y por el que se deroga la Decisión n.º 661/2010/UE, (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

⁽⁴⁾ En 2014 y 2015, el total de las inversiones realizadas por las instituciones de la UE con fondos propios (es decir, RTE-T/MCE, FEDER/Fondo de Cohesión y préstamos del BEI), en las infraestructuras de la red básica y general de la RTE-T ascendió a 30 670 millones EUR en la EU-28.

⁽⁵⁾ Evaluación de impacto de la Directiva sobre el distintivo europeo.

⁽⁶⁾ DO C 303 de 19.8.2016, p. 10.

1.13. A juicio del CESE, asignar los ingresos derivados de la aplicación de la nueva legislación a inversiones en el sector de los transportes, según el desglose indicado, permitiría crear nuevos puestos de trabajo para más de medio millón de personas.

1.14. El CESE considera que la Comisión debería supervisar y mejorar los instrumentos para una aplicación correcta y uniforme de la nueva legislación, en particular mediante una verificación periódica, sobre bases científicas, de los valores relativos a los costes externos y la correspondencia efectiva entre las disposiciones tarifarias adoptadas y las emisiones reales de los vehículos, que actualmente no favorecen a los vehículos más eficientes. También debería elaborar un informe anual detallado sobre los progresos realizados en la aplicación de la Directiva modificada y transmitirlo al Parlamento Europeo, el Consejo, el CDR y el CESE.

2. Introducción

2.1. El transporte es un pilar esencial del espacio único europeo y permite ejercer en la práctica la libertad de circulación de ciudadanos, trabajadores, bienes y servicios en todo el territorio de la Unión: la eficacia y la calidad de las redes de transporte repercuten directamente en el desarrollo sostenible, la calidad de vida y de trabajo y la competitividad de Europa.

2.2. El sector del transporte por carretera en la UE proporciona 5 millones de puestos de trabajo directos, representa cerca del 2 % del PIB de la UE, con 344 000 empresas de transporte de viajeros y más de 560 000 empresas de transporte de mercancías por carretera ⁽⁷⁾. Contribuye notablemente al crecimiento y el empleo en la UE. Por todas estas razones, requiere unas políticas proactivas.

2.3. El transporte es la principal causa de contaminación atmosférica y representa actualmente un cuarto de las emisiones de gases de efecto invernadero en Europa; alrededor de la cuarta parte de las emisiones del transporte por carretera procede de los camiones y autobuses, una proporción que está previsto que aumente en torno al 10 % entre 2010 y 2030 (hipótesis de referencia de la UE en 2016: tendencias para 2050 en materia de energía, transporte y emisiones de gases de efecto invernadero). En una primera etapa, la Comisión Europea ha concentrado sus esfuerzos en dos propuestas: una relativa a la certificación en materia de emisiones de dióxido de carbono y de consumo de carburante para dichos vehículos y otra sobre el seguimiento y la notificación de los datos certificados.

2.4. La estrategia adoptada, sobre la que el CESE ya ha tenido ocasión de pronunciarse ⁽⁸⁾, estableció una hoja de ruta para una movilidad con bajas emisiones de carbono que permitirá impulsar esta transición, en particular a la luz de los objetivos fijados en el Acuerdo de París sobre el Cambio Climático.

2.5. La estrategia persigue tres objetivos: desarrollar un sistema de transportes más eficaz, promover fuentes de energía alternativas con bajas emisiones de carbono en el sector del transporte y promover los vehículos con emisiones bajas o nulas.

2.6. El ámbito de aplicación corresponde esencialmente al transporte por carretera, responsable de más del 70 % de las emisiones de gases de efecto invernadero generadas por el transporte y de una parte significativa de la contaminación atmosférica, aunque también los demás sectores del transporte deben contribuir.

2.7. En aras de un transporte más eficaz desde el punto de vista del coste de la energía y de las emisiones, es importante dar señales de precios adecuadas y tener en cuenta las externalidades. A tal fin, la Comisión Europea tiene previsto establecer unos sistemas de tarificación viaria basados en la distancia en kilómetros efectivamente recorridos, para respetar mejor los principios de «quien contamina paga» y «el usuario pagador».

2.8. Una aplicación más amplia de estos principios permite abordar cuatro problemas cuya solución radica en una «tarificación vial equitativa y eficiente»:

— en la UE, el transporte por carretera es responsable del 17 % de las emisiones de CO₂ y la utilización de vehículos de emisiones bajas y nulas es insuficiente para satisfacer los objetivos en materia de clima y energía para 2030,

⁽⁷⁾ El transporte en la UE en cifras, Comisión Europea, 2016, basado en datos de Eurostat.

⁽⁸⁾ DO C 383 de 17.11.2015, p. 84.

- la calidad de las carreteras de la UE se está deteriorando, debido a la disminución de las inversiones en infraestructuras y a los retrasos en el mantenimiento, que no tienen en cuenta las consecuencias económicas a largo plazo,
- algunos Estados miembros han introducido sistemas provisionales de tarificación viaria (viñetas), que son discriminatorias para los operadores extranjeros ocasionales, y
- la contaminación atmosférica y la congestión provocadas por los vehículos representan un coste importante para la sociedad.

2.9. Los análisis del **impacto económico** ponen de manifiesto diferencias importantes entre el aumento de los costes para los usuarios del transporte, las autoridades y los operadores, equilibrado con mayores ingresos y una reducción de los costes de congestión y otras externalidades, destacando al mismo tiempo los posibles efectos negativos sobre la distribución y la incidencia para las pymes de los costes más altos ⁽⁹⁾.

2.10. Las tecnologías digitales permiten aumentar la seguridad, la eficiencia y el carácter integrador del transporte, ofreciendo una movilidad puerta a puerta sin solución de continuidad, una logística integrada y servicios con valor añadido, gracias al desarrollo de sistemas inteligentes en todos los modos de transporte, que se consideran parte integrante del desarrollo de la red transeuropea de transporte multimodal.

2.11. Las acciones desarrolladas a nivel europeo en el sector del transporte de bajas emisiones tienen inevitablemente un fuerte impacto en los territorios regionales, atravesados por las infraestructuras de transporte, lo que repercute directamente en la planificación energética, territorial, medioambiental y de transporte, y conlleva importantes efectos económicos y en el ámbito del empleo.

2.12. Por lo que se refiere a la **aceptación de dichas medidas por parte de los usuarios, consumidores** y ciudadanos en general, conviene realizar mayores esfuerzos desde el punto de vista de la transparencia y claridad, a fin de crear un mercado para los vehículos de bajas emisiones o emisiones cero; también habrá que esforzarse por mejorar la información de los consumidores mediante el etiquetado de los automóviles y respaldar esta labor a través de las normas sobre contratos públicos. Al mismo tiempo, conviene actuar en favor de la transparencia del nuevo marco de imposición, asegurando una percepción positiva, clara e inmediata por parte del usuario de la finalidad de los importes percibidos y la equidad de su distribución, así como de la ausencia de cargas excesivas y de doble imposición.

3. Síntesis de las propuestas de la **Comisión**

3.1. En las propuestas de la Comisión, la tarificación de las infraestructuras viarias es proporcional a la distancia recorrida, y excluye los sistemas de tarificación a tanto alzado, como existen actualmente en algunos países de la UE. Se aplica a todos los tipos de vehículos, no solo a los vehículos pesados de transporte de mercancías sino también a los autocares, autobuses, camionetas y turismos. Por tanto, afecta tanto al transporte de mercancías como al de pasajeros, y prefigura una modulación de la fiscalidad en función del «potencial contaminante» y del desgaste de la infraestructura. Los cambios normativos se refieren, en particular, a:

- las disposiciones en materia de peajes y derechos de uso aplicables a todos los vehículos y no solo a los de un peso superior a 3,5 toneladas: la actualización de las normas de la Directiva y la ampliación de su ámbito de aplicación para cubrir todos los vehículos pesados de transporte de mercancías a partir del 1 de enero de 2020, y los vehículos ligeros, suprimiendo las exenciones, los valores máximos para las tasas por costes externos y simplificando los requisitos aplicables a las tarifas,
- la eliminación progresiva de la posibilidad de aplicar tarifas basadas en la duración para los vehículos pesados de transporte de mercancías antes del 31 de diciembre de 2023 y para los vehículos ligeros antes del 31 de diciembre de 2027, y la instauración de un nuevo sistema de tarificación en función de la distancia, acompañado de una metodología de cálculo y estimación de los costes implicados en la fijación de las tarifas,
- la modulación de las tasas de infraestructura en función de las emisiones de CO₂ para los vehículos pesados de transporte de mercancías y la eliminación progresiva de la diferenciación actual de las tarifas de peaje por clase de emisiones Euro a partir del 1 de enero de 2022,

⁽⁹⁾ *Support Study for the Impact Assessment Accompanying the Revision of Directive 1999/62/EC* (Estudio de apoyo para una evaluación de impacto que acompaña a la revisión de la Directiva sobre la «Euroviñeta» 1999/62/CE), contrato de estudios n.º MOVE/A3/119-2013 — Mayo de 2017.

- las medidas complementarias para los vehículos ligeros en lo que se refiere a la congestión interurbana y las emisiones de contaminantes y de CO₂ de todos los tipos de vehículos,
- la tarificación obligatoria por los costes externos, al menos en una parte de la red para los vehículos pesados de transporte de mercancías a partir del 1 de enero de 2021.

3.2. De conformidad con los principios de «quien contamina paga» y «el usuario pagador», la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva 1999/62/CE debería contribuir a reducir los falseamientos de la competencia debidos a la actual exención de los autobuses y autocares del pago por el uso de la infraestructura.

3.3. Una propuesta adicional tiene por objeto modificaciones que consisten en reducir gradualmente a cero los niveles mínimos de los impuestos aplicables a los vehículos pesados de transporte de mercancías, concretamente en cinco fases que se aplicarán durante cinco años consecutivos y que serán equivalentes cada una al 20 % de los valores mínimos actuales.

4. Observaciones generales

4.1. El CESE considera que la aplicación en la UE de un sistema de tarificación viaria equitativo, transparente, no discriminatorio y no burocrático, proporcional al uso de la carretera y a los costes externos, mensurables científicamente, ocasionados por los camiones, autobuses y coches, sin fragmentación de los sistemas de tarificación pero con un límite máximo de imputación de costes externos y conforme a los principios de «el usuario pagador» y «quien contamina paga», tendría un efecto positivo en la lucha contra el deterioro de las infraestructuras viarias, la congestión del tráfico y la contaminación.

4.2. El CESE destaca la importancia de reevaluar, modificar y reforzar la aplicación uniforme de las normas de la UE y de crear un marco jurídico común que garantice la igualdad de condiciones para todos los usuarios de las carreteras; el instrumento de la Directiva deja en este sentido un amplio margen de maniobra para modalidades de aplicación divergentes. El CESE considera necesario estudiar la posibilidad, tras comprobar el cumplimiento de las normas cada tres años, de recurrir a instrumentos legislativos más vinculantes, que garanticen una aplicación uniforme.

4.3. El CESE recomienda encarecidamente que el marco común de tarificación sea claro, transparente, sencillo, controlable y presentado en términos fácilmente comprensibles, que precisen el destino de los ingresos, tanto en los recibos electrónicos y en papel como en los paneles de autopistas, a fin de aumentar la aceptación social de la contribución que aporta cada usuario en pro del bien común.

4.4. Para realizar un auténtico mercado único del transporte por carretera en la UE, sin discriminaciones ni distorsiones de la competencia, es fundamental garantizar una mayor armonización de las normas y la creación de un marco jurídico común a nivel europeo para el sistema de tarificación por la utilización de las infraestructuras viarias de importancia europea, como las carreteras de la RTE-T, las autopistas y las carreteras nacionales con un tráfico internacional importante.

4.5. Los sistemas de tarificación inciden de manera diferente en las regiones centrales y periféricas: las regiones centrales padecen mayores efectos negativos que las periféricas debido a la intensidad del tráfico de paso, mientras que estas últimas reciben compensaciones fiscales relacionadas con el impacto ambiental y la financiación de infraestructuras muy inferiores a las concedidas a las regiones centrales. El CESE considera que los Fondos Estructurales y medioambientales y el BEI deberían intervenir para asegurar un desarrollo equilibrado.

4.6. La falta de armonización en los sistemas de cobro, ya sean viñetas o peajes, se debe, en particular, a las diversas tecnologías de cobro, caracterizadas por diferentes sistemas de tarificación viaria, que a menudo no son interoperables y conllevan cargas administrativas y costes adicionales para las empresas de transporte y logística. A ello se suma la creciente demanda de innovación en el transporte por carretera, basada en el desarrollo de infraestructuras nuevas e inteligentes, como la conducción automatizada y la distribución de nuevos combustibles, así como el buen mantenimiento de las redes existentes, que permita soportar los flujos de tráfico.

4.7. A juicio del CESE, es necesario realizar inversiones adecuadas en las infraestructuras actuales y futuras para lograr una mayor interoperabilidad funcional de las redes nacionales de transporte, en particular a través de tecnologías por satélite. También deberá facilitarse el acceso a estas redes en todo el mercado único, promoviendo una mejor aplicación de la logística inteligente ⁽¹⁰⁾ y de soluciones de TIC a fin de mejorar la seguridad vial y aumentar la eficiencia general del sistema mediante un mayor recurso a los sistemas de transporte inteligentes, así como el desarrollo de redes de transporte por carretera en toda Europa más eficaces y mejor conectadas, modernas y sostenibles. Debería fijarse como objetivo la instalación en los vehículos, a partir de 2019, de dispositivos a bordo interoperables a nivel de la UE (véase la Estrategia para la digitalización de los transportes).

4.8. El CESE considera que, debido a la falta de inversiones en las infraestructuras de transporte y al nivel insuficiente de mantenimiento, resulta indispensable aplicar los principios de «el usuario pagador» y «quien contamina paga» para financiar las infraestructuras viarias, siempre y cuando:

- los ingresos recaudados en concepto del uso de la infraestructura se destinen a las propias infraestructuras viarias, mientras que
- los ingresos recaudados en concepto de costes externos se destinen a la mitigación de los efectos negativos del transporte por carretera, y en particular a la construcción de infraestructuras alternativas, a la distribución de combustibles alternativos, al desarrollo de sistemas de conducción alternativos y de modos de transporte y de suministro de energía alternativos, así como al apoyo de la red transeuropea de transporte, y
- el artículo 9 de la Directiva se modifique en consecuencia.

4.9. El CESE considera igualmente importante que se realicen inversiones a fin de reducir el nivel de emisiones de CO₂ procedentes del transporte por carretera (véase el punto 2.12), que tienen un impacto considerable en la calidad del medio ambiente así como en los costes externos, que representan entre el 1,8 y el 2,4 % del PIB. Pide que se adopte un enfoque integrado de la reducción de las emisiones de CO₂. En efecto, fijar límites para las emisiones de los nuevos vehículos pesados de transporte de mercancías comercializados en el mercado de la UE es un instrumento más eficaz para reducir las emisiones que la tarificación, pero no es suficiente para alcanzar los objetivos fijados.

4.10. Dada la persistencia del problema de la congestión del tráfico, dentro y fuera de las zonas urbanas, convendría recurrir a las ayudas financieras concedidas por la UE a los sistemas avanzados de gestión del tráfico y a los procesos eficientes de logística por satélite, a fin de eliminar los gastos adicionales que ya sufragan los usuarios. En cualquier caso, los ingresos procedentes de la adopción voluntaria de estas medidas deberían destinarse directamente a la financiación de soluciones alternativas con un impacto neutro.

4.11. Deberá fomentarse el transporte público y definirse las tarifas de carretera de manera que se respete y se cumpla este objetivo, tanto en lo que respecta al principio de «quien utiliza paga» como al de «quien contamina paga».

5. Observaciones específicas

5.1. El CESE apoya el objetivo del Servicio Europeo de Telepeaje (SET), que prevé «un dispositivo de a bordo interoperable con un solo contrato y una factura» en toda la UE, que permitiría crear un mercado único y garantizar que los operadores de transporte comercial por carretera tengan un único proveedor, un solo contrato y una factura única.

5.2. La experiencia del Brenner, consistente en aplicar un recargo de peaje de acuerdo con los principios y límites establecidos en la Directiva a fin de construir infraestructuras alternativas, está demostrando su utilidad y su aceptación por parte de la población local. Por tanto, el CESE ve con buenos ojos la posibilidad de ampliarla a otras zonas sensibles.

5.3. En opinión del CESE, el sistema de descuentos previsto en el artículo 7 —tras largos debates y análisis— para los vehículos pesados de transporte de mercancías parece justo y no discriminatorio y podría aplicarse de la misma manera a los vehículos ligeros, reduciendo las disparidades actuales que se dan en algunos países entre los usuarios ocasionales o extranjeros y los usuarios habituales o nacionales. Por tanto, el artículo 7 debería modificarse en consecuencia.

5.4. La comparación de las tasas por costes externos para determinadas categorías de vehículos, por ejemplo los camiones Euro V y Euro VI, pone de manifiesto una penalización sustancial de los vehículos menos contaminantes, que el CESE considera injustificada. El CESE pide que se revisen las tasas por costes externos que se indican en los anexos de la Directiva favoreciendo los vehículos con emisiones más bajas. En el caso de los vehículos de emisiones nulas, suscribe la posibilidad de reducir temporalmente los gravámenes de uso de la infraestructura.

⁽¹⁰⁾ COM(2016) 766 final.

5.5. El CESE pide a la Comisión que actualice periódicamente la evaluación **científica** de los peajes, incluida la de las condiciones locales, teniendo en cuenta las características locales pero evitando discriminaciones que no estén no justificadas por una base científica sólida.

Bruselas, 18 de octubre de 2017.

El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo
Georges DASSIS
