

I

(Actos legislativos)

DIRECTIVAS

DIRECTIVA (UE) 2022/362 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**de 24 de febrero de 2022****por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras**

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 Europeo ⁽¹⁾,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones ⁽²⁾,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽³⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) En su Libro Blanco de 28 de marzo de 2011, titulado «Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible», la Comisión estableció el objetivo de avanzar hacia la aplicación plena de los principios del «usuario pagador» y de «quien contamina paga» para generar ingresos y asegurar la financiación de futuras inversiones en transportes; los avances en la consecución de este objetivo, sin embargo, han sido lentos y persisten incoherencias en la aplicación de gravámenes por la utilización de infraestructuras viarias en toda la Unión.
- (2) En su Libro Blanco, la Comisión aboga por «avanzar en el sentido de la internalización obligatoria y completa de los costes externos del transporte por carretera y ferroviario añadiendo a la compensación obligatoria por los costes del desgaste los costes asociados al ruido, la contaminación local y la congestión».
- (3) La circulación de los vehículos de transporte de mercancías y pasajeros es un factor que contribuye a la emisión de contaminantes a la atmósfera. Dichos contaminantes, que tienen un gravísimo impacto en la salud de las personas y conducen al deterioro de la calidad del aire ambiente en la Unión, incluyen PM_{2,5}, el NO₂ y el O₃. En 2018, la exposición prolongada a estos tres contaminantes causó, respectivamente, 379 000, 54 000 y 19 400 muertes prematuras en la Unión, de acuerdo con las estimaciones realizadas por la Agencia Europea de Medio Ambiente en 2020.
- (4) Según la Organización Mundial de la Salud, el ruido producido por el tráfico rodado es por sí solo el segundo factor de estrés ambiental más perjudicial en Europa, superado únicamente por la contaminación atmosférica. Al ruido producido por el tráfico se le pueden atribuir al menos 9 000 muertes prematuras por enfermedades cardiovasculares al año.

⁽¹⁾ DO C 81 de 2.3.2018, p. 188.

⁽²⁾ DO C 176 de 23.5.2018, p. 66.

⁽³⁾ Posición del Parlamento Europeo de 25 de octubre de 2018 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y posición del Consejo en primera lectura de 9 de noviembre de 2021 (pendiente de publicación en el Diario Oficial). Posición del Parlamento Europeo de 17 de febrero de 2022 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

- (5) Según el informe de 2020 sobre la calidad del aire en Europa de la Agencia Europea de Medio Ambiente, en 2018 el sector del transporte por carretera fue el que más contribuyó al total de emisiones de NO_x y el segundo mayor emisor de contaminación de carbono negro.
- (6) En su Comunicación de 20 de julio de 2016, titulada «Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones», la Comisión anunció que propondría la modificación de la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾ para permitir que la tarificación se lleve también a cabo sobre la base de una diferenciación de las emisiones de CO₂, y que algunos de sus principios se extiendan a autocares y autobuses, así como a turismos y vehículos comerciales ligeros.
- (7) Teniendo en cuenta el tiempo necesario para la renovación del parque automovilístico y la necesidad de que el sector del transporte por carretera contribuya a los objetivos climáticos y energéticos de la Unión para 2030 y en adelante, el Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾ fijó los objetivos de reducción de emisiones de CO₂ aplicables a los vehículos pesados nuevos en 2025 y 2030 en un 15 % y un 30 %, respectivamente, por debajo de las emisiones medias de CO₂ establecidas.
- (8) Para implantar un mercado interior del transporte por carretera con condiciones de competencia equitativas deben aplicarse las normas de manera uniforme. Uno de los principales objetivos de la presente Directiva es eliminar las distorsiones de la competencia entre los usuarios.
- (9) No obstante la importancia del sector del transporte por carretera, todos los vehículos pesados tienen efectos significativos en las infraestructuras viarias y contribuyen a la contaminación atmosférica. A pesar de su importancia económica y social, los vehículos ligeros se encuentran en el origen de la mayoría de los perjuicios ambientales y sociales generados por el transporte por carretera relacionados con las emisiones y la congestión. En aras de la igualdad de trato y la competencia leal, procede garantizar que se incluyan en el presente marco los vehículos que estaban excluidos hasta ahora del marco establecido en la Directiva 1999/62/CE en lo que se refiere a las tarifas de peaje y las tasas por utilización. El ámbito de aplicación de dicha 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.
- (10) Con el fin de evitar la desviación del tráfico hacia carreteras sin peajes, lo que puede repercutir gravemente en la seguridad vial y la utilización óptima de la red de carreteras, los Estados miembros deben poder percibir peajes en todos los tramos de su red de autopistas.
- (11) Con el fin de garantizar una aplicación coherente y armonizada del sistema de tarificación de las infraestructuras en toda la Unión y unas condiciones de competencia equitativas en el mercado del transporte de mercancías, es importante que los diferentes regímenes de peaje calculen los costes de forma similar. Teniendo en cuenta que los contratos de concesión vigentes pueden contener disposiciones distintas de las indicadas en la presente Directiva, los Estados miembros, a fin de asegurar la viabilidad financiera de los contratos de concesión vigentes, han de estar autorizados para conceder exenciones a la aplicación de determinadas obligaciones establecidas en la presente Directiva, hasta que se modifiquen sustancialmente dichos contratos. Asimismo, los Estados miembros pueden optar por intentar adaptar los contratos de concesión vigentes a los cambios en el marco regulador de la Unión o nacional o por evaluar la posibilidad de aplicar una tasa por costes externos de las emisiones de CO₂ y de la contaminación atmosférica o descuentos relacionados con dichas emisiones, cuando los peajes de concesión no sean objeto de diferenciación de conformidad con la presente Directiva.
- (12) Las tasas por utilización de base temporal, por su propia naturaleza, no reflejan con exactitud los costes reales de utilización de las carreteras y, por razones similares, no son eficaces cuando se trata de incentivar operaciones más limpias y eficientes, o de reducir la congestión. Sin embargo, a fin de garantizar la aceptación por los usuarios de los futuros regímenes de tarificación viaria, los Estados miembros deben estar autorizados para 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 este tipo de sistema deben garantizar que cumple lo dispuesto en la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾. Debido al impacto significativo que esos sistemas tienen en las infraestructuras de carreteras y su contribución a la contaminación atmosférica, los vehículos pesados han de ser el objetivo prioritario de unos sistemas de tarificación precisos. En particular, para fomentar que sus operaciones de transporte sean más limpias y eficientes, las tasas por utilización de base temporal deben, en principio, eliminarse gradualmente en la red transeuropea de transporte ya que esta contiene los nodos y enlaces estratégicamente más importantes de la red transeuropea de transporte.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo (DO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

⁽⁶⁾ Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión (DO L 91 de 29.3.2019, p. 45).

A la vista de las circunstancias históricas y teniendo en cuenta los retos y las importantes cargas administrativas asociadas a la introducción de peajes, los Estados miembros deben beneficiarse de un período transitorio suficientemente largo durante el cual deben poder introducir o mantener las tasas por utilización de base temporal. Tras dicho período transitorio, los Estados miembros solo deben tener la posibilidad de aplicar tasas por utilización de base completamente temporal a los vehículos pesados en tramos de su red transeuropea de carreteras básica en casos debidamente justificados. Dichos casos debidamente justificados deben limitarse a los casos en que la aplicación de un peaje a los vehículos pesados supondría unos costes administrativos, de inversión y operativos desproporcionados en comparación con los ingresos esperados o los beneficios generados, por ejemplo, debido a la limitada longitud de los tramos de carretera de que se trate o a la relativamente baja densidad de población o al relativamente escaso tráfico, o a los casos en que la aplicación de un peaje a los vehículos provocaría un desvío del tráfico con repercusiones negativas en la seguridad vial o en la salud pública. Tal posibilidad para los Estados miembros en casos debidamente justificados es necesaria por cuestiones clave de interés público, como tener en cuenta la difícil situación y el aislamiento de las zonas con baja densidad de población, la seguridad vial o la salud pública. Además, la aplicación de tasas por utilización de base temporal en estos casos debidamente justificados debe estar sujeta al cumplimiento de requisitos de procedimiento: una obligación de valorar la necesidad de dicho sistema y una obligación de notificar a la Comisión de su aplicación. Dicha notificación debe incluir razones que detallen las circunstancias específicas relacionadas con los tramos de la red transeuropea de transportes básica en los que se apliquen tasas por utilización de base temporal.

- (13) Los Estados miembros que, en la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva, apliquen peajes en su red transeuropea de transporte básica o en parte de ella deben poder establecer un sistema de tarificación combinado para todos los vehículos pesados o para algunos tipos de vehículos pesados. No obstante, esta opción solo debe estar disponible como continuación y complemento de un sistema de peaje en la red transeuropea de transporte básica donde se encuentren los nodos y enlaces estratégicamente más importantes de la red transeuropea de transporte o en parte de ella. Dicho sistema permitiría a los Estados miembros ampliar y extender la aplicación de los principios del «usuario pagador» y de que «quien contamina paga» más allá de la red de peaje al aplicar tasas por utilización en aquellos tramos de la red transeuropea de transporte básica que no sean objeto de peaje, o a algunos tipos de vehículos pesados, como los de un tonelaje específico, que no estén sujetos a peaje. El sistema de tarificación combinado ayudaría así a los Estados miembros a seguir avanzando y a garantizar un transporte por carretera más ecológico, en particular allí donde no existe ningún sistema de tarificación y donde los peajes no son una opción económicamente viable o socialmente aceptable. Además, para respetar plenamente los principios de una movilidad sostenible, el importe máximo de esas tasas por utilización debe variar en función tanto de la clase de emisiones EURO como de la clase por emisiones de CO₂ del vehículo. Habida cuenta de todas estas consideraciones, es innegable que la aplicación de un sistema de esta índole, que combine un enfoque basado en el tiempo y otro basado en la distancia, conllevaría muchas ventajas; por lo tanto, su aplicación debe ser posible también una vez finalizado el período transitorio para los sistemas totalmente basados en el tiempo. A más tardar cinco años después de la entrada en vigor de la presente Directiva, cuando establezcan tasas viarias para los vehículos pesados de transporte de mercancías, los Estados miembros deben establecer peajes o tasas por utilización para todos los vehículos pesados de transporte de mercancías.
- (14) A la hora de reforzar los principios del «usuario pagador» y de que «quien contamina paga», es preciso tomar en consideración determinadas características de los Estados miembros o de sus sistemas de peaje y tasas por utilización. Por ejemplo, en cuanto a las zonas particularmente poco pobladas o redes particularmente grandes de carreteras de peaje o con tasas, debe estar disponible la opción de establecer exenciones para tramos de carretera o segmentos de vehículos.
- (15) Algunos Estados miembros disponen de grandes redes de peaje que, además de las autopistas y las carreteras que forman parte de la red transeuropea de transporte, incluyen muchas otras más. Por lo tanto, la aplicación de peajes o tasas por utilización a todos los vehículos pesados de transporte de mercancías daría lugar a cargas mucho más acusadas, especialmente para las pequeñas y medianas empresas artesanales (gran parte de las cuales están implicadas en obras de construcción y normalmente no contratan servicios de transporte). Estas cargas conducirían, a su vez, a un aumento de los precios, por ejemplo en el sector de la construcción. Los incrementos de precios podrían suponer que se pospongan o incluso se anulen futuras inversiones en concreto, tales como la renovación energética de casas y apartamentos, así como la modernización de la tecnología aplicada a la vivienda. Además, las empresas artesanales a veces recorren distancias largas con vehículos para prestar sus servicios, y dichos desplazamientos no pueden llevarse a cabo fácilmente mediante el uso de otros modos de transporte. Además, las empresas de zonas rurales, que a causa de la escasa demanda y densidad de población de estas zonas, dependen de su capacidad de prestación de servicios y de las actividades de construcción en las zonas metropolitanas, se encuentran en desventaja competitiva respecto de empresas que operan en grandes ciudades o en las afueras de las zonas metropolitanas. Por consiguiente, debe darse a los Estados miembros la opción de establecer determinadas exenciones de gravámenes, como los aplicables a los vehículos utilizados para el transporte de materiales, equipos o maquinaria destinados a ser utilizados por el conductor en el transcurso de su trabajo o utilizados para la entrega de bienes producidos artesanalmente.
- (16) Para las personas con discapacidad, puede ser importante contar con la posibilidad de utilizar carreteras sujetas a una tarificación viaria, tales como autopistas, túneles o puentes, en vez de carreteras locales dificultosas. A fin de que las personas con discapacidad puedan utilizar las carreteras sujetas a una tarificación viaria sin una carga administrativa añadida, debe permitirse a los Estados miembros eximir a los vehículos de las personas con discapacidad de la obligación de pagar un peaje o una tasa por utilización.

- (17) Debe instarse a los Estados miembros a que, cuando apliquen los regímenes de tarificación de las infraestructuras viarias para los turismos, tengan en cuenta los factores socioeconómicos. Por ejemplo, las tasas para los turismos se pueden modular, a fin de evitar una penalización excesiva de los usuarios frecuentes.
- (18) Es particularmente importante que los Estados miembros establezcan un sistema de tarificación justo, y en particular uno que no penalice a los usuarios de vehículos particulares que, por razón de que su lugar de residencia esté en el medio rural o en zonas de difícil acceso o aisladas, se vean obligados a utilizar con mayor frecuencia carreteras sujetas a gravámenes.
- (19) Como en el caso de los vehículos pesados, es importante garantizar que si los Estados miembros establecen cualesquiera tasas de base temporal aplicadas a los vehículos ligeros, estas sean proporcionadas, incluso en el caso de períodos inferiores a un año. A este respecto, debe tenerse en cuenta el hecho de que los vehículos ligeros tienen un patrón de uso que difiere del 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.
- (20) En virtud de 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 perjuicios que supone para el medio ambiente y la salud la contaminación atmosférica y acústica generada por los vehículos pesados, y garantizaría la justa contribución de los vehículos pesados al cumplimiento de las normas de calidad del aire en Europa que figuran en la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷⁾, así como de los límites y objetivos aplicables en materia de ruido. Conviene por tanto facilitar la aplicación de esas tasas. Las tasas por costes externos deben aplicarse de forma más sistemática. Para contribuir a avanzar hacia la plena aplicación del principio de que «quien contamina paga», los Estados miembros deben aplicar tasas por costes externos a los vehículos pesados al menos en lo que se refiere a la contaminación atmosférica, en redes en las que se aplique una tasa por infraestructura.
- (21) A tal fin, 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.
- (22) La diferenciación de las tasas por infraestructura en función de la clase de emisiones EURO ha contribuido al uso de vehículos más limpios. No obstante, con la renovación de los parques de vehículos, cabe esperar que la diferenciación de las tasas según dicho criterio en la red interurbana sea menos efectiva a medio plazo. Por consiguiente, se debe permitir a los Estados miembros que dejen de aplicar la diferenciación en las tarifas de peaje basada en ese criterio.
- (23) Al mismo tiempo, dado que la proporción de emisiones de CO₂ de los vehículos pesados está aumentando, se debe introducir una diferenciación de las tasas por infraestructura y las tasas por utilización en función de la clase de emisiones de CO₂ que pueda contribuir a mejoras en este ámbito. En el caso de los sistemas comunes de tasas por utilización, que podrían contribuir a una mayor armonización, la puesta en práctica de la diferenciación es más compleja, en particular por las condiciones que dichos sistemas comunes deben cumplir. Dado que los Estados miembros participantes tienen que ponerse de acuerdo en la distribución de los ingresos procedentes de la tasa por utilización, mientras que los niveles de esta están limitados por lo dispuesto en la presente Directiva, así como modificar acuerdos internacionales, está justificado conceder tiempo adicional en el caso específico de la puesta en práctica de la diferenciación en función de las emisiones de CO₂. En todos los casos, la diferenciación se debe diseñar de manera que sea coherente con el Reglamento (UE) 2019/1242.
- (24) Hasta que se aborden las emisiones de CO₂ mediante instrumentos más adecuados, como una armonización de los impuestos sobre los combustibles que incluya un componente de carbono, o hasta que el transporte por carretera se acoja a un régimen de comercio de derechos de emisión, también se debe permitir a los Estados miembros que apliquen una tasa por costes externos que refleje el coste de las emisiones de CO₂. Los Estados miembros deben tener la posibilidad de aplicar tasas por costes externos de las emisiones de CO₂ más elevadas que los valores de referencia fijados en la presente Directiva, siempre que lo justifiquen pruebas científicas.
- (25) Con objeto de incentivar la transición hacia un parque de vehículos pesados más limpio, la diferenciación de las tasas por infraestructura y las tasas por utilización en función de las emisiones de CO₂ de tales vehículos debe ser obligatoria, salvo en aquellos casos en los que se aplique una tasa por costes externos de las emisiones de CO₂.

(7) 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 11.6.2008, p. 1).

- (26) Con objeto de recompensar a los vehículos pesados con mejor rendimiento, debe permitirse a los Estados miembros aplicar el nivel más alto de reducción de las tasas a los vehículos que funcionen sin emisiones de gases de escape. A fin de promover la implantación de los vehículos de emisión cero, debe permitirse a los Estados miembros eximir temporalmente a dichos vehículos del pago de las tasas viarias. Por las mismas razones y para garantizar que la proporción de vehículos que se benefician de una reducción de los peajes permanezca estable a lo largo del tiempo, de modo que los Estados miembros puedan efectuar su planificación a largo plazo con certeza en cuanto a los ingresos por peaje, los nuevos vehículos deben ser asignados a las diferentes clases por emisiones de CO₂ en función de su comportamiento en comparación con la trayectoria lineal de reducción de emisiones entre 2021 y 2030 definida en el Reglamento (UE) 2019/1242.
- (27) A fin de garantizar la eficacia y la coherencia de la diferenciación de las tasas en función de las emisiones de CO₂, y de las tasas por costes externos para las emisiones de CO₂, que tienen por objeto desbloquear la implantación de vehículos de bajas emisiones y de emisión cero, así como garantizar una aplicación coherente de la Directiva 1999/62/CE con cualquier otro instrumento de tarificación del carbono relacionado con el transporte por carretera que se adopte en el futuro, la Comisión debe evaluar su eficacia y su necesidad en tiempo oportuno. Basándose en esa evaluación, la Comisión debe proponer, en su caso, la modificación de las disposiciones sobre diferenciación de las tasas en función de las emisiones de CO₂ y de los costes externos para las emisiones de CO₂, para evitar que se pague dos veces a través de diferentes instrumentos de tarificación del carbono. Si bien la futura medida debe garantizar la seguridad jurídica y la aplicación coherente de las diferentes normas, la presente Directiva debe aclarar que los Estados miembros no han de estar obligados a aplicar el sistema de diferenciación por emisiones de CO₂ establecido en la presente Directiva con posterioridad a la fecha de aplicación de otro instrumento de tarificación del carbono aplicable al transporte por carretera que pudiera adoptarse a escala de la Unión, por ejemplo sobre la base de la propuesta de una Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifique la Directiva 2003/87/CE, la Decisión (UE) 2015/1814 y el Reglamento (UE) 2015/757 [2021/0211 (COD)]. En caso de que se adopte entretanto otro instrumento de tarificación del carbono aplicable al transporte por carretera, el nivel de las tasas por costes externos de las emisiones de CO₂ debe limitarse a lo necesario para internalizar esos costes externos y la Comisión debe estar facultada para ajustar, mediante actos delegados, los valores de referencia que figuran en el anexo III *quater*.
- (28) Para contribuir a salvaguardar el patrimonio automovilístico de la Unión, los Estados miembros deben poder crear una categoría especial para los vehículos de interés histórico de modo que se pueda modular la cuantía de los diferentes gravámenes que se deban pagar en virtud de la presente Directiva.
- (29) Actualmente, el Reglamento (UE) 2019/1242 no define trayectorias de reducción de emisiones para los grupos de vehículos pesados no contemplados en su artículo 2, apartado 1, letras a) a d). Habida cuenta de su artículo 15, es posible que dicho Reglamento se modifique en el futuro y que se definan trayectorias de reducción de emisiones para dichos grupos de vehículos. En caso de que se adoptase dicha modificación, la diferenciación de las tasas por infraestructura y de las tasas por utilización para los vehículos pesados, de conformidad con las clases 2 y 3 por emisiones de CO₂, debería aplicarse también a los mencionados grupos de vehículos. En caso de que no se adoptase dicha modificación, la diferenciación para estos grupos de vehículos debería aplicarse únicamente a las clases 1, 4 y 5 por emisiones de CO₂.
- (30) En su caso, la Comisión debe considerar proponer una modificación de la Directiva 1999/62/CE que establezca las clases 2 y 3 por emisiones de CO₂ para todos los vehículos pesados conforme a los principios aplicados a los vehículos pesados actualmente regulados por el Reglamento (UE) 2019/1242 por lo que respecta a sus emisiones de CO₂ si el ámbito de aplicación de dicho Reglamento se hace extensivo a otros vehículos pesados.
- (31) La presente Directiva debe promover la reducción de las emisiones de CO₂ mediante la mejora técnica de los conjuntos compuestos por vehículos pesados de transporte de mercancías y sus remolques y semirremolques. Para ello, la presente Directiva establece una reducción de las tasas viarias de los vehículos pesados de transporte de mercancías que tienen bajas emisiones de CO₂. Con objeto de lograr una plena coherencia normativa, una vez que se disponga de valores legalmente certificados del efecto de los remolques y semirremolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías, la Comisión debe presentar, en su caso, una propuesta legislativa para modificar la Directiva 1999/62/CE que incluya dichos valores certificados a la hora de determinar la reducción de las tasas viarias establecidas en la presente Directiva.
- (32) Con objeto de seguir promoviendo la renovación del parque y evitar la distorsión del mercado de segunda mano de vehículos pesados, la clasificación de los vehículos pertenecientes a las clases 2 y 3 por emisiones de CO₂ debe reevaluarse cada seis años a partir de su primera matriculación. A fin de minimizar la carga administrativa, la validez de las tasas por utilización en vigor antes de la fecha de dicha reclasificación no debe verse afectada.

- (33) Por lo que se refiere a la entrada en vigor de la reclasificación en los regímenes de tasas por utilización, la elección de un modelo adecuado depende de consideraciones específicas sobre las consecuencias administrativas de dicha reclasificación y sus efectos en los ingresos. Por lo tanto, la decisión sobre cómo aplicar la reclasificación en los regímenes de tasas por utilización debe dejarse a los Estados miembros (o, en el caso de los sistemas comunes, al grupo de Estados miembros de que se trate).
- (34) Con objeto de asegurar la aplicación coherente de la diferenciación de las tarifas de peaje en función de las emisiones de CO₂, es necesario modificar la Directiva 1999/37/CE del Consejo ⁽⁸⁾ para exigir que se indiquen las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos pesados en su permiso de circulación, cuando dicha información conste en su certificado de conformidad. Si el Reglamento (UE) 2019/1242 se modifica en una forma que afecte a la contabilización de las emisiones de CO₂ derivadas del uso de combustibles con bajas emisiones de carbono, podría ser conveniente que la Comisión valorase la necesidad de reforzar la coherencia entre la presente Directiva y dichas modificaciones. Es importante garantizar que los equipos instalados a bordo que se empleen como parte de un servicio de peaje contengan los datos relacionados con las emisiones de CO₂ y con la clase por emisiones de CO₂ de los vehículos pesados, y que dichos datos estén disponibles para el intercambio de información entre Estados miembros, como se establece en la Directiva (UE) 2019/520.
- (35) Los vehículos ligeros generan dos tercios de los efectos negativos del transporte por carretera sobre el medio ambiente y la salud. Por consiguiente, es importante fomentar el uso de los vehículos más limpios y eficientes en el consumo de carburante mediante la diferenciación de las tasas viarias en función de sus emisiones específicas de CO₂ y de sus emisiones de contaminantes, determinadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión ⁽⁹⁾ y en relación con el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁰⁾. A fin de promover el uso de los vehículos más limpios y eficientes, se debe permitir a los Estados miembros que apliquen peajes y tasas por utilización de la infraestructura significativamente reducidos a tales vehículos. Los Estados miembros han de poder tener en cuenta la mejora del comportamiento ambiental del vehículo asociada a su transformación para la utilización de carburantes alternativos. En tanto lo llevan a cabo, los Estados miembros han de poder excluir carburantes producidos a partir de materias primas con riesgo elevado de provocar un cambio indirecto del uso de la tierra (CIUT) en relación con los que se observe una expansión significativa de la superficie de producción hacia tierras con elevadas reservas de carbono. Mediante una suscripción permanente o cualquier otro dispositivo autorizado por el operador del sistema de peaje debe permitirse a los usuarios beneficiarse de una diferenciación de los peajes o tasas por utilización correspondientes a la mejora del comportamiento ambiental del vehículo tras la transformación.
- (36) Para no penalizar el desarrollo y el uso de vehículos ligeros de emisión cero debido al peso adicional relacionado con la tecnología de emisión cero, debe permitirse a los Estados miembros aplicar tipos reducidos o exenciones en lo que respecta a dichos vehículos.
- (37) La congestión viaria, 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 dicho coste puede atribuirse a la congestión interurbana. Conviene por tanto permitir una tasa por congestión específica, siempre que se aplique tanto a la categoría de vehículos pesados como ligeros. En vista de su posible contribución a la reducción de la congestión, los Estados miembros pueden excluir de dicha tasa por congestión a los medios de transporte colectivo, en concreto minibuses, autobuses y autocares. Para que sea eficaz y proporcionada, la tasa debe calcularse a partir de los costes marginales de congestión y diferenciarse en función de la localización, de la hora y de la categoría del vehículo.
- (38) Las tasas viarias pueden movilizar recursos que contribuyan a la financiación del mantenimiento y el desarrollo de una infraestructura de transporte de alta calidad. Por tanto, es conveniente exigir a los Estados miembros que informen adecuadamente sobre el uso de tales ingresos. Dicha información debería servir en particular para detectar posibles lagunas de financiación y aumentar la aceptación de la tarificación viaria por parte de la población. En aras de la transparencia, sería conveniente que los Estados miembros divulgaran a los usuarios de la carretera cierta información sobre los peajes y las tasas por utilización que se perciben en su territorio, tal como información sobre el uso de los ingresos generados por la aplicación de la Directiva 1999/62/CE, la diferenciación de las tasas por infraestructura, las tasas por costes externos y los ingresos totales recaudados mediante las tasas por congestión por categoría de vehículo.

⁽⁸⁾ Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

⁽⁹⁾ Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, 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 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

- (39) Las tasas por congestión deben reflejar de manera proporcionada los costes reales que cada vehículo impone directamente a otros usuarios de la carretera e, indirectamente, a la sociedad en general. A fin de evitar que obstaculicen desproporcionadamente la libre circulación de personas y mercancías, deben limitarse a importes específicos que reflejen los costes sociales marginales de la congestión en condiciones próximas a la capacidad máxima, en especial siempre que el volumen de tráfico se aproxime a la capacidad máxima de la infraestructura. Por ese mismo motivo, no se debe aplicar una tasa por congestión combinada con una tasa por infraestructura que varíe en función de la hora del día, el tipo de día o la temporada con la finalidad de reducir la congestión. A fin de maximizar el efecto positivo de las tasas por congestión, los ingresos que estas generen deben destinarse a proyectos que atajen las causas de la congestión.
- (40) Teniendo en cuenta que los contratos de concesión vigentes pueden contener disposiciones distintas de las indicadas en la presente Directiva, y con el fin de asegurar la viabilidad financiera de estos, procede exigir que los contratos de concesión vigentes solo cumplan con el requisito de diferenciación de la tasa por infraestructura una vez modificados de forma sustancial.
- (41) Los recargos a la tasa por infraestructura podrían suponer también una contribución útil para resolver problemas relacionados con daños ambientales significativos o congestión causados por la utilización de determinadas carreteras, no exclusivamente en zonas de montaña. La actual restricción, que limita la aplicación de recargos en esas regiones, debe por consiguiente suprimirse. En caso de que dos o más Estados miembros perciban recargos más elevados en el mismo corredor, es necesario tener en cuenta que dichos recargos podrían tener efectos negativos para otros Estados miembros en el mismo corredor. Además, para evitar que los usuarios paguen dos veces, los recargos deben excluirse de los tramos de carretera en los que se aplique una tasa por congestión. A tal fin, para evitar efectos adversos en el desarrollo económico de las regiones periféricas y para garantizar condiciones uniformes en la aplicación de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución al objeto de rechazar o solicitar la modificación de los planes presentados por los Estados miembros para añadir un recargo a la tasa por infraestructura percibida en determinados tramos de la carretera que sufran periódicamente problemas de congestión o cuya utilización por los vehículos provoque importantes daños medioambientales. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.
- (42) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución de la presente Directiva, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución para adoptar actos de ejecución que determinen las emisiones de CO₂ de referencia que se aplican a los subgrupos de vehículos pesados no contemplados en el artículo 2, apartado 1, letras a) a d), del Reglamento (UE) 2019/1242. La Comisión debe reproducir los datos pertinentes relativos a dichos grupos de vehículos publicados en el informe a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾. Habida cuenta de la naturaleza limitada de las competencias de ejecución otorgadas a la Comisión, no es necesario prever un control por parte de un comité formado por representantes de los Estados miembros antes de su adopción.
- (43) Cuando un Estado miembro introduzca un sistema de tarificación viaria, las compensaciones concedidas pueden dar lugar en algunos casos a la discriminación de los usuarios de la carretera no residentes. La posibilidad de conceder compensaciones debe por tanto limitarse a los peajes y no debe seguir disponible en el caso de las tasas por utilización.
- (44) A fin de aprovechar las sinergias potenciales entre los sistemas actuales de tarificación viaria y de reducir los costes de explotación, la Comisión debe participar plenamente en la cooperación entre los Estados miembros que tengan intención de introducir regímenes de tarificación comunes.
- (45) Es necesario permitir que los Estados miembros financien la construcción, la explotación, el mantenimiento y el desarrollo de instalaciones de energía o de combustible para vehículos de bajas emisiones y de emisión cero, con el fin de facilitar la electrificación de las carreteras. En particular, cuando un Estado miembro prevea financiar estas instalaciones eléctricas con independencia de la financiación de la infraestructura viaria, la presente Directiva no debe impedir que dicho Estado miembro perciba tasas por la utilización de dichas instalaciones.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos (DO L 173 de 9.7.2018, p. 1).

- (46) Dado que el objetivo de la presente Directiva, a saber, garantizar que las tasas nacionales que deben abonar los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras 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, sino que, debido a la dimensión transfronteriza del transporte por carretera y de los problemas que la presente Directiva pretende resolver, puede 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 conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (47) Es necesario garantizar que las tasas por costes externos sigan reflejando el coste de la contaminación atmosférica, la contaminación acústica y el cambio climático generados por los vehículos pesados de manera tan exacta como sea posible sin complicar excesivamente el régimen de tarificación, a fin de fomentar el uso de los vehículos de menor consumo y de mantener la eficacia de los incentivos y la diferenciación actualizada de las tasas viarias.
- (48) Por tanto, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) destinados a adaptar los valores de referencia de las tasas por costes externos que figuran en los anexos III *ter* y III *quater* de la Directiva 1999/62/CE a los avances científicos y técnicos. 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 de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación ⁽¹³⁾. 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.
- (49) Procede, por tanto, modificar las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 1999/62/CE

La Directiva 1999/62/CE 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 que gravan vehículos pesados de transporte de mercancías;
- b) los peajes y las tasas por utilización establecidos para los vehículos.

2. La presente Directiva no se aplicará a los vehículos que se utilicen exclusivamente en los territorios extraeuropeos de los Estados miembros.

3. La presente Directiva no se aplicará a 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.

⁽¹³⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

Artículo 2

1. A los efectos de la presente Directiva se entenderá por:
 - 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 (*), como figura en los mapas del anexo I de dicho Reglamento;
 - 2) “red básica transeuropea de transporte”: la infraestructura de transporte determinada de acuerdo con el capítulo III del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
 - 3) “costes de construcción”: los costes relativos a la construcción, incluidos en su caso los costes de financiación, de cualquiera 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 treinta años antes del 10 de junio de 2008, si los regímenes de peaje estaban ya en funcionamiento el 10 de junio de 2008, o que se hayan terminado no más de treinta años antes del establecimiento de cualesquiera nuevos regímenes de peaje instaurados después del 10 de junio de 2008, o
 - c) infraestructuras o mejoras de infraestructuras que se hayan terminado antes de los plazos a que se refiere la letra b), cuando:
 - i) el Estado miembro haya establecido un sistema de peaje que prevé la recuperación de dichos costes mediante un contrato con un operador de sistemas de peaje u otros actos jurídicos de efecto equivalente que hayan entrado 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 treinta años;
 - 4) “costes de financiación”: los intereses de los préstamos y la rentabilidad de los recursos propios de cualquier tipo aportados por los accionistas;
 - 5) “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;
 - 6) “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 ciclista o para la circulación de peatones, y
 - c) está señalizada específicamente como autopista;
 - 7) “peaje”: un importe específico que ha de pagarse con respecto a un vehículo basado en la distancia recorrida en una infraestructura determinada y en el tipo de vehículo, cuyo pago confiere el derecho a que dicho vehículo utilice las infraestructuras, y que consiste en una o varias de las siguientes tasas:
 - a) una tasa por infraestructura;
 - b) una tasa por congestión, o
 - c) una tasa por costes externos;
 - 8) “tasa por infraestructura”: una tasa percibida con objeto de recuperar los costes de construcción, mantenimiento, funcionamiento y desarrollo relacionados con infraestructuras, soportados en un Estado miembro;
 - 9) “tasa por costes externos”: una tasa percibida con objeto de recuperar los costes relacionados con uno o varios de los siguientes aspectos:
 - a) la contaminación atmosférica provocada por el tráfico;
 - b) la contaminación acústica provocada por el tráfico, o
 - c) las emisiones de CO₂ provocadas por el tráfico;

- 10) “coste de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico”: el coste de los daños a la salud de las personas y del daño medioambiental ocasionados por la liberación a la atmósfera de partículas y de precursores del ozono, como el NO_x y los compuestos orgánicos volátiles, durante la utilización de un vehículo;
- 11) “coste de la contaminación acústica provocada por el tráfico”: el coste de los daños a la salud de las personas y del daño medioambiental ocasionados por el ruido emitido por los vehículos o creado por la interacción de estos con la superficie de la carretera;
- 12) “coste de las emisiones de CO₂ provocadas por el tráfico”: el coste de los daños ocasionados por la liberación de CO₂ durante la utilización de un vehículo;
- 13) “congestión”: una situación en la que los volúmenes de tráfico se aproximan a la capacidad máxima de una carretera o la superan;
- 14) “tasa por congestión”: una tasa que grava a los vehículos con objeto de recuperar los costes de congestión soportados por un Estado miembro y de reducir la congestión;
- 15) “tasa media ponderada por infraestructura”: los ingresos totales recaudados por la percepción de una tasa por infraestructura durante un período determinado, dividida por el número de vehículos pesados-kilómetros recorridos en los tramos de la carretera sujetos al pago de dicha tasa durante ese período;
- 16) “tasa por utilización”: el pago de un importe determinado que confiere el derecho a que un vehículo utilice durante un período determinado las infraestructuras a que se refiere el artículo 7, apartados 1 y 2;
- 17) “vehículo”: un vehículo de motor, de cuatro ruedas o más, o un conjunto de vehículos articulados, destinado al transporte de pasajeros o mercancías por carretera o utilizado para tal fin;
- 18) “vehículo pesado”: un vehículo cuya masa máxima en carga técnicamente admisible es superior a 3,5 toneladas;
- 19) “vehículo pesado de transporte de mercancías”: un vehículo pesado destinado al transporte de mercancías;
- 20) “autocar” y “autobús”: un vehículo pesado destinado al transporte de más de ocho pasajeros, además del conductor;
- 21) “vehículo ligero”: un vehículo cuya masa máxima en carga técnicamente admisible no es superior a 3,5 toneladas;
- 22) “turismo”: un vehículo ligero destinado al transporte de no más de ocho pasajeros, además del conductor;
- 23) “vehículo de interés histórico”: un vehículo de interés histórico tal como se define en el artículo 3, apartado 7, de la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (**);
- 24) “minibús”: un vehículo ligero destinado al transporte de más de ocho pasajeros, además del conductor;
- 25) “autocaravana”: un vehículo con un espacio habitable que contiene asientos y una mesa, camas, ya sea de forma separada o en forma de asientos convertibles, cocina y armarios;
- 26) “vehículo comercial ligero”: un vehículo ligero destinado al transporte de mercancías;
- 27) “furgoneta”: un vehículo ligero en el sentido del anexo I, parte C, punto 4.2, del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo (**);
- 28) “emisiones de CO₂” de un vehículo pesado: sus emisiones de CO₂ específicas indicadas en el punto 2.3 de su archivo de información del cliente, tal como se define en la parte II del anexo IV del Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión (****);
- 29) “vehículo de emisión cero”:
 - a) un vehículo pesado de emisión cero, tal como se define en el artículo 3, punto 11, del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo (****), o
 - b) cualquier turismo, minibús o vehículo comercial ligero sin motor de combustión interna;

- 30) “vehículo pesado de bajas emisiones”:
- “un vehículo pesado de baja emisión” tal como se define en el artículo 3, punto 12, del Reglamento (UE) 2019/1242, o
 - un vehículo pesado no contemplado en el artículo 2, apartado 1, letras a) a d), de dicho Reglamento, cuyas emisiones de CO₂ son inferiores al 50 % de las emisiones de CO₂ de referencia de su grupo de vehículos, distinto de un vehículo de emisión cero;
- 31) “operador de transporte”: una empresa que transporta mercancías o pasajeros por carretera;
- 32) “vehículo de la clase por emisiones ‘EURO 0’, ‘EURO I’, ‘EURO II’, ‘EURO III’, ‘EURO IV’, ‘EURO V’, ‘VEM’, ‘EURO VI’”: un vehículo pesado conforme a los límites de emisión que figuran en el anexo 0;
- 33) “tipo de vehículo pesado”: la categoría en la que se incluye un vehículo pesado según el número de ejes, las dimensiones o la masa, u otros elementos de clasificación de vehículos que reflejan el daño que causan a las carreteras, tal 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 consten en la documentación del vehículo utilizada en todos los Estados miembros o que sean claramente visibles;
- 34) “subgrupo de vehículos”: un «subgrupo de vehículos» tal como se define en el artículo 3, punto 8, del Reglamento (UE) 2019/1242;
- 35) “grupo de vehículos”: un grupo de vehículos de los que figuran en el cuadro 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2017/2400;
- 36) “período de comunicación del año A”: un período de comunicación del año A tal como se define en el artículo 3, punto 3, del Reglamento (UE) 2019/1242;
- 37) “trayectoria de reducción de emisiones” para el período de comunicación del año (A) y el subgrupo de vehículos (sg), es decir, $ET_{Y,sg}$: el producto de multiplicar el factor de reducción (R-ET_Y) de emisiones de CO₂ por las emisiones de CO₂ de referencia (rCO_{2sg}) del subgrupo (sg), es decir, $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$; para los años A ≤ 2030, R-ET_Y y rCO_{2sg} ambos se determinan de conformidad con el punto 5.1 del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242; para los años A > 2030, el factor R-ET_Y se fija en 0,70; rCO_{2sg} se aplica tal y como ha sido adaptado mediante los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/1242 para los períodos de comunicación que comiencen después de la fecha de aplicación respectiva de dichos actos delegados;
- 38) “emisiones de CO₂ de referencia de un grupo de vehículos”:
- para los vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242, la cantidad calculada de conformidad con la fórmula del punto 3 del anexo I de dicho Reglamento;
 - para los vehículos no contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242, el valor medio de todas las emisiones de CO₂ de los vehículos de ese grupo de vehículos, comunicadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo (*****) para el primer período de comunicación, que comenzará a partir de la fecha en que la matriculación, venta o puesta en circulación de los vehículos de dicho grupo de vehículos que no cumplan las obligaciones a que se refiere el artículo 9 del Reglamento (UE) 2017/2400 esté prohibida, de conformidad con el artículo 24 del Reglamento (UE) 2017/2400;
- 39) “contrato de concesión”: una concesión de obras o de servicios tal como se definen respectivamente en el artículo 5, apartado 1, letras a) y b), de la Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (*****);
- 40) “peaje de concesión”: un peaje percibido por un concesionario en virtud de un contrato de concesión;
- 41) “régimen de peaje o tarificación sustancialmente modificado”: un régimen de peaje o de tarificación en el que se espera que la modificación de las tarifas aumente los ingresos en más del 10 % con respecto al ejercicio anterior, excluyendo el efecto del aumento del tráfico y previo ajuste por la inflación medida sobre la base de los cambios en el Índice de Precios al Consumo Armonizados (IPCA) a escala de la Unión, con exclusión de la energía y los alimentos no elaborados según lo publicado por la Comisión (en Eurostat).
2. A efectos del apartado 1, punto 2:
- 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 regímenes 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, a introducir tecnologías innovadoras 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.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7 *quinquies bis*, apartado 3, los Estados miembros podrán asimilar una autocaravana a un autocar o autobús, o a un turismo.

- (*) 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 (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).
- (**) Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).
- (***) Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).
- (****) Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2017, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la determinación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados, y por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión (DO L 349 de 29.12.2017, p. 1).
- (*****) Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo (DO L 198 de 25.7.2019, p. 202).
- (*****) Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos (DO L 173 de 9.7.2018, p. 1).
- (*****) Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión (DO L 94 de 28.3.2014, p. 1).».

3) Los artículos 7 y 7 *bis* se sustituyen 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 tasas por utilización 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 4 a 14 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 TFUE, a aplicar peajes y tasas por utilización en otras carreteras, siempre y cuando la imposición de peajes y tasas por utilización 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 las tasas por utilización 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 4 y 5 del presente artículo, en el artículo 7 *bis*, y en el artículo 7 *undecies*, apartados 1, 2 y 4.

3. Sin perjuicio de otras disposiciones de la presente Directiva, los peajes y las tasas por utilización aplicables a diferentes categorías de vehículos, tales como vehículos pesados, vehículos pesados de transporte de mercancías, autocares y autobuses, vehículos ligeros, vehículos comerciales ligeros, minibuses y turismos, podrán establecerse o mantenerse de manera independiente entre sí. No obstante, cuando los Estados miembros apliquen tasas a los turismos, también lo harán a los vehículos comerciales ligeros.

4. Los Estados miembros no impondrán simultáneamente peajes y tasas por utilización a una categoría determinada de vehículos por la utilización de un mismo tramo de carretera. No obstante, los Estados miembros que impongan tasas por utilización en su red podrán también cobrar peajes por la utilización de puentes, túneles y puertos de montaña.

Los Estados miembros podrán decidir no aplicar el artículo 7 *quater bis*, apartado 3, el artículo 7 *octies bis*, apartado 1, y el artículo 7 *octies ter*, apartado 2, a los peajes por la utilización de puentes, túneles y puertos de montaña siempre que se cumpla por lo menos una de las dos condiciones siguientes:

- a) la aplicación del artículo 7 *quater bis*, apartado 3, el artículo 7 *octies bis*, apartado 1, y el artículo 7 *octies ter*, apartado 2, no sería técnicamente viable para introducir ese tipo de diferenciación en el sistema de peaje en cuestión;
- b) la aplicación del artículo 7 *quater bis*, apartado 3, el artículo 7 *octies bis*, apartado 1, y el artículo 7 *octies ter*, apartado 2, provocaría un desvío de los vehículos más contaminantes, con efectos negativos para la seguridad vial y la salud pública.

Los Estados miembros que, con arreglo al párrafo segundo del presente apartado, decidan no aplicar el artículo 7 *quater bis*, apartado 3, el artículo 7 *octies bis*, apartado 1, y el artículo 7 *octies ter*, apartado 2, lo notificarán a la Comisión.

5. Los peajes y las tasas por utilización no supondrán discriminación alguna, directa o indirecta, por razón:

- a) de la nacionalidad del usuario;
- b) del Estado miembro o del tercer país de establecimiento del operador de transporte;
- c) del Estado miembro o del tercer país de matriculación del vehículo, o
- d) del origen o destino de la operación de transporte.

6. Los Estados miembros podrán establecer peajes o tasas por utilización reducidos en determinados tramos de carretera o excluir por completo determinados tramos de carretera de la aplicación de tasas viarias, en particular los de baja intensidad de tráfico situados en zonas poco pobladas.

7. En el caso de las infraestructuras viarias objeto de contratos de concesión, cuando el contrato se haya firmado antes del 24 de marzo de 2022; o las ofertas o respuestas a invitaciones a negociar como parte de un procedimiento negociado se hayan recibido antes del 24 de marzo de 2022, los Estados miembros podrán optar por no aplicar el artículo 7 *quater bis*, apartado 3, el artículo 7 *octies*, apartados 1 y 2, el artículo 7 *octies bis* y el artículo 7 *octies ter* a los peajes y a las tasas por utilización de dichas infraestructuras hasta que se renueve el contrato o se modifique sustancialmente el régimen de peaje o tarificación.

8. El apartado 7 también se aplicará a los contratos a largo plazo, celebrados entre una entidad pública y una entidad no pública, firmados antes del 24 de marzo de 2022 para la ejecución de obras y/o gestión de servicios distintos de la ejecución de obras que no incluyan la transmisión del riesgo vinculado a la demanda.

9. Los Estados miembros podrán establecer peajes o tasas por utilización reducidos, o exenciones de la obligación de pagar peajes o tasas por utilización para los siguientes vehículos:

- 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 (*);
- b) los vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible superior a 3,5 toneladas e inferior a 7,5 toneladas utilizados para transportar materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor y en el transcurso de su trabajo, o para entregar mercancías producidas artesanalmente, cuando el transporte no se efectúe por cuenta ajena;
- c) cualquier vehículo al que se apliquen las condiciones que se establecen en el artículo 6, apartado 2, letras a) y b), o que pertenezca o sea utilizado por una persona con discapacidad, y
- d) los vehículos de emisión cero con una masa máxima en carga técnicamente admisible de hasta 4,25 toneladas.

10. A partir de 25 de marzo de 2030, los Estados miembros no aplicarán tasas por utilización a los vehículos pesados en la red transeuropea de transporte.

11. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 10, los Estados miembros podrán aplicar tasas por utilización a los vehículos pesados en tramos de la red transeuropea de transporte, pero únicamente en casos debidamente justificados en los que la aplicación de un peaje:

- a) supondría unos costes administrativos, de inversión y operativos desproporcionados en comparación con los ingresos o beneficios esperados que generaría dicho peaje, por ejemplo, debido a la limitada longitud de los tramos de carretera en cuestión o a la relativamente baja densidad de población o al relativamente escaso tráfico, o

- b) provocaría un desvío del tráfico con repercusiones negativas en la seguridad vial o en la salud pública.

Antes de aplicar dichas tasas por utilización, los Estados miembros notificarán a la Comisión su intención de hacerlo. Tal notificación incluirá las razones que justifican, habida cuenta del párrafo primero, la aplicación de la tasa por utilización basada en criterios objetivos e información clara sobre los vehículos y los tramos de carretera a los que se aplique la tasa por utilización.

Los Estados miembros pueden presentar una única notificación para más tramos de carretera a los que se apliquen las exenciones, siempre que se incluya la justificación para cada tramo.

12. Cuando los Estados miembros apliquen un sistema común para las tasas por utilización conforme al artículo 8, dichos Estados miembros adaptarán o dejarán de aplicar el sistema común a más tardar el 25 de marzo de 2032.

13. Hasta el 25 de marzo de 2027, en lo que se refiere a los vehículos pesados de transporte de mercancías, todo Estado miembro podrá optar por aplicar peajes o tasas por utilización únicamente a los vehículos pesados de transporte de mercancías cuya masa máxima en carga técnicamente admisible no sea inferior a 12 toneladas en los casos en que considere que la percepción de peajes o tasas por utilización a los vehículos pesados de transporte de mercancías de menos de 12 toneladas:

- a) tendría importantes consecuencias negativas en la fluidez del tráfico, el medio ambiente, los niveles de ruido, la gestión, la salud o la seguridad vial, debido al desvío del tráfico;
- b) entrañaría costes administrativos superiores al 15 % de los ingresos adicionales que resulten de dicha ampliación, o
- c) afectaría a una categoría de vehículos que no ocasiona más del 10 % de los costes de infraestructura gravables.

Los Estados miembros que opten por aplicar peajes o tasas por utilización, o ambos gravámenes, únicamente a los vehículos pesados de transporte de mercancías cuya masa máxima en carga técnicamente admisible no sea inferior a 12 toneladas informarán a la Comisión de su decisión y de las razones en que esta se base.

14. Cuando los peajes se apliquen a todos los vehículos pesados, los Estados miembros podrán optar por recuperar un porcentaje diferente de los costes para los autocares y los autobuses y las autocaravanas, por una parte, y para los vehículos pesados de transporte de mercancías, por otra.

15. A más tardar el 25 de marzo de 2027, la Comisión evaluará la aplicación y eficacia de la presente Directiva en relación con la tarificación de los vehículos ligeros.

Dicha evaluación tendrá en cuenta la evolución de los sistemas de tarificación aplicados a los vehículos ligeros en cuanto al tipo de tarificación aplicado a las distintas categorías de vehículos, la extensión de la red cubierta, la proporcionalidad de la tarificación y otros elementos pertinentes.

Sobre la base de esta evaluación, la Comisión presentará, en su caso, una propuesta legislativa para modificar las disposiciones pertinentes de la presente Directiva.

Artículo 7 bis

1. Las tasas por utilización serán proporcionales a la duración del uso de la infraestructura.
2. Si se aplican tasas por utilización a los vehículos pesados, se pondrá a disposición la infraestructura como mínimo durante alguno de los períodos siguientes: un día, una semana, un mes o un año. La tasa mensual no excederá del 10 % de la tasa anual, la tasa semanal no excederá del 5 % de la tasa anual y la tasa diaria no excederá del 2 % de la tasa anual.

Los Estados miembros podrán decidir que solo se apliquen tasas anuales a los vehículos matriculados en su territorio.

Los Estados miembros fijarán las tasas por utilización, incluidos los costes administrativos, correspondientes a todos los vehículos pesados, en un nivel que no exceda del de las tarifas máximas establecidas en el anexo II.

3. Si se aplican tasas por utilización a los turismos, se pondrá a disposición la infraestructura como mínimo durante alguno de los períodos siguientes: un día, una semana o diez días o ambos, un mes o dos meses o ambos, y un año. La tarifa bimensual no excederá del 30 % de la tarifa anual, la tarifa mensual no excederá del 19 % de la tarifa anual, la tarifa de diez días no excederá del 12 % de la tarifa anual, la tarifa semanal no excederá del 11 % de la tarifa anual y la tarifa diaria no excederá del 9 % de la tarifa anual.

Los Estados miembros podrán limitar la tasa por utilización diaria solo a efectos de tránsito.

Los Estados miembros podrán asimismo poner a disposición la infraestructura durante otros períodos de tiempo. En tales casos, los Estados miembros aplicarán 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 párrafo primero, los patrones de utilización existentes y los costes administrativos.

En relación con los regímenes de tasas por utilización adoptados antes del 24 de marzo de 2022, los Estados miembros podrán mantener las tarifas por encima de los límites establecidos en el párrafo primero, siempre que estas estuviesen en vigor antes de esa fecha, y podrán mantener durante otros períodos de uso las tarifas superiores correspondientes, en cumplimiento del 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 sustancialmente modificados y, a más tardar, el 25 de marzo de 2030.

4. En relación con los minibuses y los vehículos comerciales ligeros, los Estados miembros deberán cumplir lo dispuesto bien en el apartado 2, bien en el apartado 3. Cuando los Estados miembros establezcan tasas por utilización para los vehículos comerciales ligeros diferentes de las aplicables a los turismos, deberán fijar tasas por utilización más elevadas para los vehículos comerciales ligeros que para los turismos.

5. A más tardar el 25 de marzo de 2027, la Comisión evaluará la viabilidad técnica y jurídica de diferenciar el tratamiento de los diferentes vehículos comerciales ligeros en función de si el vehículo comercial ligero en cuestión está equipado o no con un tacógrafo. Sobre la base de dicha evaluación, presentará, en su caso, una propuesta legislativa para modificar la presente Directiva en consecuencia.»

(*) 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) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 7 bis bis

1. Los Estados miembros que aplicaban peajes en su red transeuropea de transporte básica o en parte de ella, antes del 24 de marzo de 2022, podrán establecer un sistema de tarificación combinado para todos los vehículos pesados o para algunos tipos de vehículos pesados.

2. En dicho sistema de tarificación combinado, los Estados miembros, no obstante lo dispuesto en el artículo 7, apartado 10, podrán aplicar tasas por utilización a todos los vehículos pesados o a algunos tipos de vehículos pesados que incluyen determinadas categorías de peso de los vehículos pesados en la red transeuropea de transporte básica o en partes de ella, de conformidad con el artículo 7, apartado 4.

3. Las tasas por utilización a las que se refiere el apartado 2 del presente artículo serán objeto de diferenciación con arreglo al artículo 7 octies bis y la clase de emisiones EURO. Además, los Estados miembros fijarán las tasas por utilización, incluidos los costes administrativos, para los vehículos pesados en cuestión, en un nivel no superior al de las tarifas máximas fijadas en el anexo II.

4. Los Estados miembros que establezcan el régimen de tarificación combinado realizarán una evaluación o análisis de impacto que explique y justifique su introducción, que se notificará a la Comisión al menos seis meses antes de su introducción.»

5) Los artículos 7 ter y 7 quater se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 7 ter

1. La tasa por infraestructura para vehículos pesados se basará en el principio de recuperación de los costes de infraestructura. La tasa media ponderada por infraestructura para vehículos pesados guardará relación con los costes de construcción y de funcionamiento, mantenimiento y desarrollo de la red de infraestructuras correspondiente. La tasa media ponderada por infraestructura podrá incluir también un rendimiento del capital utilizado y/o un margen de beneficio conforme a las condiciones del mercado.

2. Los costes que se tomen en consideración corresponderán a la red o a la parte de la red en la que se perciban tasas por infraestructura para vehículos pesados y a los vehículos sujetos al pago de dichas tasas. Los Estados miembros podrán optar por recuperar solo un porcentaje de dichos costes.

Artículo 7 quater

1. Los Estados miembros podrán mantener o introducir una tasa por costes externos relacionada con el coste de la contaminación atmosférica, la contaminación acústica o las emisiones de CO₂, provocadas por el tráfico, o cualquier combinación de estos elementos.

Cuando una tasa por costes externos se aplique a los vehículos pesados, los Estados miembros la diferenciarán y la fijarán atendiendo a los requisitos mínimos y los métodos a que se refiere el anexo III *bis* y respetarán los valores de referencia que figuran en los anexos III *ter* y III *quater*. Los Estados miembros podrán optar por recuperar solo un porcentaje de dichos costes.

2. 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.

3. Los Estados miembros podrán aplicar excepciones que permitan ajustar las tasas por costes externos en el caso de los vehículos de interés histórico.».

6) Se insertan los artículos siguientes:

«Artículo 7 quater bis

1. Cuando se perciba una tasa por costes externos de la contaminación atmosférica o acústica, los Estados miembros tendrán en cuenta los costes que correspondan a la red o a la parte de la red por la que se perciban dichas tasas por costes externos y los vehículos que quedarán sujetos al pago de dichas tasas.

2. La tasa por costes externos relacionada con la contaminación atmosférica provocada por el tráfico no se aplicará a los vehículos pesados 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.

3. A partir del 25 de marzo de 2026, los Estados miembros aplicarán a los vehículos pesados una tasa por costes externos de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico, en la parte de la red de peaje a que se refiere el artículo 7, apartado 1.

Como excepción a lo dispuesto en el párrafo primero, los Estados miembros podrán decidir no aplicar una tasa por costes externos en aquellos tramos de carretera en los que aplicarla podría provocar el desvío de los vehículos más contaminantes, que tenga repercusiones negativas en la seguridad vial y la salud pública.

4. Los Estados miembros podrán evaluar la posibilidad de aplicar una tasa por costes externos de las emisiones de CO₂ y de la contaminación atmosférica o descuentos, relacionados con dichas emisiones, cuando los peajes de concesión no sean objeto de diferenciación de conformidad con los artículos 7 *octies* y 7 *octies bis* para los vehículos pesados y de conformidad con el artículo 7 *octies ter* para los vehículos ligeros.

El resultado de dicha evaluación facultativa, incluida la justificación del motivo por el que no se aplica una tasa por costes externos o un descuento, se notificará a la Comisión.

Artículo 7 quater ter

1. Los Estados miembros podrán aplicar tasas por costes externos de las emisiones de CO₂ superiores a los valores de referencia que figuran en el anexo III *quater*, siempre que lo hagan de forma no discriminatoria y que el importe fijado no exceda del doble de los valores que figuran en el anexo III *quater*. Cuando los Estados miembros apliquen el presente apartado, justificarán su decisión y la notificarán a la Comisión, de conformidad con el anexo III *bis*.

2. En el caso de los autobuses y los autocares, los Estados miembros podrán optar por aplicar valores iguales o inferiores a los que se aplican a los vehículos pesados de transporte de mercancías.

3. Se podrá combinar una tasa por costes externos de las emisiones de CO₂ con una tasa por infraestructura que haya sido objeto de diferenciación de conformidad con el artículo 7 *octies bis*.

4. A más tardar el 25 de marzo de 2027, la Comisión evaluará la aplicación y la eficacia de las tasas por costes externos para las emisiones de CO₂, así como su coherencia con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*) y la Directiva 2003/96/CE del Consejo (**). Sobre la base de dicha evaluación, la Comisión presentará, en su caso, una propuesta legislativa de modificación del presente artículo. En el supuesto de que el presente artículo no se haya modificado en consecuencia antes del 1 de enero de 2027, pero se hubiese modificado la Directiva 2003/87/CE o la Directiva 2003/96/CE de manera que se internalicen efectivamente al menos parte de los costes

externos de las emisiones de CO₂ del transporte por carretera, la Comisión adoptará actos delegados, de conformidad con el artículo 9 *quinquies* de la presente Directiva, por los que se modifique el anexo III *quater* de la presente Directiva a fin de ajustar los valores de referencia de la tasa por costes externos de las emisiones de CO₂, teniendo en cuenta el precio efectivo del carbono aplicado a los combustibles del transporte por carretera en la Unión.

- (*) Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).
- (**) Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (DO L 283 de 31.10.2003, p. 51).

7) El artículo 7 *quinquies* se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 7 *quinquies*

A más tardar seis meses después de la adopción de nuevas y más estrictas normas de emisiones EURO, la Comisión presentará, en su caso, una propuesta legislativa para determinar los valores de referencia correspondientes del anexo III *ter* y adaptar las tarifas máximas de las tasas por utilización en el anexo II.»

8) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 7 *quinquies bis*

1. De conformidad con los requisitos establecidos en el anexo V, los Estados miembros podrán introducir una tasa por congestión en cualquier tramo de su red de carreteras que sufra congestión. La tasa por congestión únicamente podrá aplicarse en los tramos de carretera frecuentemente congestionados y únicamente durante los períodos en que habitualmente estén congestionados.

2. Los Estados miembros especificarán 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 en el que las carreteras y sus inmediaciones sufran congestión, medido, entre otros, en términos de retrasos medios o de longitud de las colas.

3. La tasa por congestión impuesta en cualquier tramo de la red de carreteras se aplicará de manera no discriminatoria a todas las categorías de vehículos con arreglo a los factores de equivalencia normales que figuran en el anexo V. Sin embargo, los Estados miembros podrán eximir total o parcialmente de la tasa por congestión a los minibuses, autobuses y autocares para el fomento del transporte colectivo, el desarrollo socioeconómico y la cohesión territorial. Las autocaravanas, independientemente de su masa máxima en carga técnicamente admisible, no se asimilarán a los autocares y autobuses a efectos del presente apartado.

4. La tasa por congestión se establecerá de conformidad con los requisitos mínimos a que se refiere el anexo V. Reflejará los costes impuestos por un vehículo a otros usuarios de la carretera, e indirectamente a la sociedad, y respetará los valores de referencia que figuran en el anexo VI para cada tipo de carretera. Cuando un Estado miembro tenga la intención de aplicar tasas por congestión superiores a los valores de referencia que figuran en el anexo VI, lo notificará a la Comisión con arreglo a los requisitos a que se refiere el anexo V.

Los ingresos generados por las tasas por congestión, o el valor financiero equivalente a dichos ingresos, se utilizarán para resolver el problema de la congestión, o para desarrollar un transporte y una movilidad sostenibles en general.

Cuando estos ingresos se asignen al presupuesto general, se considerará que un Estado miembro ha aplicado el párrafo segundo, si pone en marcha políticas de apoyo financiero para abordar el problema de la congestión o para desarrollar un transporte y una movilidad sostenibles que tengan un valor equivalente a los ingresos generados por las tasas por congestión.

5. Los Estados miembros crearán los mecanismos adecuados para hacer un seguimiento de los efectos de las tasas por congestión y para revisar su cuantía. Cada Estado miembro revisará la cuantía de las tasas por congestión periódicamente, al menos cada tres años, a fin de garantizar que las tasas no exceden del coste de la congestión registrada en dicho Estado miembro en los tramos de carretera sujetos a la tasa por congestión.»

9) En el artículo 7 *sexies*, los apartados 1 y 2 se sustituyen por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros calcularán el nivel máximo de la tasa por infraestructura aplicable a los vehículos pesados con arreglo a una metodología basada en los principios fundamentales de cálculo que se establecen en el artículo 7 *ter* y el anexo III.

2. En el caso de los peajes de concesión, el nivel máximo de la tasa por infraestructura aplicable a los vehículos pesados será equivalente o inferior al nivel que habría resultado de la aplicación de una metodología basada en los principios fundamentales de cálculo que se establecen en el artículo 7 *ter* y el anexo III. La evaluación de esa equivalencia se basará en un período de referencia lo suficientemente largo y adecuado a la naturaleza del contrato de concesión.».

10) 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 por infraestructura percibida en determinados tramos de la carretera que sufran periódicamente problemas de congestión, o cuya utilización por los vehículos provoque importantes daños medioambientales, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) los ingresos generados por el recargo se destinen a financiar la mejora de los servicios de transporte o la construcción o mantenimiento de infraestructuras de transporte de la red básica transeuropea de transporte, que contribuyan directamente a paliar la congestión o los daños medioambientales 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 por infraestructura calculada con arreglo a lo establecido en el artículo 7 *ter*, apartado 1, y en el artículo 7 *sexies* de la presente Directiva, salvo cuando los ingresos generados se inviertan en tramos transfronterizos de los corredores de la red básica, identificados de conformidad con el capítulo IV del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, en cuyo caso el recargo no podrá exceder del 25 % de esa tasa media ponderada por infraestructura, o cuando dos o más Estados miembros apliquen un recargo en el mismo corredor, en cuyo caso, previo acuerdo de todos los Estados miembros que forman parte de dicho corredor y de los que limitan con los Estados miembros en el territorio en el que se encuentra el tramo del corredor al que se debe aplicar un recargo, dicho recargo podrá superar el 25 % pero no podrá superar el 50 % de esa tasa media ponderada por infraestructura;
- c) la aplicación del recargo no dé lugar a 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 infraestructura de transporte o los servicios de transporte 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.

2. En el caso de un nuevo proyecto transfronterizo, solamente se podrán aplicar recargos previo acuerdo de todos los Estados miembros que participan en el proyecto.

3. Podrá aplicarse un recargo a las tasas por infraestructura que hayan sido objeto de diferenciación de conformidad con los artículos 7 *octies*, 7 *octies bis* o 7 *octies ter*.

4. 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 del presente artículo o que tendrá consecuencias adversas importantes para el desarrollo económico de las regiones periféricas, podrá adoptar actos de ejecución, rechazar el proyecto de recargo presentado por dicho Estado miembro, o solicitar su modificación. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 9 *quater*, apartado 3.

5. No podrán aplicarse recargos en los tramos de carretera en los que se perciba una tasa por congestión.

Artículo 7 octies

1. Las tasas por infraestructura podrán ser objeto de diferenciación con el fin de aliviar la congestión, reducir al máximo la degradación de la infraestructura u optimizar su uso, o favorecer la seguridad vial, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) la diferenciación es transparente, se hace pública y puede ser consultada por todos los usuarios en condiciones de igualdad;
- b) la diferenciación se aplica con arreglo a la hora del día, el tipo de día o la temporada;
- c) ninguna tasa por infraestructura es superior en más de un 175 % al nivel máximo de la tasa media ponderada por infraestructura a que se refiere el artículo 7 *ter*;
- d) los períodos punta durante los que se perciban las tasas por infraestructura más altas para reducir la congestión no superan las seis horas diarias;
- e) la diferenciación se elabora y aplica 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 del peaje a los usuarios de la carretera que viajen durante los períodos de menor actividad y un aumento de las tasas de peaje a los usuarios de la carretera que viajen durante los períodos punta en el mismo tramo de carretera;
- f) no se aplica ninguna tasa por congestión en el tramo de carretera en cuestión.

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

2. Hasta que se aplique la diferenciación de las tasas por infraestructura y las tasas por utilización a que se refiere el artículo 7 *octies bis*, en lo que respecta a los vehículos pesados, los Estados miembros diferenciarán las tasas por infraestructura en función de la clase de emisiones EURO del vehículo, de tal forma que ninguna tasa por infraestructura sea superior en más de un 100 % a la misma tasa cobrada a los vehículos equivalentes que cumplan las normas de emisiones EURO más estrictas. Una vez que se aplique la diferenciación de las tasas por infraestructura y de las tasas por utilización con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 *octies bis*, los Estados miembros podrán dejar de aplicar la diferenciación en función de la clase de emisiones EURO.

Como excepción a lo dispuesto en el párrafo primero, un Estado miembro podrá decidir no aplicar el requisito de diferenciación de la tasa por infraestructura si se da cualquiera de las siguientes condiciones:

- a) si se pusiera gravemente en peligro la coherencia de los sistemas de peaje en su territorio;
- b) si no fuese técnicamente viable introducir dicha diferenciación en el sistema de peaje de que se trate;
- c) si ello provocara un desvío de los vehículos más contaminantes, con efectos negativos para la seguridad vial y la salud pública;
- d) si el peaje incluyera una tasa por costes externos de la contaminación atmosférica.

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

3. Las diferenciaciones contempladas en el presente artículo no tendrán la finalidad de generar ingresos adicionales.».

11) Se insertan los artículos siguientes:

«Artículo 7 octies bis

1. Los Estados miembros diferenciarán las tasas por infraestructura y las tasas por utilización para los vehículos pesados con arreglo al presente artículo.

Los Estados miembros aplicarán la diferenciación a los subgrupos de vehículos pesados contemplados en el artículo 2, apartado 1, letras a) a d), del Reglamento (UE) 2019/1242, a más tardar dos años después de que se publiquen las emisiones de CO₂ de referencia relativas a esos subgrupos de vehículos en los actos de ejecución adoptados de conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242.

Para las clases 1, 4 y 5 por emisiones de CO₂, a que se refiere el apartado 2 del presente artículo, la diferenciación se aplicará a los grupos de vehículos pesados que no se contemplan en el artículo 2, apartado 1, letras a) a d), del Reglamento (UE) 2019/1242, a más tardar en un plazo de dos años después de que las emisiones de CO₂ de referencia relativas a los grupos pertinentes se publiquen en los actos de ejecución adoptados con arreglo al apartado 7 del presente artículo. Cuando se modifique el punto 5.1 del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242, mediante un acto legislativo de la Unión de manera que comprenda las emisiones de CO₂ de referencia relativas a un grupo de vehículos pesados, las emisiones de CO₂ de referencia dejarán de determinarse con arreglo al apartado 7 del presente artículo, y se determinarán con arreglo al punto 5.1 del anexo I de dicho Reglamento.

Cuando las trayectorias de reducción de emisiones relativas a los grupos de vehículos pesados no contemplados en el artículo 2, apartado 1, letras a) a d), del Reglamento (UE) 2019/1242 se determinen mediante un acto legislativo de la Unión por el que se modifique el punto 5.1 del anexo I de dicho Reglamento, las diferenciaciones para las clases 2 y 3 por emisiones de CO₂, según se definen en el apartado 2 del presente artículo se aplicarán a partir de la fecha de entrada en vigor de las nuevas trayectorias de reducción de emisiones.

Sin perjuicio de la reducción de las tasas prevista en el apartado 3, los Estados miembros podrán establecer que se apliquen tasas por utilización o por infraestructura reducidas, o exenciones de la obligación de pagar tasas por utilización o por infraestructura, a los vehículos de emisión cero pertenecientes a cualquier grupo de vehículos a partir del 24 de marzo de 2022 y hasta el 31 de diciembre de 2025. A partir del 1 de enero de 2026, dichas reducciones se limitarán al 75 % en relación con la tasa aplicable a los vehículos de la clase 1 por emisiones de CO₂ definida en el apartado 2.

2. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1 del presente artículo, los Estados miembros establecerán para cada tipo de vehículo pesado las siguientes clases por emisiones de CO₂:

- a) clase 1 por emisiones de CO₂ – vehículos no pertenecientes a ninguna de las clases por emisiones de CO₂ a que se refieren las letras b) a e);
- b) clase 2 por emisiones de CO₂ – vehículos del subgrupo de vehículos sg, matriculados por primera vez en el período de comunicación del año A, que presentan una tasa de emisiones de CO₂ que se encuentra más de un 5 % por debajo de la trayectoria de reducción de emisiones para el período de comunicación del año A, y vehículos del subgrupo de vehículos sg no pertenecientes a ninguna de las clases por emisiones de CO₂ a que se refieren las letras c), d) y e);
- c) clase 3 por emisiones de CO₂ – vehículos del subgrupo de vehículos sg, matriculados por primera vez en el período de comunicación del año A, que presentan una tasa de emisiones de CO₂ que se encuentra más de un 8 % por debajo de la trayectoria de reducción de emisiones para el período de comunicación del año A, y vehículos del subgrupo de vehículos sg no pertenecientes a ninguna de las clases por emisiones de CO₂ a que se refieren las letras d) y e);
- d) clase 4 por emisiones de CO₂ – vehículos pesados de baja emisión;
- e) clase 5 por emisiones de CO₂ – vehículos de emisión cero.

Los Estados miembros velarán por que la clasificación de un vehículo en la clase 2 o 3 por emisiones de CO₂ se reevalúe cada seis años a partir de la fecha de su primera matriculación y, cuando proceda, velarán por que el vehículo se reclasifique en la clase por emisiones pertinente en función de los umbrales aplicables en ese momento. Por lo que respecta a las tasas por utilización, la nueva clasificación será efectiva a más tardar en su primer día de validez, ya sea el mismo día de la reclasificación o un día posterior.

3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, se aplicarán tasas reducidas a los vehículos de las clases 2, 3, 4 y 5 por emisiones de CO₂, según se indica a continuación:

- a) clase 2 por emisiones de CO₂ – reducción de entre el 5 % y el 15 % de la tasa aplicable a los vehículos de la clase 1 por emisiones de CO₂;
- b) clase 3 por emisiones de CO₂ – reducción de entre el 15 % y el 30 % de la tasa aplicable a los vehículos de la clase 1 por emisiones de CO₂;
- c) clase 4 por emisiones de CO₂ – reducción de entre el 30 % y el 50 % de la tasa aplicable a los vehículos de la clase 1 por emisiones de CO₂;
- d) clase 5 por emisiones de CO₂ – reducción de entre el 50 % y el 75 % de la tasa aplicable a los vehículos de la clase 1 por emisiones de CO₂.

Cuando la tasa por infraestructura o la tasa por utilización hayan sido objeto de diferenciación en función de la clase de emisiones EURO, las reducciones a que se refiere el párrafo primero se aplicarán en correlación con la tasa aplicada a la norma de emisiones EURO más estricta.

4. Las diferenciaciones contempladas en el presente artículo no tendrán la finalidad de generar ingresos adicionales.

5. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 1, un Estado miembro podrá decidir no aplicar el requisito relativo a la diferenciación de la tasa por infraestructura con arreglo al apartado 2, cuando se perciba una tasa por costes externos de las emisiones de CO₂ y esta sea objeto de diferenciación en función de los valores de referencia de la tasa por costes externos de las emisiones de CO₂ del anexo III *quater*.

6. En los tramos de carretera en que un vehículo funcione sin emisiones de CO₂ de manera verificable, los Estados miembros podrán aplicar a dicho vehículo tasas reducidas de conformidad con la clase 5 por emisiones de CO₂. Los Estados miembros que hagan uso de esta opción aplicarán las tasas aplicables a la clase 1 por emisiones de CO₂ a ese vehículo en otros tramos de carretera.

7. La Comisión adoptará actos de ejecución para determinar las emisiones de CO₂ de referencia que se aplican a los grupos de vehículos no contemplados en el artículo 2, apartado 1, letras a) a d), del Reglamento (UE) 2019/1242.

En dichos actos de ejecución figurarán los datos pertinentes relativos a cada uno de los grupos de vehículos publicados en el informe a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (UE) 2018/956. La Comisión adoptará dichos actos de ejecución a más tardar seis meses después de la publicación del correspondiente informe a que se refiere el artículo 10 del Reglamento (UE) 2018/956.

8. A más tardar el 25 de marzo de 2027, la Comisión evaluará la aplicación y la eficacia de la diferenciación de las tasas basadas en las emisiones de CO₂, a las que se refiere este artículo, así como si siguen siendo necesarias y su coherencia con las Directivas 2003/87/CE y 2003/96/CE. Sobre la base de esa evaluación, la Comisión presentará, en su caso, una propuesta legislativa para modificar las disposiciones pertinentes de la presente Directiva sobre la diferenciación de las tasas en función de las emisiones de CO₂.

9. Cada cinco años a partir del 24 de marzo de 2022, la Comisión revisará los límites máximos de las tasas por utilización que figuran en el anexo II y los niveles de reducción de la tasa por infraestructura a que figuran en el apartado 3 y, en su caso, presentará una propuesta legislativa, basada en los resultados de este proceso de examen, para modificar dichas disposiciones.

10. Cada treinta meses a partir del 24 de marzo de 2022, la Comisión elaborará un informe en el que evaluará la idoneidad de los umbrales para las clases 2 y 3 por emisiones de CO₂ a que se refiere el artículo 7 *octies bis*, apartado 2, letras b) y c), de la presente Directiva, en relación con las emisiones de referencia publicadas de conformidad con lo dispuesto en el artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242 o con las emisiones de CO₂ notificadas de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/956 y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para modificar dichos umbrales basándose en los resultados de dicha evaluación.

11. La aplicación de la diferenciación de tasas en función de las emisiones de CO₂ a que se refiere el presente artículo no será obligatoria cuando se aplique otra medida de tarificación del carbono del combustible para el transporte por carretera de la Unión.

Artículo 7 *octies ter*

1. Los Estados miembros podrán diferenciar los peajes y las tasas por utilización para los vehículos ligeros en función del comportamiento medioambiental del vehículo, según venga determinado por las emisiones específicas de CO₂, combinadas o combinadas ponderadas, consignadas en la rúbrica 49 del certificado de conformidad del vehículo y por su comportamiento en materia de emisiones según la categoría EURO del vehículo.

Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 2 del presente artículo, se aplicarán peajes y tasas por utilización más bajos a los turismos, a los minibuses y a los vehículos comerciales ligeros que cumplan las dos condiciones siguientes:

- a) sus emisiones específicas de CO₂, determinadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión (*), son iguales a cero o están por debajo de los niveles siguientes:
 - i) para el período comprendido entre 2021 y 2024, los objetivos₂₀₂₁ a escala del parque de la UE determinados con arreglo a la parte A, punto 6, y a la parte B, punto 6, del anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo (**),
 - ii) para el período comprendido entre 2025 y 2029, los objetivos a escala del parque de la UE determinados con arreglo a la parte A, punto 6.1.1, y a la parte B, punto 6.1.1, del anexo I del Reglamento (UE) 2019/631,
 - iii) de 2030 en adelante, los objetivos a escala del parque de la UE determinados con arreglo a la parte A, punto 6.1.2, y a la parte B, punto 6.1.2, del anexo I del Reglamento (UE) 2019/631;
- b) sus emisiones contaminantes, determinadas con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151, serán las especificadas en el cuadro del anexo VII de la presente Directiva. Los Estados miembros podrán aplicar la reducción relativa a los vehículos de emisión cero que se menciona en el anexo VII de la presente Directiva sin aplicar las reducciones relativas a otras categorías de comportamiento en materia de emisiones a que se refiere dicho anexo.

2. A partir del 1 de enero de 2026, cuando sea técnicamente factible, los Estados miembros diferenciarán los peajes y la tarifa anual de las tasas por utilización para las furgonetas y los minibuses en función del comportamiento medioambiental del vehículo, conforme a las normas establecidas en el anexo VII. A tal fin, lo dispuesto en el apartado 1, párrafo segundo, será de carácter indicativo.

Cuando los Estados miembros decidan aplicar criterios de comportamiento de las emisiones o niveles de diferenciación distintos de los establecidos en el apartado 1, o decidan incluir criterios distintos o adicionales, deberán justificar su elección y notificarla a la Comisión al menos seis meses antes de la introducción de cualquier diferenciación.

No obstante, los Estados miembros podrán optar por aplicar reducciones únicamente a los vehículos de emisión cero, sin aplicar ninguna diferenciación a otros vehículos y sin notificarlo a la Comisión.

3. En las condiciones establecidas en los apartados 1 y 2, los Estados miembros podrán tener en cuenta una mejora del comportamiento medioambiental del vehículo asociada a su transformación para la utilización de carburantes alternativos.

4. Los Estados miembros podrán adoptar medidas excepcionales para la tarificación de vehículos de interés histórico.

5. Las diferenciaciones contempladas en el presente artículo no tendrán la finalidad de generar ingresos adicionales.

(*) Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, 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 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

(**) Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

12) El artículo 7 *nonies* se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se modifica como sigue:

i) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

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

ii) en la letra a) se añade el guion siguiente:

«— cuando proceda, información clara sobre las principales características del sistema de telepeaje de las carreteras, incluida la interoperabilidad.»;

b) se inserta el apartado siguiente:

«1 bis. Cuando envíen información a la Comisión de conformidad con el apartado 1, los Estados miembros podrán incluir información relativa a más de una modificación de los regímenes de peaje que incorporen tasas por infraestructura. Cuando la Comisión ya haya sido informada de una modificación, se considerará que el Estado miembro ya ha cumplido los requisitos de información del apartado 1, y esa modificación podrá aplicarse sin informar de nuevo a la Comisión.»;

c) 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 o tasas por congestión, los Estados miembros informarán a la Comisión de la red en la que se va a aplicar y de las tarifas previstas por categoría de vehículo y por clase de emisiones y, en su caso, notificarán a la Comisión con arreglo al anexo III bis, punto 2, o al anexo V, punto 2.»;

d) se suprime el apartado 4.

13) 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) tales descuentos o reducciones reflejen el ahorro real de los costes administrativos del tratamiento de los usuarios frecuentes en comparación con los ocasionales;
- c) las reducciones no excedan del 13 % de la tasa por infraestructura abonada por los vehículos equivalentes sin derecho al descuento o a la reducción.»;

b) se inserta el apartado siguiente:

«2 bis. Los Estados miembros podrán establecer descuentos o reducciones de la tasa por infraestructura para los turismos de usuarios frecuentes, en particular en las zonas en las que los núcleos de población están dispersos y en las afueras de las ciudades. Las reducciones de ingresos que se deban a los descuentos aplicados a los usuarios frecuentes no se repercutirán a los usuarios menos frecuentes.»;

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

«3. En las condiciones establecidas en el artículo 7 *octies*, apartado 1, letra b), y en el artículo 7 *octies ter* de la presente Directiva, las tarifas de los peajes relativos a los grandes proyectos de la red básica transeuropea de transporte, cuyos mapas están identificados 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 y proporcional. Sus datos se harán públicos y se facilitará que puedan ser consultados por todos los usuarios en condiciones de igualdad. Ello no conllevará la repercusión a otros usuarios de los costes adicionales en forma de peajes más elevados.».

14) El artículo 7 *undecies* se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La aplicación y el cobro de los peajes y las tasas por utilización, y la supervisión de esos pagos, se efectuarán con la mínima perturbación de la fluidez del tráfico, evitándose todo control o comprobación obligatorios en las fronteras interiores de la Unión. 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 por utilización durante las 24 horas del día, al menos de forma electrónica o en la frontera o en los principales puntos de venta, por todos los medios de pago corrientes, dentro o fuera de los Estados miembros donde se apliquen. Los Estados miembros no estarán obligados a disponer de puntos de pago físicos.»;

b) se inserta el apartado siguiente:

«2 bis. Cuando un conductor o, en su caso, el operador de transporte o el prestador del servicio europeo de telepeaje no pueda presentar pruebas relativas a la clase por emisiones del vehículo a los efectos del artículo 7 *octies*, apartado 2, el artículo 7 *octies bis*, o el artículo 7 *octies ter*, los Estados miembros podrán aplicar hasta la tarifa máxima de peaje o tasa por utilización exigible.

Los Estados miembros tomarán las medidas necesarias para garantizar que los usuarios de la carretera puedan declarar la clase por emisiones del vehículo al menos a través de medios electrónicos antes de utilizar la infraestructura. Los Estados miembros podrán ofrecer medios tanto electrónicos como no electrónicos para permitir a los usuarios presentar pruebas para beneficiarse de una reducción de las tarifas de peaje o, cuando sea oportuno, para un control. Los Estados miembros podrán exigir que se presenten pruebas a través de medios electrónicos antes de utilizar la infraestructura.

Los Estados miembros podrán adoptar las medidas necesarias para garantizar la aceptación de las pruebas posteriores a la utilización de la infraestructura durante treinta días o un período más largo determinado por los Estados miembros después de la utilización de la infraestructura y para garantizar el reembolso de cualquier diferencia entre los peajes o las tasas por utilización aplicadas y el peaje o la tasa por utilización correspondiente a la clase por emisiones del vehículo en cuestión que se derive de las pruebas aportadas dentro del plazo aplicable.»;

c) los apartados 3 y 4 se sustituyen 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 por infraestructura, el importe de la tasa por costes externos y el importe de la tasa por congestión, según corresponda, se indicarán en un recibo que se entregará al usuario de la carretera, en la medida posible por medios electrónicos. El usuario de la carretera podrá optar por que no se le entregue el recibo.

4. Cuando sea económicamente viable, los Estados miembros percibirán y recaudarán las tasas por infraestructura, las tasas por costes externos y las tasas por congestión mediante un sistema de telepeaje de carretera que cumpla lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, de la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo (*). La Comisión promoverá la cooperación entre Estados miembros que sea necesaria para asegurar la interoperabilidad de los sistemas electrónicos de cobro de peaje a escala europea.

(*) Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de marzo de 2019, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de carretera y por la que se facilita el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión (DO L 91 de 29.3.2019, p. 45).».

15) 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 facultad de los Estados miembros que introduzcan un sistema de peajes de conceder una compensación adecuada.».

16) El artículo 8 se modifica como sigue:

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

«a) el pago de las tasas por utilización comunes dará acceso a la red definida por los Estados miembros participantes con arreglo al artículo 7, apartados 1 y 2;

b) los importes de las tasas por utilización comunes los fijarán los Estados miembros participantes sin superar los límites máximos establecidos en el artículo 7 *bis*;»;

b) se añade el párrafo siguiente:

«3. En el caso de los sistemas comunes de tasas por utilización a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, la fecha final de aplicación de las diferenciaciones a que se hace referencia en el artículo 7 *octies bis*, apartado 1, párrafos segundo y tercero, se ampliará hasta el 25 de marzo de 2025, o si las emisiones de CO₂ de referencia se publican después del 24 de marzo de 2022, tres años después de la publicación de las emisiones de CO₂ de referencia.».

17) El artículo 9 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 *bis* se sustituye por el texto siguiente:

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

a) tasas reguladoras específicamente concebidas para reducir la congestión del tráfico o combatir las repercusiones medioambientales, incluida la mala calidad del aire, en cualquier carretera situada en una zona urbana, incluidas las carreteras de la red transeuropea que pasen por medio de zonas urbanas;

b) tasas específicamente destinadas a financiar la construcción, la explotación, el mantenimiento y el desarrollo de instalaciones, integradas o dispuestas a lo largo o por encima de las carreteras, que suministren energía a los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero en movimiento y que graven a dichos vehículos.

Dichas tasas se aplicarán de forma no discriminatoria.»;

b) en el apartado 2, se suprime el párrafo segundo.

18) En el artículo 9 *quater*, se añade el apartado siguiente:

«3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.».

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

«Artículo 9 *quinquies*

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 9 *sexies* por los que se modifique la presente Directiva en lo que respecta a su anexo 0, las fórmulas del anexo III *bis*, puntos 4.1 y 4.2, y los importes indicados en los cuadros de los anexos III *ter* y III *quater* a fin de adaptarlos a los avances científicos y técnicos.

En las circunstancias mencionadas en el artículo 7 *quater ter*, apartado 4, la Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 9 *sexies* por los que se modifique la presente Directiva en lo que respecta a los valores de referencia de la tasa por costes externos de las emisiones de CO₂ que figuran en el anexo III *quater*, teniendo en cuenta el precio efectivo del carbono aplicado a los combustibles para el transporte por carretera en la Unión. Dichas modificaciones se limitarán a garantizar que el nivel de las tasas por costes externos de las emisiones de CO₂ no vaya más allá de lo necesario para internalizar esos costes externos.

Artículo 9 *sexies*

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 9 *quinquies* se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 24 de marzo de 2022. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.
3. La delegación de poderes mencionada en 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 el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. 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 de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación (*).
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 9 *quinquies* entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

(*) DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.».

- 20) Se suprimen los artículos 9 *septies* y 9 *octies*.
- 21) Los artículos 10 *bis* y 11 se sustituyen por el texto siguiente:

«Artículo 10 *bis*

1. Los importes en euros establecidos en el anexo II y los importes en céntimos establecidos en los cuadros del anexo III *ter* y en el anexo III *quater* se adaptarán cada dos años para tener en cuenta los cambios en el Índice de Precios al Consumo Armonizados (IPCA) a escala de la Unión con exclusión de la energía y los alimentos no elaborados, publicado por la Comisión (Eurostat). La primera adaptación se efectuará a más tardar el 31 de marzo de 2025.

Los importes se actualizarán automáticamente, adaptando la cantidad de base en euros o en céntimos según la variación porcentual de dicho índice. Los importes resultantes se redondearán al alza hasta el euro más cercano en lo que respecta al anexo II y hasta la décima de céntimo más cercana en lo que respecta a los anexos III *ter* y III *quater*.

2. La Comisión publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* los importes revisados mencionados en el apartado 1 a más tardar el 31 de marzo de 2025. Esos importes adaptados entrarán en vigor el primer día del mes siguiente a la publicación.

Artículo 11

1. A más tardar el 25 de marzo de 2025, y posteriormente cada cinco años, los Estados miembros publicarán de forma agregada un informe sobre los peajes y las tasas por utilización percibidas en su territorio.

2. El informe publicado de conformidad con el apartado 1 incluirá información sobre:
- la evolución de las tasas por la utilización de la infraestructura viaria, a saber las redes y las categorías de vehículos cubiertas, incluida cualquier exención con arreglo a los artículos 7, 7 *quater* o 7 *octies ter*;
 - la diferenciación de las tasas por infraestructura o por utilización según la categoría de vehículo y el tipo de vehículo pesado;
 - la diferenciación de las tasas por infraestructura o por utilización según el comportamiento medioambiental de los vehículos, con arreglo a los artículos 7 *octies*, 7 *octies bis* o 7 *octies ter*;
 - cuando proceda, la diferenciación de tasas por infraestructura en función de la hora del día, el tipo de día o la temporada, con arreglo al artículo 7 *octies*, apartado 1;
 - la tasa por costes externos percibida por cada combinación de clase de vehículos, tipo de carretera y período de tiempo;
 - la tasa media ponderada por infraestructura y los ingresos totales recaudados mediante esa tasa;
 - los ingresos totales recaudados mediante la tasa por costes externos;
 - los ingresos totales recaudados mediante la tasa por congestión por categoría de vehículo;
 - los ingresos totales generados a través de recargos y los tramos de carretera en los que se han percibido;
 - los ingresos totales recaudados mediante peajes o tasas por utilización, o ambos cuando proceda;
 - 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, apartado 2. Cuando estos ingresos se asignen al presupuesto general, información sobre el nivel de gasto asignado a las infraestructuras de transporte por carretera y a los proyectos de transporte sostenible, y
 - la evolución de la cuota de vehículos pertenecientes a las distintas clases por emisiones en las carreteras de peaje.

Los Estados miembros que pongan dicha información a disposición pública en línea podrán decidir no elaborar el informe.».

22) Los anexos se modifican como sigue:

- los anexos 0, II, III, III *bis*, III *ter* y IV se modifican de conformidad con los puntos 1, 2, 3, 4, 5 y 7 del anexo de la presente Directiva;
- el texto que figura en los puntos 6 y 8 del anexo de la presente Directiva se añade como anexos III *quater*, V, VI y VII de la Directiva 1999/62/CE.

Artículo 2

Modificaciones de la Directiva 1999/37/CE

El anexo I de la Directiva 1999/37/CE se modifica como sigue:

1) El punto II.6 (V.7) se sustituye por el texto siguiente:

«(V.7) CO₂ (en g/km) o emisiones específicas de CO₂ cuando se indiquen en el punto 49.5 del certificado de conformidad CE de los vehículos pesados como se determina en el apéndice del anexo VIII del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión (*) o en el punto 49.5 del certificado de homologación de vehículo individual como se determina en el apéndice 1 del anexo III de dicho Reglamento.

(*) Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión, de 15 de abril de 2020, por el que se desarrolla el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a los requisitos administrativos para la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (DO L 163 de 26.5.2020, p. 1).».

2) Se añade el punto siguiente:

«(V.10) clase por emisiones de CO₂ de los vehículos pesados determinada en el momento de la primera matriculación, de conformidad con el artículo 7 *octies bis*, apartado 2, de la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (*).

(*) 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).».

Artículo 3

Modificaciones de la Directiva (UE) 2019/520

En el anexo I de la Directiva (UE) 2019/520, sección «Elementos de datos proporcionados como resultado de la búsqueda automatizada efectuada en virtud del artículo 23, apartado 1», Parte I «Datos relativos a los vehículos», el cuadro se sustituye por el siguiente:

«Parte I. Datos relativos a los vehículos

Elemento	O/F ⁽¹⁾	Observaciones
Número de matrícula	O	
Número de bastidor/Número de identificación del vehículo (NIV)	O	
Estado miembro de matriculación	O	
Marca	O	(D.1 ⁽²⁾) por ejemplo, Ford, Opel, Renault
Modelo de vehículo	O	(D.3) por ejemplo, Focus, Astra, Megane
Código de categoría UE	O) por ejemplo, ciclomotores, motocicletas, turismos
Clase de emisiones EURO	O	por ejemplo, Euro 4, Euro 6
Clase por emisiones de CO ₂	F	se aplica a vehículos pesados
Fecha de reclasificación	F	se aplica a vehículos pesados
CO ₂ en g/tkm	F	se aplica a vehículos pesados
Masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo	O	

⁽¹⁾ O = obligatorio cuando esté disponible en el registro nacional, F = facultativo.

⁽²⁾ Código armonizado de la Unión, véase la Directiva 1999/37/CE.».

Artículo 4

Transposición

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 25 de marzo de 2024. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

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 5***Entrada en vigor**

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

*Artículo 6***Destinatarios**

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el 24 de febrero de 2022.

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta
R. METSOLA

Por el Consejo
La Presidenta
A. PANNIER-RUNACHER

ANEXO

1) En el anexo 0, punto 3, de la Directiva 1999/62/CE, se añade el cuadro siguiente:

«Límites de emisiones EURO VI

	Valores límite							
	CO (mg/kWh)	HCT (mg/kWh)	HCNM (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x ⁽¹⁾ (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Masa de PM (mg/kWh)	Número de partículas (#/kWh)
WHSC (CI)	1 500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHSC (CI)	4 000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4 000		160	500	460	10	10	6,0 x 10 ¹¹

Nota:

PI = Encendido por chispa.

CI = Encendido por compresión.

⁽¹⁾ El nivel admisible del componente NO₂ en el valor límite de los NO_x podrá definirse posteriormente.».

2) El anexo II de la Directiva 1999/62/CE se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO II

IMPORTES MÁXIMOS EN EUROS CORRESPONDIENTES A LAS TASAS POR UTILIZACIÓN, INCLUIDOS LOS COSTES ADMINISTRATIVOS A QUE SE REFIERE EL ARTÍCULO 7 bis, APARTADO 2

Anual

	máximo de tres ejes	mínimo de cuatro ejes
EURO 0	1 899	3 185
EURO I	1 651	2 757
EURO II	1 428	2 394
EURO III	1 242	2 073
EURO IV	1 081	1 803
EURO V	940	1 567
EURO VI	855	1 425

Tasa mensual, semanal y diaria

Las tasas mensuales, semanales y diarias máximas son proporcionales a la duración del uso que se hace de la infraestructura..».

- 3) El anexo III de la Directiva 1999/62/CE se modifica como sigue:
- a) en el punto 2.1, el sexto guion se sustituye por el texto siguiente:
 - «— Los costes serán asignados a los vehículos pesados de forma objetiva y transparente, teniendo en cuenta la proporción de tráfico de vehículos pesados que deberá soportar la red y los costes asociados. A este efecto, los vehículos-kilómetros recorridos por los vehículos pesados podrán ajustarse mediante “factores de equivalencia” objetivamente justificados como los que se recogen en el punto 4 ⁽¹⁾.»;
 - b) en el punto 2.2, el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:
 - «— Los costes se distribuirán entre los vehículos pesados y el resto de los vehículos en función de los porcentajes reales y previstos de vehículos-kilómetros recorridos, y podrán ajustarse mediante factores de equivalencia objetivamente justificados como los que se recogen en el punto 4.»;
 - c) en el punto 4, el encabezamiento se sustituye por el texto siguiente:
 - «4. Porcentaje de tráfico correspondiente a los vehículos pesados, factores de equivalencia y mecanismo de corrección»;
 - d) en el punto 4, el primer guion se sustituye por el texto siguiente:
 - «— El cálculo de los peajes se efectuará basándose en los porcentajes reales y previstos de vehículos-kilómetros recorridos por los vehículos pesados, ajustados, si así se desea, mediante factores de equivalencia, para tener debidamente en cuenta los mayores costes de construcción y reparación de las infraestructuras para uso de los vehículos pesados».
- 4) El anexo III bis de la Directiva 1999/62/CE se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO III bis

REQUISITOS MÍNIMOS PARA LA PERCEPCIÓN DE UNA TASA POR COSTES EXTERNOS

En el presente anexo se fijan los requisitos mínimos aplicables a la percepción de una tasa por costes externos y, cuando corresponda, al cálculo del nivel máximo de la tasa máxima por costes externos.

1. Partes de la red de carreteras afectadas

Los Estados miembros indicarán con precisión aquellas partes de su red de carreteras que van a estar sujetas a una tasa por costes externos.

Cuando un Estado miembro tenga la intención de percibir una tasa por costes externos únicamente respecto de una o varias partes de su red de carreteras que formen parte de la red transeuropea de carreteras, así como de sus autopistas, esa parte o esas partes se escogerán tras haber realizado una evaluación que determine que la imposición de una tasa por costes externos en otras partes de esa red viaria podría tener efectos adversos para el medio ambiente, la salud pública o la seguridad vial.

A partir del 25 de marzo de 2026, el Estado miembro que tenga la intención de no percibir una tasa por costes externos de la contaminación atmosférica en tramos específicos de su red de carreteras de peaje, también elegirá esos tramos específicos sobre la base de dicha evaluación.

2. Vehículos, carreteras y períodos afectados

Cuando un Estado miembro tenga la intención de aplicar tasas por costes externos más elevadas que los valores de referencia especificados en los anexos III *ter* o III *quater*, notificará a la Comisión la clasificación de los vehículos a efectos de la diferenciación de la tasa por costes externos. Cuando proceda, notificará a la Comisión la localización de las carreteras sujetas a tasas por costes externos más elevadas [en lo sucesivo, “vías suburbanas (incluidas las autopistas)”] y de las carreteras sujetas a las tasas por costes externos menos elevadas [en lo sucesivo, “vías interurbanas (incluidas las autopistas)”].

Cuando así proceda, notificarán asimismo a la Comisión los períodos exactos que configuran el período nocturno en que puede imponerse una tasa más elevada por costes externos de contaminación acústica a fin de reflejar los mayores niveles de molestias acústicas.

⁽¹⁾ La aplicación de factores de equivalencia por parte de los Estados miembros podrá tener en cuenta la construcción de carreteras desarrollada en diversas fases o utilizando un enfoque de ciclo de vida largo.

La clasificación de las carreteras en vías suburbanas (incluidas las autopistas), vías interurbanas (incluidas las autopistas) y la definición de los citados períodos se basarán en criterios objetivos relacionados con el nivel de exposición de las carreteras y sus inmediaciones a la contaminación, como la densidad de población, la media anual de la contaminación atmosférica (en particular para las PM_{10} y el NO_2) y el número de días (para las PM_{10}) y horas (NO_2) en que superen los valores límite establecidos en la Directiva 2008/50/CE. Los criterios utilizados se indicarán en la notificación.

3. Importe de la tasa

Esta sección se aplicará en caso de que un Estado miembro tenga la intención de aplicar tasas por costes externos más elevadas que los valores de referencia especificados en los anexos III *ter* o III *quater*.

El Estado miembro o, en su caso, una autoridad independiente determinará, para cada clase de vehículo, tipo de carretera y período, según corresponda, un importe único específico. La estructura tarifaria resultante deberá ser transparente, hacerse pública y ponerse a disposición de todos los usuarios en condiciones de igualdad. La publicación tendrá lugar con tiempo suficiente antes de la aplicación. Se publicarán todos los parámetros, datos y demás información necesarios para comprender cómo se calculan los diversos elementos de coste externo.

Al fijar las tasas, el Estado miembro o, en su caso, una autoridad independiente se guiará por el principio de tarificación eficiente, es decir, la fijación de un precio cercano al coste social marginal de la utilización del vehículo sujeto a la tasa.

Para determinar la tasa se tendrán asimismo en cuenta el riesgo de desviación del tráfico y sus posibles efectos adversos para la seguridad vial, el medio ambiente y la congestión, y se estudiarán las posibles soluciones para mitigar esos riesgos.

El Estado miembro o, en su caso, una autoridad independiente controlará la eficacia del régimen de tarificación para reducir los daños medioambientales derivados del transporte por carretera. En función de la evolución de la oferta y la demanda de transporte, ajustará cada dos años, cuando sea conveniente, la estructura tarifaria y el importe específico de la tasa fijada para cada clase de vehículo, tipo de carretera y período de tiempo.

4. Elementos de costes externos

4.1. Coste de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico

Cuando un Estado miembro tenga la intención de aplicar tasas por costes externos más elevadas que los valores de referencia especificados en el anexo III *ter*, el Estado miembro o, en su caso, una autoridad independiente calculará el coste imputable de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico aplicando la fórmula que figura a continuación:

$$PCV_{ij} = \sum_k EF_{ik} \times PC_{jk}$$

donde:

- PCV_{ij} = el coste de la contaminación atmosférica emitida por el vehículo de clase *i* en una carretera de tipo *j* (euro/vehículo.kilómetro),
- EF_{ik} = el factor de emisión del contaminante *k* y el vehículo de clase *i* (gramo/vehículo.kilómetro),
- PC_{jk} = el coste monetario del contaminante *k* para el tipo de carretera *j* (euro/gramo).

Los factores de emisión serán los mismos que los utilizados por los Estados miembros para elaborar los inventarios nacionales de emisiones contemplados en la Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo (*), que exige el uso de la guía inventario de emisiones de contaminantes atmosféricos del EMEP/AEMA (**). El coste monetario de los contaminantes será estimado por los Estados miembros o, si procede, por la autoridad independiente a que se refiere el artículo 7 *quater*, apartado 2, de la presente Directiva, aplicando métodos científicamente probados.

El Estado miembro o, en su caso, una autoridad independiente podrá aplicar métodos alternativos científicamente contrastados para calcular el valor de los costes por la contaminación atmosférica en los que se utilicen datos extraídos de las mediciones de los contaminantes atmosféricos y el valor local del coste monetario de los contaminantes atmosféricos.

4.2. Coste de la contaminación acústica provocada por el tráfico

Cuando un Estado miembro tenga la intención de aplicar tasas por costes externos más elevadas que los valores de referencia especificados en el anexo III *ter*, el Estado miembro o, en su caso, una autoridad independiente calculará el coste imputable de la contaminación acústica provocada por el tráfico aplicando las fórmulas que figuran a continuación:

$$NCV_j(\text{diario}) = e \times \sum_k NC_{jk} \times POP_k / WADT$$

$$NCV_j(\text{día}) = a \times NCV_j$$

$$NCV_j(\text{noche}) = b \times NCV_j$$

donde:

- NCV_j = el coste de la contaminación acústica emitida por un vehículo pesado de transporte de mercancías en una carretera de tipo j (euro/vehículo.kilómetro),
- NC_{jk} = el coste de la contaminación acústica por persona expuesta en una carretera de tipo j al nivel de ruido k (euro/persona),
- POP_k = la población expuesta al nivel diario de ruido k por kilómetro (persona/kilómetro),
- $WADT$ = el tráfico medio diario ponderado (equivalente de turismo),
- a y b = son factores de ponderación determinados por los Estados miembros de tal modo que la tasa media ponderada por contaminación acústica resultante del cálculo vehículo kilómetro corresponda al NCV_j (diario).

La contaminación acústica provocada por el tráfico corresponde al impacto de los niveles acústicos en la salud de los ciudadanos en torno a la carretera.

La población expuesta al nivel de ruido k deberá determinarse con arreglo a los mapas estratégicos de ruido elaborados en virtud del artículo 7 de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (**), u otra fuente de datos equivalente.

El coste por persona expuesta al nivel de ruido k será estimado por los Estados miembros o, si procede, por una autoridad independiente, aplicando métodos científicamente probados.

El tráfico medio diario ponderado supondrá un factor de equivalencia “e” entre los vehículos pesados de transporte de mercancías y los turismos calculado sobre la base de los niveles de emisiones sonoras del turismo medio y del vehículo pesado de transporte de mercancías medio y teniendo en cuenta el Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo (****).

El Estado miembro o, cuando proceda, una autoridad independiente podrá establecer tasas por contaminación acústica diferenciadas para recompensar a los vehículos más silenciosos, siempre que ello no redunde en una discriminación contra los vehículos extranjeros.

4.3. Coste de las emisiones de CO₂ provocadas por el tráfico

Cuando un Estado miembro tenga la intención de aplicar una tasa por costes externos de las emisiones de CO₂ más elevada que los valores de referencia que figuran en el anexo III *quater*, el Estado miembro, o en su caso, una autoridad independiente calculará el coste imputable basándose en pruebas científicas, adoptando el enfoque del coste de evitación y teniendo en cuenta y explicando, en particular, los aspectos siguientes:

- a) la elección del nivel de emisiones que se ha fijado como objetivo;
- b) la estimación de las opciones de mitigación;
- c) la estimación de la hipótesis de referencia;
- d) la aversión al riesgo y a las pérdidas;
- e) la ponderación de la equidad.

Al menos seis meses antes aplicar dicha tasa por costes externos de las emisiones de CO₂ el Estado miembro en cuestión deberá notificarlo a la Comisión..

- (*) Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016, relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, por la que se modifica la Directiva 2003/35/CE y se deroga la Directiva 2001/81/CE (DO L 344 de 17.12.2016, p. 1).
- (**) Metodología de la Agencia Europea de Medio Ambiente: EMEP/EEA Guía de inventario de emisiones de contaminantes atmosféricos 2019 (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).
- (***) Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental (DO L 189 de 18.7.2002, p. 12).
- (****) Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CEE (DO L 158 de 27.5.2014, p. 131).»

5) El anexo III *ter* de la Directiva 1999/62/CE se sustituye por el texto siguiente:

«ANEXO III *ter*

VALORES DE REFERENCIA DE LA TASA POR COSTES EXTERNOS

En el presente anexo se establecen valores de referencia de la tasa por costes externos, incluidos el coste de la contaminación atmosférica y acústica.

Cuadro 1

Valores de referencia de la tasa por costes externos para vehículos pesados de transporte de mercancías

Clase del vehículo	Céntimo/vehículo-kilómetro	Zonas suburbanas ⁽¹⁾	Zonas interurbanas ⁽²⁾
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible inferior a 12 toneladas o de dos ejes	EURO 0	18,6	9,9
	EURO I	12,6	6,4
	EURO II	12,5	6,3
	EURO III	9,6	4,8
	EURO IV	7,3	3,4
	EURO V	4,4	1,8
	EURO VI	2,3	0,5
	Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero	2,0	0,3
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 12 y 18 toneladas o de tres ejes	EURO 0	24,6	13,7
	EURO I	15,8	8,4
	EURO II	15,8	8,4
	EURO III	12,5	6,6
	EURO IV	9,2	4,5
	EURO V	5,6	2,7
	EURO VI	2,8	0,7
	Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero	2,3	0,3

Clase del vehículo	Céntimo/vehículo-kilómetro	Zonas suburbanas ⁽¹⁾	Zonas interurbanas ⁽²⁾
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 18 y 32 toneladas o de cuatro ejes	EURO 0	27,8	15,8
	EURO I	20,4	11,3
	EURO II	20,4	11,2
	EURO III	16,3	8,9
	EURO IV	11,8	6,0
	EURO V	6,6	3,4
	EURO VI	3,1	0,8
	Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero	2,5	0,3
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible superior a 32 toneladas o de cinco ejes o más	EURO 0	33,5	19,4
	EURO I	25,0	14,1
	EURO II	24,9	13,9
	EURO III	20,1	11,1
	EURO IV	14,2	7,5
	EURO V	7,6	3,8
	EURO VI	3,4	0,8
	Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero	2,8	0,3

⁽¹⁾ Por "zonas suburbanas" se entiende zonas con una densidad de población de entre 150 y 900 habitantes/km² (densidad media de población de 300 habitantes/km²).

⁽²⁾ Por "zonas interurbanas" se entiende zonas con una densidad de población inferior a 150 habitantes/km².

Los valores del cuadro 1 podrán multiplicarse por un factor máximo de 2 en las zonas de montaña y en torno a las aglomeraciones en la medida en que lo justifiquen la menor dispersión, la pendiente de la carretera, la altitud o las inversiones térmicas. Si existen datos científicos que demuestren un factor de montaña o aglomeración mayor, este valor de referencia podrá aumentarse sobre la base de una justificación detallada.».

6) En la Directiva 1999/62/CE se inserta el anexo siguiente:

«ANEXO III *quater*

VALORES DE REFERENCIA DE LA TASA POR COSTES EXTERNOS DE LAS EMISIONES DE CO₂

En el presente anexo se establecen valores de referencia de la tasa por costes externos, teniendo en cuenta el coste de las emisiones de CO₂.

Cuadro 1

Valores de referencia de la tasa por costes externos de las emisiones de CO₂ para los vehículos pesados de transporte de mercancías

Clase del vehículo		Céntimo/ vehículo- kilómetro	Vías interurbanas (incluidas las autopistas)
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible inferior a 12 toneladas o de dos ejes	Clase 1 por emisiones de CO ₂	EURO 0	4,5
		EURO I EURO II EURO III EURO IV EURO V EURO VI	4,0
	Clase 2 por emisiones de CO ₂		3,8
	Clase 3 por emisiones de CO ₂		3,6
	Vehículos de bajas emisiones		2,0
Vehículos de emisión cero		0	
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 12 y 18 toneladas o de tres ejes	Clase 1 por emisiones de CO ₂	EURO 0	6,0
		EURO I EURO II EURO III	5,2
		EURO IV EURO V EURO VI	5,0
	Clase 2 por emisiones de CO ₂		4,8
	Clase 3 por emisiones de CO ₂		4,5
	Vehículos de bajas emisiones		2,5
	Vehículos de emisión cero		0
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 18 y 32 toneladas o de cuatro ejes	Clase 1 por emisiones de CO ₂	EURO 0	7,9
		EURO I	6,9
		EURO II	
		EURO III	
		EURO IV	6,7
		EURO V	
	EURO VI		
	Clase 2 por emisiones de CO ₂		6,4
	Clase 3 por emisiones de CO ₂		6,0
	Vehículos de bajas emisiones		3,4
Vehículos de emisión cero		0	

Clase del vehículo		Céntimo/ vehículo- kilómetro	Vías interurbanas (incluidas las autopistas)
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible superior a 32 toneladas o de cinco ejes o más	Clase 1 por emisiones de CO ₂	EURO 0	9,1
		EURO I	8,1
		EURO II	
		EURO III	
		EURO IV	8,0
		EURO V	
	EURO VI		
	Clase 2 por emisiones de CO ₂		7,6
	Clase 3 por emisiones de CO ₂		7,2
	Vehículos de bajas emisiones		4,0
Vehículos de emisión cero		0»	

- 7) En el anexo IV de la Directiva 1999/62/CE, el cuadro «Conjuntos de vehículos (vehículos articulados y trenes de carretera)» se sustituye por el texto siguiente:

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

Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clase de daños
Número de ejes y masa máxima en carga técnicamente admisible (en toneladas)		Número de ejes y masa máxima en carga técnicamente admisible (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
2 + 1 ejes				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 ejes				
23	25	23	25	II
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	
31	33	31	33	
33	36	33	36	
36	38			
2 + 3 ejes				
36	38	36	38	III
38	40			
		38	40	
2 + 4 ejes				
				II

Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clase de daños
Número de ejes y masa máxima en carga técnicamente admisible (en toneladas)		Número de ejes y masa máxima en carga técnicamente admisible (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 ejes				II
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III
3 + 2 ejes				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			
3 + 3 ejes				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
7 ejes				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
Al menos 8 ejes				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III ^b

8) En la Directiva 1999/62/CE, se añaden los anexos siguientes:

«ANEXO V

REQUISITOS MÍNIMOS PARA LA PERCEPCIÓN DE UNA TASA POR CONGESTIÓN

En el presente anexo se fijan los requisitos mínimos aplicables a la percepción de una tasa por congestión.

1. Partes de la red sujetas a una tasa por congestión, vehículos y períodos de tiempo cubiertos

Los Estados miembros deberán especificar con precisión:

- la parte o las partes de su red de carreteras que formen parte de la red transeuropea de carreteras, así como de sus autopistas, a que hace referencia el artículo 7, apartado 1, sujetas a una tasa por congestión, de conformidad con el artículo 7 *quinquies bis*, apartados 1 y 3;
- los tramos de la red sujetos a la tasa por congestión clasificados como “metropolitanos” y “no metropolitanos”. Los Estados miembros utilizarán los criterios expuestos en el cuadro 1 a los efectos de la determinación de la clasificación de cada tramo de carretera.

Cuadro 1

Criterios de clasificación de las carreteras a que se hace referencia en la letra a) como “metropolitanas” y “no metropolitanas”

Categoría de la carretera	Criterios de clasificación
“metropolitana”	Tramos de la red que penetran en aglomeraciones con una población de 250 000 habitantes o más
“no metropolitanas”	Tramos de la red no clasificados como “vía metropolitana”

- c) los períodos durante los que se aplica la tasa, para cada tramo individual. Cuando durante el período sujeto al pago de tasas se apliquen tarifas diferentes, los Estados miembros especificarán claramente el inicio y el final de cada período de aplicación de una tarifa concreta.

Los Estados miembros utilizarán los factores de equivalencia indicados en el cuadro 2 a efectos de la determinación de las tarifas según las diferentes categorías de vehículos:

Cuadro 2

Factores de equivalencia para determinar las tarifas de la tasa por congestión según las diferentes categorías de vehículos

Categoría del vehículo	Factor de equivalencia
Vehículos ligeros	1
Vehículos pesados rígidos de transporte de mercancías	1,9
Autocares y autobuses	2,5
Vehículos pesados articulados de transporte de mercancías	2,9

2. Importe de la tasa

Para cada categoría de vehículo, tramo de carretera y período de tiempo, el Estado miembro o, cuando proceda, una autoridad independiente determinará un importe específico único, establecido de conformidad con las disposiciones de la sección 1 del presente anexo, teniendo en cuenta el valor de referencia correspondiente que figura en el cuadro del anexo VI. La estructura tarifaria resultante deberá ser transparente, hacerse pública y ponerse a disposición de todos los usuarios en condiciones de igualdad.

Antes de aplicar una tasa por congestión, el Estado miembro publicará en tiempo oportuno todos los elementos siguientes:

- todos los parámetros, datos y demás información necesaria para comprender cómo se establece la clasificación de las carreteras y de los vehículos y se determinan los períodos de aplicación de la tasa;
- la descripción completa de las tasas por congestión que se aplican a cada categoría de vehículo en cada tramo de carretera y en cada período de tiempo.

Los Estados miembros pondrán a disposición de la Comisión toda la información que deba publicarse de conformidad con las letras a) y b).

Para determinar la tasa se tendrán previamente en cuenta el riesgo de desviación del tráfico y sus posibles efectos adversos para la seguridad vial, el medio ambiente y la congestión, y se estudiarán las posibles soluciones para mitigar esos riesgos.

Cuando un Estado miembro tenga la intención de aplicar una tasa por congestión más elevada que los valores de referencia que figuran en el cuadro del anexo VI, notificará a la Comisión lo siguiente:

- la localización de las carreteras sujetas a tasas por congestión,
- la clasificación de las carreteras en “metropolitanas” y “no metropolitanas”, como se especifica en la sección 1, letra b),

- iii) los períodos durante los que se aplica la tasa, como se especifica en la sección 1, letra c),
- iv) toda exención parcial o total aplicada a los minibuses, autobuses y autocares.

3. Seguimiento

El Estado miembro o, en su caso, una autoridad independiente controlará la eficacia del régimen de tarificación para reducir la congestión. En función de la evolución de la oferta y la demanda de transporte, ajustará cada tres años, si procede, la estructura tarifaria, el período o los períodos de cobro de la tasa, y la tarifa específica para cada categoría de vehículo, tipo de carretera y período de tiempo.

ANEXO VI

VALORES DE REFERENCIA DE LA TASA POR CONGESTIÓN

En el presente anexo se establecen los valores de referencia de la tasa por congestión.

Los valores de referencia que figuran en el cuadro a continuación se aplicarán a los vehículos ligeros. Para las demás categorías de vehículos la tasa por congestión se determinará multiplicando la tarifa aplicada a los vehículos ligeros por los factores de equivalencia que figuran en el cuadro del anexo V.

Cuadro

Valores de referencia de la tasa por congestión para los vehículos ligeros

Céntimo/vehículo.kilómetro	Metropolitanas	No metropolitanas
Autopistas	25,9	23,7
Carreteras principales	61,0	41,5

ANEXO VII

COMPORTAMIENTO EN MATERIA DE EMISIONES

El presente anexo establece el comportamiento en materia de emisiones de contaminantes según el cual se diferenciarán los peajes y las tasas por utilización de conformidad con el artículo 7 *octies ter*, apartado 1, letra b).

Cuadro

Criterios de comportamiento en materia de emisiones de contaminantes para los vehículos ligeros

Peajes y tasas por utilización	5-15 % inferior a la tarifa máxima	15-25 % inferior a la tarifa máxima	25-35 % inferior a la tarifa máxima	Hasta el 75 % inferior a la tarifa máxima
Comportamiento en materia de emisiones	Euro-6d-temp-x #	Euro-6d-x #	Valores máximos declarados de valores de RDE para las emisiones de contaminantes ## < 80 % de los límites de emisiones aplicables	Vehículos de emisión cero

Donde x puede estar vacío o puede ser uno de los siguientes (EVAP, EVAP-ISC, ISC o ISC-FCM).

Para NO_x y PN como se indica en el punto 48.2, del certificado de conformidad, en el apéndice del anexo VIII del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión (*).

(*) Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión, de 15 de abril de 2020, por el que se desarrolla el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a los requisitos administrativos para la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (DO L 163 de 26.5.2020, p. 1).»