

**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**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social <sup>(2)</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones <sup>(3)</sup>,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(4)</sup>,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

<sup>(1)</sup> DO C 59 de 26.2.1997, p. 9.

<sup>(2)</sup> DO C 206 de 7.7.1997, p. 17.

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

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

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

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

<sup>(7)</sup> Recopilación 1995, p. I-1827.

<sup>(8)</sup> DO L 279 de 12.11.1993, p. 32.

- (13) Considerando que, en vista de las condiciones específicas de determinadas rutas alpinas, puede ser conveniente que un Estado miembro se abstenga de aplicar un sistema de tasas por utilización de infraestructuras en una sección claramente definida de su red de autopistas para que se pueda aplicar una tasa relacionada con la infraestructura;
- (14) Considerando que es necesario que los peajes y tasas no sean discriminatorios, no impliquen formalidades excesivas y no creen obstáculos en las fronteras interiores; que es preciso, por tanto, adoptar las medidas adecuadas para permitir el pago de peajes y tasas en cualquier momento y con los diversos medios de pago;
- (15) Considerando que las tarifas deben calcularse en función de la duración de la utilización de la infraestructura en cuestión y ser diferenciadas en relación con los costes ocasionados por los vehículos de carretera;
- (16) Considerando que se deberán aplicar temporalmente tipos reducidos de tasas por utilización de infraestructuras a los vehículos matriculados en Grecia para tener en cuenta las dificultades originadas por su posición geopolítica;
- (17) Considerando que, para garantizar una aplicación uniforme de tasas y peajes, conviene establecer las modalidades de su aplicación, por ejemplo, las características de las infraestructuras a las que se aplican, los niveles máximos de determinados tipos y otras condiciones generales que deberán cumplirse; que los peajes medios ponderados deberán relacionarse con los costes de construcción, de gestión y de desarrollo de la red de infraestructuras de que se trate;
- (18) Considerando que conviene establecer que los Estados miembros puedan destinar a la protección del medio ambiente y al desarrollo equilibrado de las redes de transporte un porcentaje del importe del derecho de uso o del peaje, siempre que este importe se calcule de conformidad con las disposiciones de la presente Directiva;
- (19) Considerando que los importes que figuran en la presente Directiva expresados en unidades monetarias nacionales de los Estados miembros que adoptan el euro han sido fijados el 1 de enero de 1999, cuando se determinó el valor del euro de conformidad con el Reglamento (CE) nº 2866/98 del Consejo, de 31 de diciembre de 1998, sobre los tipos de conversión entre el euro y las monedas de los Estados miembros que adoptan el euro<sup>(1)</sup>; que es conveniente que los Estados miembros que no adopten el euro revisen anualmente los importes previstos en la presente Directiva expresados en monedas nacionales y los ajusten, si fuere necesario, para tener en cuenta las fluctuaciones de los tipos de cambio; que los ajustes anuales de las monedas nacionales no pueden ser obligatorios si la variación

resultante de la aplicación de los nuevos tipos de cambio fuese inferior a un determinado nivel porcentual;

- (20) Considerando que se debe aplicar el principio de territorialidad; que dos o más Estados miembros podrán cooperar con miras a introducir un sistema común de tasas, respetando determinadas condiciones adicionales;
- (21) Considerando que, de conformidad con el principio de proporcionalidad, la presente Directiva se limita a lo necesario para alcanzar los objetivos perseguidos de conformidad con lo dispuesto en el párrafo tercero del artículo 5 del Tratado;
- (22) Considerando que debe establecerse un calendario estricto para la revisión de las disposiciones de la presente Directiva y, en caso necesario, para su adaptación, con el fin de desarrollar un sistema de exacción de carácter más territorial,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

## CAPÍTULO I

### Disposiciones generales

#### Artículo 1

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

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

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

#### Artículo 2

A efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

- a) «autopista»: una carretera especialmente concebida y construida para la circulación de vehículos de motor a la que no tengan acceso las propiedades colindantes y que:
- i) conste de distintas calzadas para cada sentido de circulación, separadas entre sí, salvo en puntos singulares o con carácter temporal, por una franja de terreno no destinada a la circulación o, en casos excepcionales, por otros medios;
  - ii) no cruce a nivel ninguna otra carretera, vía de ferrocarril o de tranvía ni senda de circulación de peatones;
  - iii) esté señalizada específicamente como autopista;
- b) «peaje»: el pago de un importe determinado por efectuar un vehículo un recorrido entre dos puntos de una de las infraestructuras contempladas en el apartado 2 del artículo 7, basado en la distancia recorrida y en el tipo de vehículo;

<sup>(1)</sup> DO L 359 de 31.12.1998, p. 1.

- c) «tasa»: el pago de un importe determinado que dé derecho a un vehículo a utilizar las infraestructuras a que se refiere el apartado 2 del artículo 7 durante un período de tiempo determinado;
- d) «vehículo»: un vehículo de motor o conjunto de vehículos articulados, destinados únicamente al transporte de mercancías por carretera y con un peso total máximo autorizado igual o superior a 12 toneladas;
- e) «vehículo EURO I»: el vehículo con las características definidas en la línea A del cuadro que figura en el punto 8.3.1.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE del Consejo, de 3 de diciembre de 1987, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre las medidas que deben adoptarse contra la emisión de gases y partículas contaminantes procedentes de motores diesel destinados a la propulsión de vehículos <sup>(1)</sup>;
- f) «vehículo EURO II»: el vehículo con las características definidas en la línea B del cuadro que figura en el punto 8.3.1.1 del anexo I de la Directiva 88/77/CEE.

## CAPÍTULO II

### Impuestos sobre vehículos

#### Artículo 3

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

- *Bélgica*:  
taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen;
- *Dinamarca*:  
vægtafgift af motorkretøjer m.v.;
- *Alemania*:  
Kraftfahrzeugsteuer;
- *Grecia*:  
Τέλη κυκλοφορίας;
- *España*:  
a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica,  
b) impuesto sobre actividades económicas (únicamente en lo que se refiere al importe de las exacciones percibidas sobre los vehículos de motor);
- *Francia*:  
a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers,  
b) taxe différentielle sur les véhicules á moteur;
- *Irlanda*:  
vehicle excise duty;
- *Italia*:  
a) tassa automobilistica,  
b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica;

- *Luxemburgo*:  
taxe sur les véhicules automoteurs;
- *Países Bajos*:  
motorrijtuigenbelasting;
- *Austria*:  
Kraftfahrzeugsteuer;
- *Portugal*:  
a) imposto de camionagem,  
b) imposto de circulação;
- *Finlandia*:  
varsinainen ajoneuvoverd/egentlig fordonsskatt;
- *Suecia*:  
fordonsskatt;
- *Reino Unido*:  
a) vehicle excise duty,  
b) motor vehicles licence.

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

#### Artículo 4

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

#### Artículo 5

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

#### Artículo 6

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

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

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

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

<sup>(1)</sup> DO L 36 de 9.2.1988, p. 33. Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 96/1/CE (DO L 40 de 17.2.1996, p. 1).

- b) los vehículos que sólo circulen ocasionalmente por la vía pública del Estado miembro en que estén matriculados y que sean utilizados por personas físicas o jurídicas cuya actividad principal no sea el transporte de mercancías, siempre que la actividad de transporte que realicen dichos vehículos no ocasione un falseamiento de la competencia y que la Comisión así lo haya autorizado.
3. a) El Consejo, por unanimidad y a propuesta de la Comisión, podrá autorizar a un Estado miembro a mantener otras exenciones o reducciones respecto de los impuestos sobre vehículos en razón de políticas específicas o por motivos de carácter socioeconómico o vinculados con la infraestructura de ese Estado. Tales exenciones o reducciones sólo podrán aplicarse a los vehículos matriculados en ese Estado miembro que efectúen transportes únicamente dentro de una parte perfectamente delimitada de su territorio.
- b) Cualquier Estado miembro que desee mantener tales exenciones o reducciones informará de ello a la Comisión, a la que enviará asimismo toda la información necesaria. En el plazo de un mes la Comisión informará a los demás Estados miembros sobre la exención o la reducción propuesta.

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

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo segundo del apartado 1 y en los apartados 2 y 3 del presente artículo, así como en el artículo 6 de la Directiva 92/106/CEE del Consejo, de 7 de diciembre de 1992, relativa al establecimiento de normas comunes para determinados transportes combinados de mercancías entre Estados miembros<sup>(1)</sup>, los Estados miembros no podrán conceder exención ni reducción alguna de los impuestos a que se refiere el artículo 3 que conduzca a una disminución del impuesto devengable inferior al mínimo a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

### CAPÍTULO III

#### Peajes y tasas

##### Artículo 7

1. Los Estados miembros podrán mantener o introducir peajes y/o tasas siempre que se cumplan las condiciones establecidas en los apartados 2 a 10.
2. a) Los peajes y tasas sólo podrán exigirse por la utilización de autopistas u otras carreteras de varios carriles con características similares a las de las autopistas, puentes, túneles y puertos de montaña.

Sin embargo, en un Estado miembro que no posea una red general de autopistas o de carreteras de doble calzada de características similares, se podrán exigir en dicho

Estado peajes o tasas por la utilización de las carreteras de categoría más elevada desde un punto de vista técnico.

- b) Previa consulta a la Comisión y con arreglo al procedimiento establecido por la Decisión del Consejo, de 21 de marzo de 1962, por la que se establece un procedimiento de examen y consulta previos para determinadas disposiciones legales, reglamentarias o administrativas previstas por los Estados miembros en el sector de los transportes<sup>(2)</sup>,
- i) podrán exigirse peajes y tasas por la utilización de otros tramos de la red viaria principal, en particular:
- cuando así lo justifiquen razones de seguridad,
  - en un Estado miembro en que no exista, en la mayor parte de su territorio, una red coherente de autopistas o de carreteras de doble calzada de características similares, en dicha parte del país, pero solamente por lo que respecta a las carreteras utilizadas para el transporte internacional e interregional de mercancías en vehículos pesados, siempre que la demanda de tráfico y la densidad de la población no justifiquen desde un punto de vista económico la construcción de autopistas o de carreteras de doble calzada de características similares;
- ii) los Estados miembros interesados podrán establecer un régimen especial para las zonas fronterizas;
- iii) Austria podrá eximir de la tasa austriaca el tramo de autopista entre Kufstein y Brennero.

3. No podrán exigirse simultáneamente peajes y tasas por la utilización del mismo tramo de carretera. No obstante, los Estados miembros podrán exigir también peajes en redes en que se perciban tasas por la utilización de puentes, túneles y puertos de montaña.

4. Los peajes y tasas se aplicarán sin discriminación directa o indirecta por razón de la nacionalidad del transportista o del origen o destino del vehículo.

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

6. Los Estados miembros podrán disponer que los vehículos matriculados en ellos estarán sujetos a tasas por la utilización de toda la red viaria en su territorio.

<sup>(1)</sup> DO L 368 de 17.12.1992, p. 38.

<sup>(2)</sup> DO 23 de 3.4.1962, p. 720/62; Decisión cuya última modificación la constituye la Decisión 73/402/CEE (DO L 347 de 17.12.1973, p. 48).

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

Este máximo se revisará el 1 de julio de 2002 y, a partir de esa fecha, cada dos años. Si procede, la Comisión propondrá las adaptaciones necesarias y el Parlamento Europeo y el Consejo decidirán de conformidad con lo dispuesto en el Tratado.

Los Estados miembros que apliquen tasas aplicarán, hasta dos años después de la entrada en vigor de la presente Directiva, una reducción del 50 % del importe de las tasas a los vehículos matriculados en Grecia, a causa de la situación geopolítica de este país. La Comisión podrá decidir la autorización de una prórroga de la reducción aplicada por dichos Estados miembros de año en año.

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

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

9. Los importes medios ponderados de los peajes estarán en relación con los costes de construcción, explotación y desarrollo de la red de infraestructura de que se trate.

10. Sin perjuicio de los importes medios ponderados de los peajes que se indican en el apartado 9 anterior, los Estados miembros podrán variar los importes de los peajes según:

- a) las clases de emisiones de los vehículos, siempre y cuando ningún peaje supere en más del 50 % el peaje cobrado a los vehículos equivalentes que cumplen las normas de emisiones más estrictas;
- b) sea de noche o de día, siempre y cuando ningún peaje supere en más del 100 % el peaje cobrado durante el período más barato del día.

Toda variación en los peajes cobrados en relación con las clases de emisiones de los vehículos o con el momento del día será proporcional al objetivo perseguido.

#### Artículo 8

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

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

- a) las tasas comunes serán fijadas por los Estados miembros participantes en niveles no superiores a los máximos establecidos en el apartado 7 del artículo 7;
- b) el pago de las tasas comunes dará acceso a la red que definirán los Estados miembros participantes con arreglo al apartado 2 del artículo 7;

- c) podrán adherirse al sistema común otros Estados miembros;
- d) los Estados miembros participantes establecerán un sistema de reparto de modo que cada uno perciba una parte equitativa de los ingresos procedentes de las tasas.

### CAPÍTULO IV

#### Disposiciones finales

##### Artículo 9

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

- a) impuestos o gravámenes específicos:
  - aplicados en el momento de la matriculación del vehículo, o
  - que graven los vehículos o cargamentos de peso o dimensiones especiales;
- b) tasas de estacionamiento y gravámenes específicos aplicables al tráfico urbano;
- c) tasas reguladoras destinadas específicamente a combatir congestiones de tráfico relacionadas con momentos o lugares determinados.

2. La presente Directiva tampoco será óbice para que los Estados miembros puedan destinar a la protección del medio ambiente y al fomento equilibrado de las redes de transporte un porcentaje del importe del derecho de uso o del peaje, siempre que dicho importe se calcule de conformidad con los apartados 7 y 9 del artículo 7.

##### Artículo 10

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

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

##### Artículo 11

1. En las fechas que se indican en el párrafo segundo del apartado 7 del artículo 7, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre la aplicación de la presente Directiva, tomando en consideración los progresos técnicos y la evolución de la congestión del tráfico.

2. Los Estados miembros facilitarán a la Comisión la información necesaria, a más tardar seis meses antes de las fechas contempladas en el apartado 1, con el fin de que la Comisión pueda elaborar el mencionado informe.

3. Los Estados miembros que establezcan sistemas electrónicos de cobro de peajes y tasas colaborarán para lograr un nivel adecuado de interoperabilidad de dichos sistemas.

*Artículo 12*

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

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

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

*Artículo 13*

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

*Artículo 14*

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el 17 de junio de 1999.

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

J. M. GIL-ROBLES

*Por el Consejo*

*El Presidente*

F. MÜNTEFERING

## ANEXO I

## TIPOS MÍNIMOS DE LOS IMPUESTOS APLICABLES A LOS VEHÍCULOS

## VEHÍCULOS DE MOTOR

Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Tipos mínimos de los impuestos (euros/año)	
igual o superior a	inferior a	Suspensión neumática o equivalente <sup>(1)</sup> reconocida del eje motor o ejes motores	Otros sistemas de suspensión del eje motor o ejes motores
<b>2 ejes</b>			
12	13	0	31
13	14	31	86
14	15	86	121
15	18	121	274
<b>3 ejes</b>			
15	17	31	54
17	19	54	111
19	21	111	144
21	23	144	222
23	25	222	345
25	26	222	345
<b>4 ejes</b>			
23	25	144	146
25	27	146	228
27	29	228	362
29	31	362	537
31	32	362	537

<sup>(1)</sup> Suspensión considerada equivalente con arreglo a la definición del anexo II de la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

## CONJUNTOS DE VEHÍCULOS (VEHÍCULOS ARTICULADOS Y TRENES DE CARRETERA)

Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Tipos mínimos de los impuestos (euros/año)	
igual o superior a	inferior a	Suspensión neumática o equivalente <sup>(1)</sup> reconocida del eje motor o ejes motores	Otros sistemas de suspensión del eje motor o ejes motores
<b>2 + 1 ejes</b>			
12	14	0	0
14	16	0	0
16	18	0	14
18	20	14	32
20	22	32	75
22	23	75	97
23	25	97	175
25	28	175	307

Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Tipos mínimos de los impuestos (euros/año)	
igual o superior a	inferior a	Suspensión neumática o equivalente <sup>(1)</sup> reconocida del eje motor o ejes motores	Otros sistemas de suspensión del eje motor o ejes motores
<b>2 + 2 ejes</b>			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
<b>2 + 3 ejes</b>			
36	38	370	515
38	40	515	700
<b>3 + 2 ejes</b>			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
<b>3 + 3 ejes</b>			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

<sup>(1)</sup> Suspensión considerada equivalente con arreglo a la definición del anexo II de la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

## ANEXO II

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

	<i>máximo de 3 ejes</i>	<i>mínimo de 4 ejes</i>
NO EURO	960	1 550
EURO I	850	1 400
EURO II y más limpia	750	1 250

**Mensuales y semanales**

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

**Diarias**

La tasa diaria es equivalente para todas las categorías de vehículos y asciende a 8 euros.

---