



Bruselas, 22 de noviembre de 2019
(OR. en)

14383/19

**Expediente interinstitucional:
2017/0114(COD)**

TRANS 545

INFORME

De: Secretaría General del Consejo

A: Consejo

N.º doc. prec.: ST 14059/19

N.º doc. Ción.: ST 9672/17 + ADD 1

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

– Orientación general

I. INTRODUCCIÓN

1. El 1 de junio de 2017, la Comisión presentó al Parlamento Europeo y al Consejo la propuesta de referencia como parte del primer conjunto de medidas sobre movilidad.
2. La Comisión presentó su propuesta para abordar problemas relacionados con la emisión de gases de efecto invernadero, la financiación de las infraestructuras viarias y la congestión. La propuesta modifica la Directiva relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras (Directiva 1999/62/CE).

II. TRABAJOS EN OTRAS INSTITUCIONES

3. El Parlamento Europeo designó a la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) responsable de la propuesta y nombró ponente para la octava legislatura a D.^a Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy (SD, FR).
4. El 25 de octubre de 2018, el Parlamento adoptó su posición en primera lectura.
5. D. Giuseppe Ferrandino (SD, IT) fue nombrado ponente para la novena legislatura.
6. El Comité Económico y Social Europeo adoptó su dictamen sobre la propuesta durante su 529.^º pleno, el 18 de octubre de 2017. El Comité Europeo de las Regiones adoptó su dictamen durante su 127.^º pleno, el 1 de febrero de 2018.

III. TRABAJOS EN EL CONSEJO

7. El Grupo «Transportes Terrestres» empezó sus trabajos el 1 de junio de 2017 con una presentación general de la propuesta. El 21 de junio de 2017 se estudió la evaluación del impacto.
8. El 5 de diciembre de 2017, el Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Transporte) mantuvo un debate de orientación sobre la propuesta (doc. 14426/17) y el 6 de junio de 2019 se presentó un informe de situación (doc. 9331/19).

IV. ASUNTOS PENDIENTES

9. La Presidencia considera que la propuesta es fundamental para reducir las emisiones de carbono procedentes del sector del transporte y que puede marcar una gran diferencia como medida de apoyo para que los Estados miembros reduzcan las emisiones del sector del transporte por carretera. Las disposiciones del nuevo artículo 7 *octies-bis* son esenciales para lograr este resultado, ya que establece una nueva herramienta obligatoria a escala de la UE para diferenciar las tasas de infraestructura y las tasas de utilización de los vehículos pesados en función de las emisiones de CO₂. En otros artículos se contempla la flexibilidad que precisan los Estados miembros, lo que permite la aplicación de la Directiva de la manera más eficiente, garantizando al mismo tiempo el nivel necesario de armonización de las normas.

10. Los considerandos no se han analizado sistemáticamente y dicha tarea debe realizarse en el Grupo «Transportes Terrestres» una vez se haya acordado la orientación general.

V. **CONCLUSIÓN**

11. El 20 de noviembre de 2019, el Comité de Representantes Permanentes analizó el texto transaccional y decidió presentarlo, como figura en el anexo del presente informe, para alcanzar una orientación general en el Consejo de Transporte, Telecomunicaciones y Energía (Transporte) del 2 de diciembre de 2019.
12. Se ruega al Consejo que acuerde una orientación general. Asimismo, se ruega al Consejo que solicite al Grupo «Transportes Terrestres» que ultime los trabajos, armonizando los considerandos que no se incluyen en la orientación general, de conformidad con los artículos y los anexos del texto acordado.

Propuesta de

**DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los
vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas
infraestructuras**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

[no se reproducen los considerandos]

¹ DO C [...] de [...], p. [...].

² DO C [...] de [...], p. [...].

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

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 sobre vehículos pesados de transporte de mercancías;
 - b) los peajes y tasas de utilización impuestos a los vehículos.
2. La presente Directiva no se aplicará a los vehículos [...] que **se utilicen** exclusivamente en los territorios no europeos de los Estados miembros.
3. La presente Directiva no se aplicará a los vehículos **pesados** matriculados en las Islas Canarias, Ceuta y Melilla, las Azores o Madeira que realicen operaciones de transporte exclusivamente en dichos territorios o entre dichos territorios y el territorio continental de España o Portugal, respectivamente.

4. **Los Estados miembros podrán optar por no aplicar el artículo 7 *quater*, apartado 5, el artículo 7 *octies*, apartados 1 y 2, y el artículo 7 *octies-bis* a los peajes y tasas de utilización relativos a las infraestructuras viarias objeto de contratos de concesión, hasta que se renueve o se modifique sustancialmente el contrato, y cuando**
 - a) **el contrato se haya firmado antes del [DO: insértese la fecha de entrada en vigor de la Directiva de modificación]; o**
 - b) **las ofertas o respuestas a invitaciones a negociar como parte de un procedimiento negociado se hayan recibido antes del [DO: insértese la fecha de entrada en vigor de la Directiva de modificación].**
5. **El apartado 4 también se aplicará a los contratos a largo plazo celebrados entre una entidad pública y una entidad no pública firmados antes del [DO: insértese la fecha de entrada en vigor de la Directiva de modificación] para la ejecución de obras y/o la gestión de servicios distintos de la ejecución de obras que no incluyan la transferencia del riesgo ligado a la demanda.**

Artículo 2

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 Consejo³ que figura en los mapas del anexo I de dicho Reglamento;
- 2) «costes de construcción»: los costes relativos a la construcción, incluidos en su caso los costes de financiación, de uno de los siguientes elementos:
 - a) nuevas infraestructuras o nuevas mejoras de infraestructuras, incluidas las reparaciones estructurales significativas;

³ Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte (DO L 348 de 20.12.2013, p. 1).

- b) infraestructuras o mejoras de infraestructuras (incluidas las reparaciones estructurales significativas) que se hayan terminado no más de 30 años antes del 10 de junio de 2008, si los sistemas de peaje estaban ya en funcionamiento el 10 de junio de 2008, o que se hayan terminado no más de 30 años antes del establecimiento de cualesquiera nuevos sistemas de peaje instaurados después del 10 de junio de 2008;
 - c) infraestructuras o mejoras de infraestructuras finalizadas **más de treinta años** antes del 10 de junio de 2008 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 30 años. «costes de financiación»:
- 3) «costes de financiación»: los intereses de los préstamos y la rentabilidad de los recursos propios de cualquier tipo aportados por los accionistas;
- 4) «reparaciones estructurales significativas»: cualquier reparación estructural, excepto aquellas que, en el momento de que se trate, hayan dejado de beneficiar a los usuarios de la carretera, en particular cuando la obra de reparación haya sido sustituida por una renovación del firme u otra obra de construcción;
- 5) «autopista»: una carretera especialmente concebida y construida para la circulación de vehículos automotores, a la que no tienen acceso las propiedades colindantes y que cumple los siguientes criterios:
- a) está dotada, salvo en puntos especiales o de modo temporal, de dos sentidos de circulación con calzadas distintas, separadas por una franja divisoria no destinada a la circulación o, excepcionalmente, por otros medios;
 - b) no presenta pasos a nivel con ninguna carretera, vía férrea o de tranvía, ni con ninguna vía para la circulación de bicicletas o peatones;
 - c) está señalizada específicamente como autopista;

- 6) «peaje»: un importe específico basado en la distancia recorrida en una infraestructura determinada y en el tipo de vehículo, cuyo pago da derecho a un vehículo a utilizar las infraestructuras, y que comprende **una o más de las siguientes tasas**:
- una tasa de infraestructura;
 - una tasa por congestión;
 - una tasa por costes externos;
- 7) «tasa de infraestructura»: tasa percibida con objeto de recuperar los costes de construcción, mantenimiento, funcionamiento y desarrollo relacionados con infraestructuras, soportados en un Estado miembro;
- 8) «una tasa por costes externos»: tasa percibida con objeto de recuperar los costes [...] relacionados con la contaminación atmosférica o acústica provocadas por el tráfico [...]y/o **las emisiones de CO₂ provocadas por el tráfico**;
- 8 bis**) «coste de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico»: coste de los daños ocasionados por la liberación a la atmósfera de partículas y de precursores del ozono, como el óxido de nitrógeno y los compuestos orgánicos volátiles, durante la utilización de un vehículo;
- 8 ter**) «coste de la contaminación acústica provocada por el tráfico»: coste de los daños ocasionados por el ruido emitido por los vehículos o creado por la interacción de estos con la superficie de la carretera;
- 8 quater) «coste de las emisiones de CO₂ provocadas por el tráfico»: coste de los daños ocasionados por la liberación a la atmósfera de dióxido de carbono durante la utilización de un vehículo;**
- 9) «congestión»: situación en la que los volúmenes de tráfico se aproximan a la capacidad máxima de una carretera o la superan;
- 10) «tasa de congestión»: tasa cobrada a los vehículos con objeto de recuperar los costes de congestión soportados por un Estado miembro [...];

- 11) [...]
- 12) [...]
- 13) «tasa media ponderada de infraestructura»: ingresos totales recaudados mediante la percepción de una tasa de infraestructura durante un período determinado, dividida por el número de vehículos pesados-kilómetros recorridos en los tramos de la carretera sujetos al pago de la tasa durante ese período;
- 14) «tasa de utilización»: el pago de un importe determinado que da derecho a un vehículo a utilizar durante un período determinado las infraestructuras a que se refiere el artículo 7, apartados 1 y 2;
- 15) «vehículo»: [...] **un vehículo de motor o conjunto de vehículos articulados, destinados o utilizados para el transporte de pasajeros o mercancías por carretera**;
- 16) «vehículo pesado»: [...] **un vehículo de motor con una masa máxima autorizada superior a 3,5 toneladas**;
- 17) «vehículo pesado de transporte de mercancías»: un vehículo destinado al transporte de mercancías y cuya masa máxima autorizada es superior a 3,5 toneladas;
- 18) «autocar [...] y autobús»: un vehículo destinado al transporte de más de ocho pasajeros, además del conductor, y cuya masa máxima autorizada es superior a 3,5 toneladas;
- 19) «vehículo ligero»: [...] **un vehículo cuya masa máxima autorizada no es superior a 3,5 toneladas**;

- 20) «turismo»: un vehículo [...] **con un máximo de ocho plazas de asiento, además de la del conductor, y cuya masa máxima autorizada no es superior a 3,5 toneladas, o una autocaravana;**
- 21) «minibús»: un vehículo destinado al transporte de más de ocho pasajeros, además del conductor, y cuya masa máxima autorizada no es superior a 3,5 toneladas;
- 21 bis) «autocaravana»: un vehículo con un espacio habitable que contiene equipamientos tales como asientos y mesa, camas que pueden formarse por conversión de los asientos convertibles, cocina y armarios, cuya masa máxima autorizada no es superior a 3,5 toneladas;**
- 22) «[...] **vehículo comercial ligero**»: un vehículo destinado al transporte de mercancías, y cuya masa máxima autorizada no es superior a 3,5 toneladas;
- 23) [...]
- 23) «vehículo de emisión cero»:**
- i) **turismo o vehículo comercial ligero sin motor de combustión interna; o**
 - ii) **vehículo pesado tal como se define en el artículo 3, punto 11, del Reglamento (UE) 2019/1242⁴;**
- 24) «operador de transporte»: una empresa que transporta mercancías o pasajeros por carretera;

⁴ **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).**

- 25) «vehículo de la categoría «EURO 0», «EURO I», «EURO II», «EURO III», «EURO IV», «EURO V», «EEV», «EURO VI"»: un vehículo pesado conforme a los límites de emisión establecidos en el anexo 0;
- 26) «tipo de vehículo **pesado**»: la categoría en la que se incluye un vehículo pesado según el número de ejes, las dimensiones o el peso, u otros elementos de clasificación de vehículos según el daño que causan a las carreteras, como el sistema de clasificación por daños a las carreteras que figura en el anexo IV, siempre y cuando el sistema de clasificación utilizado se base en características del vehículo que, o bien consten en la documentación del vehículo utilizada en todos los Estados miembros, o bien sean claramente visibles;
- 26 bis) «subgrupo de vehículos»: un grupo de vehículos tal como se define en el artículo 3, punto 8), del Reglamento (UE) 2019/1242;**
- 27) «contrato de concesión»: [...] **una concesión de obras o de servicios** tal como se define en el artículo [...] **5, punto 1**, de la Directiva 2014/[...] **23**/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁵,
- 28) «peaje de concesión»: un peaje cobrado por un concesionario en virtud de un contrato de concesión;
- 29) «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 de consumo armonizado a escala de la Unión con exclusión de la energía y los alimentos no elaborados según lo publicado por la Comisión (en Eurostat);**
- [...]

⁵ 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).».

- 30) **«primer valor de referencia»: para cada subgrupo de vehículos, el valor de las emisiones de CO₂ correspondiente al percentil 10 más bajo de los datos de seguimiento a que se refiere el artículo 7 *octies-bis*, con exclusión de los vehículos de emisión cero en el cálculo de estos valores;**
- 31) **«segundo valor de referencia»: para cada subgrupo de vehículos, el valor de las emisiones de CO₂ correspondiente al percentil 20 más bajo de los datos de seguimiento a que se refiere el artículo 7 *octies-bis*, con exclusión de los vehículos de emisión cero en el cálculo de estos valores;**

A los efectos del punto 2:

- a) en cualquier circunstancia, la proporción de los costes de construcción que habrá de tenerse en cuenta no podrá ser superior a la proporción del período de vida útil predeterminada de los componentes de la infraestructura que quede por transcurrir el 10 de junio de 2008, o en la fecha en que se instauren los nuevos 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 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.

[suprimido: [...]».

- 3) El artículo 7 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 7

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1 *bis*, los Estados miembros podrán mantener o introducir peajes y/o tasas de utilización en la red transeuropea de carreteras o en determinados tramos de dicha red, y en cualquier otro tramo adicional de su red de autopistas que no forme parte de la red transeuropea de carreteras en las condiciones fijadas en los apartados 3 a [...] **8 bis** del presente artículo y en los artículos *7 bis* a *7 duodecies*.
 2. El apartado 1 se entenderá sin perjuicio del derecho de los Estados miembros, de conformidad con el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, a aplicar peajes y tasas de utilización en otras carreteras, siempre y cuando estos no supongan discriminación alguna contra el tráfico internacional y no den lugar a distorsiones de la competencia entre operadores. Los peajes y tasas de utilización aplicados las carreteras distintas de las de la red transeuropea de carreteras y distintas de las autopistas cumplirán las condiciones establecidas en los apartados 3 y 4 del presente artículo, el artículo *7 bis*, y el artículo *7 undecies*, apartados 1, 2 y 4.
- 2 bis.** **Sin perjuicio de otras disposiciones de la presente Directiva, los peajes y tasas de utilización aplicables a diferentes categorías de vehículos, como los vehículos pesados, los vehículos pesados de transporte de mercancías, los autocares y autobuses, los vehículos ligeros, los vehículos comerciales ligeros y los turismos, pueden introducirse o mantenerse de manera independiente.**
3. Los Estados miembros no impondrán simultáneamente peajes y tasas de utilización a una categoría determinada de vehículos por el uso de un mismo tramo de carretera. No obstante, los Estados miembros que impongan tasas de utilización en su red podrán también cobrar peajes por el uso de puentes, túneles y puertos de montaña.

Los Estados miembros podrán decidir no aplicar el artículo 7 *quater*, apartado 5, y el artículo 7 *octies-bis*, apartado 1, a los peajes por uso 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*, apartado 5, y del artículo 7 *octies-bis*, apartado 1, no sería técnicamente viable para introducir dicha diferenciación en el sistema de peaje en cuestión;
- b) la aplicación del artículo 7 *quater*, apartado 5, y del artículo 7 *octies-bis*, apartado 1, 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*, apartado 5, y el artículo 7 *octies-bis*, apartado 1, lo notificarán a la Comisión.

4. Los peajes y las tasas de utilización no supondrán discriminación alguna, directa o indirecta, por razón de la nacionalidad del usuario de la carretera, del Estado miembro o del tercer país de establecimiento del operador de transporte o de matriculación del vehículo, o del origen o destino de la operación de transporte.

4 bis. Los Estados miembros podrán establecer que se apliquen tarifas de peaje o tasas de utilización reducidas y excluir los tramos de carretera de baja intensidad de tráfico situados en zonas poco pobladas.

5. Los Estados miembros podrán establecer que se apliquen tarifas de peaje o tasas de utilización reducidas, o exenciones de la obligación de pagar peajes o tasas de utilización a:

- i) 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 Consejo⁶; y
- ii) **cualquier vehículo** [...] al que se apliquen las condiciones que se establecen en el artículo 6, apartado 2, letras a), b) y c) de la presente Directiva.

⁶ 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).

6. [...]

7. [...].

8. Hasta el [...] **[DO: insértese la fecha de entrada en vigor + ocho años]**, en lo que se refiere a los vehículos pesados **de transporte de mercancías** [...], los Estados miembros podrán optar por cobrar peajes o tasas de utilización únicamente a los vehículos **pesados de transporte de mercancías** cuyo peso máximo autorizado, incluida la carga, no sea inferior a 12 toneladas, si consideran que hacer extensivo dicho cobro a los vehículos de menos de 12 toneladas tendría como efecto:

- a) tener importantes consecuencias negativas en la fluidez del tráfico, el medio ambiente, los niveles de ruido, la congestión, la salud o la seguridad vial, debido al desvío del tráfico;
- b) entrañar costes administrativos superiores al [...] **15 %** de los ingresos adicionales que habría generado esa ampliación; o
- c) **afectar a una categoría de vehículos que no ocasiona más del 10 % de los costes de infraestructura imputables.**

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

8 bis. **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, por una parte, y para los vehículos pesados de transporte de mercancías, por otra.**

9. [...]

10. [...] ».

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

«Artículo 7 bis

1. Las tasas de utilización serán proporcionales a la duración de la utilización de la infraestructura.
2. En la medida en que se apliquen tasas de utilización a los vehículos pesados, estos podrán utilizar la infraestructura durante como mínimo alguno de los períodos siguientes: un día, una semana, un mes, y un año. La tarifa mensual no será superior al 10 % de la tarifa anual, la tarifa semanal no será superior al 5 % de la tarifa anual y la tarifa diaria no será superior al 2 % de la tarifa anual. **Los Estados miembros podrán aplicar exclusivamente tarifas anuales a los vehículos matriculados en su territorio.**

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

3. En la medida en que se apliquen tasas de infraestructura a los turismos, estos podrán utilizar la infraestructura durante como mínimo alguno de los períodos siguientes: 10 días, un mes o dos meses, o ambos, y un año. La tarifa bimensual no será superior al **33 %** de la tarifa anual [...] y la tarifa mensual no será superior al **20 %** de la tarifa anual. [...] La tarifa de diez días no será superior al **13 %** de la tarifa anual.

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

En relación con los regímenes de tasas de utilización adoptados antes del [...] **[DO: insértese la fecha de entrada en vigor]**, los Estados miembros podrán mantener las tarifas por encima de los límites establecidos en el párrafo primero, en vigor antes de esa fecha, y las tarifas superiores correspondientes para otros períodos de uso, de conformidad con el principio de igualdad de trato. No obstante, se ajustarán a los límites establecidos en el párrafo primero, así como al párrafo segundo, en cuanto entren en vigor regímenes de peaje o tarificación sustancialmente modificados y, a más tardar, a partir del [...] **[DO: insértese la fecha de entrada en vigor + ocho años]**.

4. En relación con los minibuses y [...] **los vehículos comerciales ligeros**, los Estados miembros deberán cumplir lo dispuesto o bien en el apartado 2, o bien en el apartado 3. No obstante, los Estados miembros [...] **podrán** establecer **importes de tasas de utilización diferentes** para los minibuses y [...] **los vehículos comerciales ligeros con respecto a los turismos [...]».**

4 bis) El artículo 7 ter se sustituye por el texto siguiente:

«*Artículo 7 ter*

1. La tasa de infraestructura **para vehículos pesados** se basará en el principio de recuperación de los costes de infraestructura. La tasa media ponderada de 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 de infraestructura podrá incluir también un rendimiento del capital utilizado 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 de infraestructura **para vehículos pesados** y a los vehículos sujetos al pago de las mismas. Los Estados miembros podrán optar por recuperar solo un porcentaje de dichos costes.».

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

«Artículo 7 *quater*

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

Cuando los Estados miembros apliquen una tasa por costes externos relacionada con la contaminación atmosférica o acústica de los vehículos pesados, [...] esta será variable y se establecerá conforme a los requisitos mínimos y los métodos mencionados en el anexo III *bis* y respetará los valores de referencia establecidos en el anexo III *ter*.

2. Los costes que se tomen en consideración corresponderán a la red o a la parte de la red en la que se perciban tasas por costes externos y a los vehículos sujetos al pago de las mismas. Los Estados miembros podrán optar por recuperar solo un porcentaje de dichos costes.
3. La tarifa por costes externos correspondiente a la contaminación atmosférica 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 bis.** **Un Estado miembro podrá no aplicar el requisito relativo a la diferenciación de la tasa de infraestructura o la tasa de utilización con arreglo al artículo 7 *octies-bis*, apartado 1 *bis* cuando se aplique una tasa por costes externos para las emisiones de CO₂ y esta sea objeto de diferenciación con arreglo a los valores de referencia de la tasa por costes externos para las emisiones de CO₂ previstos en el anexo III *quater* o en el acto de ejecución a que se refiere el apartado 3 *quater*.**

Una tasa por costes externos para las emisiones de CO₂ podrá combinarse con una tasa de infraestructura que ha sido objeto de diferenciación con arreglo al artículo 7 *octies-bis*.

- 3 ter.** **En el caso de los autobuses y los autocares, los Estados miembros podrán optar por aplicar valores iguales o inferiores a los establecidos en el anexo III *quater*.**

3 quater. La Comisión adoptará actos de ejecución, de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 9 *quater*, apartado 3, para fijar los valores de referencia de la tasa por costes externos para las emisiones de CO₂ de los vehículos que pertenecen a las clases por emisiones de CO₂ 2 y 3 a que se refiere el artículo 7 *octies-bis*, apartado 1 *bis*, y para revisar dichos valores de los vehículos de bajas emisiones. Dichos actos de ejecución se adoptarán en el plazo de un año a partir de la fecha en que la Comisión publique por primera vez con arreglo al artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242, los datos de las emisiones de CO₂ de referencia, necesarios para el cálculo de los valores de los costes externos de una clase de vehículos contemplada en el anexo III *quater*.

[3 *quinquies*. *suprimido*]

3 *sexies*. Los Estados miembros también podrán aplicar tasas por costes externos para las emisiones de CO₂ más elevadas que los valores de referencia establecidos en el anexo III *quater*, siempre que se haga de forma no discriminatoria y que no se supere el doble de los valores que figuran en el anexo III *quater*. Cuando los Estados miembros apliquen el presente apartado, justificarán su decisión y se la notificarán a la Comisión.

4. El importe de la tasa por costes externos lo fijará 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 o de la recaudación total o parcial de la tasa.
5. A partir del [...] **[DO: insértese la fecha de entrada en vigor + cuatro años]**, los Estados miembros que cobren peajes aplicarán una tasa por costes externos a los vehículos pesados, como mínimo en [...] una parte de la red a que se refiere el artículo 7, apartado 1, donde los daños medioambientales causados por los vehículos pesados sean los más importantes. [...] ».⁷

⁷

Añádase un nuevo considerando: Los Estados miembros deben tener la posibilidad de limitar, cuando proceda, la aplicación de tasas por costes externos a los vehículos pesados a las partes de la red en las que se apliquen tasas de infraestructura.

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

«Artículo 7 *quinquies*

A más tardar seis meses después de la adopción de futuras normas de emisiones EURO más estrictas, la Comisión presentará, cuando proceda, una propuesta legislativa para determinar los valores de referencia correspondientes del anexo III *ter.*».

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

«Artículo 7 *quinquies bis*

1. De conformidad con los requisitos establecidos en el anexo V, los Estados miembros podrán introducir una tasa de congestión en cualquier tramo de su red de carreteras que sufra congestión. La tasa de congestión solamente podrá aplicarse en los tramos de carretera periódicamente congestionados y solamente durante los períodos en que habitualmente estén congestionados.
2. Los Estados miembros determinarán los tramos de carretera y los períodos de tiempo a que se refiere el apartado 1 sobre la base de criterios objetivos relacionados con el nivel de exposición a la congestión de las carreteras y sus inmediaciones, tales como los retrasos medios o la longitud de las colas.
3. La tasa de congestión que se imponga 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. **Los Estados miembros podrán eximir, total o parcialmente, de la tasa de congestión a los minibuses, autocares y autobuses.**
4. La tasa de congestión reflejará los costes que supone un vehículo para los demás usuarios de la carretera e, indirectamente, para el conjunto de la sociedad [...], [...] **respetará los valores de referencia** que se recogen en el anexo VI para cada tipo de carretera, y se establecerá con arreglo a los requisitos mínimos a que se refiere el anexo V. **Cuando un Estado miembro pretenda aplicar una tasa de congestión que supere los valores de referencia establecidos en el anexo VI, lo notificará a la Comisión conforme a los requisitos a que se refiere el anexo V.**

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

6 bis) 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 de 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 en régimen 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 valoración de esa equivalencia se basará en un período de referencia lo suficientemente largo y adecuado a la naturaleza de la concesión.».

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

«*Artículo 7 septies*

- 1. Previa notificación a la Comisión, los Estados miembros podrán añadir un recargo a la tasa de infraestructura percibida en determinados tramos de la carretera que sufran periódicamente problemas de congestión, o cuya utilización por los vehículos provoque importantes daños al medio ambiente, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:
 - a) los ingresos generados por el recargo se invierten en la financiación de **la mejora de los servicios de transporte o la construcción o mantenimiento** de infraestructuras de transporte de la red básica determinada con arreglo al capítulo III del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, que contribuyan directamente a paliar la congestión o los daños al medio ambiente y que estén situados en el mismo corredor que el tramo de carretera en el que se aplica el recargo;

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

Cuando dos o más Estados miembros apliquen un recargo en el mismo corredor, este no podrá superar el 50 %;

- c) la aplicación del recargo no da lugar a un trato discriminatorio del tráfico comercial respecto de otros usuarios de la carretera;
- d) antes de la aplicación del recargo, se presenta a la Comisión una descripción de la ubicación exacta en la que se aplica el recargo y una prueba acreditativa de la decisión de financiar la construcción de los corredores de la red básica indicados en la letra a);
- e) el período de aplicación del recargo está definido y delimitado por anticipado y se ajusta, en lo que a los ingresos previstos se refiere, a los planes de financiación y a los análisis de costes y beneficios de los proyectos cofinanciados con esos ingresos.

- 1 *bis*. En el caso de un nuevo proyecto transfronterizo, solamente se podrán aplicar recargos previo acuerdo de todos los Estados miembros que participan en el proyecto.
2. Podrá aplicarse un recargo a las tasas de infraestructura que hayan sido diferenciadas de conformidad con los artículos 7 *octies*, 7 *octies-bis* o 7 *octies bis*.
3. Una vez recibida de parte de un Estado miembro que se proponga aplicar un recargo la información requerida a tal efecto, la Comisión pondrá dicha información a disposición de los miembros del Comité indicado en el artículo 9 *quater*. Cuando la Comisión considere que el recargo proyectado no reúne las condiciones establecidas en el apartado 1 o cuando considere que tendrá consecuencias adversas importantes para el desarrollo económico de las regiones periféricas, podrá, mediante actos de ejecución, rechazar el proyecto de recargo presentado por dicho Estado miembro o solicitar su modificación. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento [...] de examen a que se refiere el artículo 9 *quater*, apartado 3.

4. [...]
5. No podrán aplicarse recargos en los tramos de carretera en los que se cobre una tasa de congestión.

Artículo 7 octies

1. [...] Las tasas de infraestructura podrán diferenciarse 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 términos de igualdad;
 - b) la diferenciación se aplica con arreglo a la hora del día, el tipo de día o la temporada;
 - c) ninguna tasa de infraestructura es superior en más de un 175 % al tope máximo de la tasa media ponderada de infraestructura a que se refiere el artículo 7 *ter*;
 - d) los períodos punta durante los que se cobran las tasas de infraestructura más altas para reducir la congestión no superan las cinco 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 de la tarifa de peaje a los [...] **usuarios de la carretera** que viajen durante los períodos de menor actividad y un aumento de la tarifa 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 de 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 de infraestructura y las tasas de utilización a que se refiere el artículo 7 *octies-bis*, en lo que respecta a los vehículos pesados, los Estados miembros diferenciarán las tasas de infraestructura en función de la categoría EURO de emisiones del vehículo, de tal forma que ninguna tasa de infraestructura sea superior en más de un 100 % a la misma tasa cobrada a los vehículos equivalentes que cumplan las normas de emisiones más estrictas. Una vez que se aplique la diferenciación de las tasas de infraestructura y de las tasas de utilización con arreglo a lo dispuesto en el artículo 7 *octies-bis*, los Estados miembros dejarán de aplicar la diferenciación en función de la categoría EURO de emisiones. [...]

Los Estados miembros podrán aplicar a los vehículos de emisión cero una reducción de hasta el 75 % de la tasa prevista para los vehículos que cumplen las normas de emisiones más estrictas a partir del [DO: insértese la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva de modificación]

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

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

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

3. Cuando, durante un control, un conductor o, en su caso, un operador de transporte, no pueda presentar los documentos del vehículo que certifiquen la clase de este en función de sus emisiones a los efectos del apartado 2, y cuando el proveedor del servicio europeo de telepeaje, en su caso, tampoco pueda suministrar esta información, los Estados miembros podrán aplicarle la tarifa máxima de peaje exigible.

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

7 bis) Se inserta el artículo 7 *octies-bis* siguiente:

«Artículo 7 octies-bis

1. Los Estados miembros aplicarán una diferenciación de las tasas de infraestructura y las tasas de utilización para los vehículos pesados con arreglo al presente artículo.

La diferenciación se aplicará a un subgrupo de vehículos pesados a partir de dos años tras la entrada en vigor del acto de ejecución pertinente para dicho subgrupo, de conformidad con lo contemplado en el apartado 2 o 3.

A partir de dicha fecha, los Estados miembros dejarán de aplicar la diferenciación en función de la categoría EURO de emisiones dispuesta en el artículo 7 *octies* en relación con el vehículo pesado en cuestión.

- 1 bis.** 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 que no pertenecen 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 con emisiones de CO₂ inferiores o iguales al segundo valor de referencia de su subgrupo de vehículos específico, pero que no pertenecen a ninguna de las clases por emisiones de CO₂ a que se refieren las letras c) a e);
- c) clase 3 por emisiones de CO₂: vehículos con emisiones de CO₂ inferiores o iguales al primer valor de referencia de su subgrupo de vehículos específico, pero que no pertenecen a ninguna de las clases por emisiones de CO₂ a que se refieren las letras d) a e);

- d) **clase 4 por emisiones de CO₂: vehículos pesados de bajas emisiones, según se definen en el artículo 3, punto 12, del Reglamento (UE) 2019/1242;**
- e) **clase 5 por emisiones de CO₂: vehículos de emisión cero.**

- 1 ter.** La tarifa máxima de las tasas de infraestructura o de utilización aplicable a un determinado tipo de vehículos pesados se aplicará a los vehículos que pertenezcan a la clase 1 por emisiones de CO₂. Se aplicarán tasas reducidas a los vehículos de las clases 2, 3, 4 y 5 por emisiones de CO₂, según se indica a continuación:
- **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;**
 - **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;**
 - **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;**
 - **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.**

- 2.** Por lo que respecta a los vehículos pesados contemplados en el artículo 2, apartado 1, letras a), b) c) y d), del Reglamento (UE) 2019/1242, la Comisión establecerá, por medio de actos de ejecución, los valores de referencia primero y segundo, con arreglo a las definiciones del artículo 2, puntos 30 y 31, respectivamente, de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 9 *quater*, apartado 3. Dichos valores de referencia se basarán en los datos de control contemplados en el artículo 1, párrafo segundo, del Reglamento (UE) 2019/1242. La Comisión adoptará dichos actos de ejecución en el plazo de seis meses a partir de la publicación de las emisiones de CO₂ de referencia, de conformidad con la definición del artículo 3, punto 1, del Reglamento (UE) 2019/1242, pertinentes para un subgrupo específico de vehículos pesados.

Además, la Comisión adoptará actos delegados, con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 9 *quater*, apartado 3, que establezcan nuevos valores de referencia en el plazo de seis meses a partir de la entrada en vigor de cualquier ajuste pertinente de las emisiones de CO₂ de referencia que se adopte en virtud del artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/1242.

3. **En relación con los vehículos pesados que no entren dentro del ámbito de aplicación del apartado 2, la Comisión establecerá, por medio de actos de ejecución, los valores de referencia primero y segundo basándose en las emisiones de CO₂ para cada grupo de vehículos pesados publicadas en virtud del artículo 10 del Reglamento (UE) 2018/956. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 9 *quater*, apartado 3, y en el plazo de un año a partir de la comunicación de los datos a la Comisión en virtud del Reglamento (UE) 2018/956.**

Para el establecimiento de la clase 4 por emisiones de CO₂, la Comisión aplicará la metodología descrita en el punto 3 del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242.

4. **La Comisión adoptará actos de ejecución, de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 9 *quater*, apartado 3, a fin de adaptar, en lo que respecta a los vehículos a que se refieren los apartados 2 y 3, a partir de los últimos datos de control, los valores de los percentiles definidos en el artículo 2, puntos 30 y 31, para diferenciar las clases por emisiones de CO₂ a que se refiere el apartado 1 *bis*. El primer acto de ejecución se adoptará a más tardar el 31 de diciembre de 2026 y posteriormente cada cinco años.**

Los valores adaptados se aplicarán transcurridos doce meses de la entrada en vigor del acto de ejecución en cuestión.

7. **Las diferenciaciones contempladas en el presente artículo no tendrán la finalidad de generar cambios en los ingresos.».**

8) Se inserta el artículo 7 *octies bis* siguiente:

«Artículo 7 octies bis

1. En lo que respecta a los vehículos ligeros, los Estados miembros podrán diferenciar los peajes y las tasas de utilización en función del comportamiento medioambiental del vehículo, según venga determinado por las emisiones específicas de CO₂, en ciclo mixto o ponderado o en ciclo mixto, 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.

Las tarifas más bajas de los peajes y las tasas de utilización se aplicarán a los turismos 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 Comisión⁸, son iguales a cero o están por debajo de los niveles siguientes:
 - i) para el período comprendido entre 2021 y 2024, la media ponderada, en función del número de turismos nuevos o de vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados ese año, del objetivo de emisiones específicas determinado para cada fabricante de conformidad con el punto 4 de la parte A o la parte B, según corresponda, del anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo⁹;
 - ii) para el período comprendido entre 2025 y 2029, el objetivo a escala del parque de la Unión determinado con arreglo al punto 6.1.1 de la parte A o la parte B, según corresponda, del anexo I del citado Reglamento;
 - iii) de 2030 en adelante, el objetivo a escala del parque de la Unión determinado con arreglo al punto 6.1.2 de las partes A y B del anexo I del citado Reglamento;
- b) sus emisiones contaminantes, determinadas con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, serán las especificadas en el cuadro del anexo VII de la presente Directiva.

⁸ 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.

⁹ 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.

3. Cuando, durante un control, un conductor o, en su caso, un operador de transporte, **o el proveedor del servicio europeo de telepeaje, si procede, no pueden** certificar el nivel de emisiones del vehículo, los Estados miembros podrán aplicarle la tarifa máxima de peaje o de tasas de utilización anuales.».
- 9) El artículo 7 *nonies* se modifica como sigue:
- a) En el apartado 1, la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:
- «Al menos seis meses antes de la aplicación de un régimen de peaje nuevo o sustancialmente modificado que incorpore tasas de infraestructura, los Estados miembros enviarán a la Comisión:».
- a bis)** Se inserta el apartado 1 *bis* siguiente:
- «1 bis. Cuando envíen información a la Comisión de conformidad con el apartado 1, los Estados miembros podrán prever o incluir más de una modificación de los regímenes de peaje que incorporen tasas de infraestructura. La aplicación de la modificación prevista, de la que ya se ha informado a la Comisión, no estará sujeta a lo dispuesto en el apartado 1.».**
- b) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3. Antes de la aplicación de un régimen de peaje nuevo o sustancialmente modificado que incorpore tasas por costes externos, los Estados miembros informarán a la Comisión de la red en la que se va a aplicar y de las tarifas previstas por cada categoría de vehículo y por cada clase de emisiones **y, en su caso, lo notificarán a la Comisión de conformidad con lo dispuesto en el punto 2 del anexo III bis o en el punto 2 del anexo V.**».
- c) Se suprime el apartado 4.

10) El artículo 7 *decies* se modifica como sigue:

- a) En el apartado 2, las letras b) y c) se sustituyen por el texto siguiente:
- «b) tales descuentos o reducciones reflejen el ahorro real de los costes administrativos del tratamiento de los usuarios frecuentes en comparación con los ocasionales;
- c) tales descuentos o reducciones no superen el 13 % de la tasa de infraestructura abonada por los vehículos equivalentes que no puedan optar al descuento o la reducción.».

a *bis*) Se inserta el apartado 2 *bis* siguiente:

«2 bis. Los Estados miembros podrán disponer descuentos o reducciones de la tasa de infraestructura para los turismos que sean usuarios frecuentes, en particular en las zonas de asentamientos dispersos y afuera de las ciudades. Las reducciones de ingresos que se deban a los descuentos aplicados a los usuarios frecuentes no se repercutirán a otros usuarios menos frecuentes.».

b) El apartado 3 se modifica como sigue:

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

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

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

«A tal fin, los Estados miembros cooperarán para el establecimiento de métodos que permitan a los usuarios de la carretera abonar los peajes y las tasas de utilización durante las 24 horas del día, al menos **de forma electrónica 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) El apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Cuando un Estado miembro perciba un peaje por un vehículo, el importe total del peaje, el importe de la tasa de infraestructura, el importe de la tasa por costes externos y el importe de la tasa de congestión, según corresponda, se indicarán en un recibo que se entregará al usuario de la carretera, en la medida posible por medios electrónicos. **El usuario de la carretera podrá optar por que no se le entregue este recibo.**».

c) En el apartado 4, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«Cuando sea económicamente viable, los Estados miembros percibirán y recaudarán las tasas por costes externos y las tasas de congestión mediante un sistema **de telepeaje de carretera** [...] que cumpla [...] **lo dispuesto** en el artículo [...] 3, apartado 1, de la Directiva [...] (UE) 2019/520.».

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

«Artículo 7 duodecies

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

13) En el artículo 8, apartado 2, **las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:**

[...] [...] «a) **el pago de las tasas de 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 de utilización comunes los fijarán los Estados miembros participantes sin superar los límites máximos establecidos en el artículo 7 *bis*;».

14) El artículo 9 se modifica como sigue:

a) En el apartado 2, se suprime el párrafo segundo.

[...] [...] [...] [...] [...]».«.

14 bis) En el artículo 9 *quater* se añade el apartado 3 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.».

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

«Artículo 9 quinquies

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 9 *sexies* a fin de modificar el anexo 0, **las fórmulas de los puntos 4.1 y 4.2 del anexo III bis** y los importes que figuran en [...] el cuadro [...] 1 del anexo III *ter* [...] a fin de adaptarlos a los avances científicos y técnicos.

Artículo 9 sexies

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. 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 de **[DO: insértese la fecha de entrada en vigor de la presente Directiva]**. 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.».
- 16) Se suprime los artículos 9 *septies* y 9 *octies*.
- 17) El artículo 10 *bis* se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 10 bis

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

Las cantidades se revisarán automáticamente, [...] **adaptando** la cantidad de base en euros o en céntimos según la variación porcentual de dicho índice. Las cantidades 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 al anexo III *ter*.

2. La Comisión publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* las cantidades revisadas mencionadas en el apartado 1 a más tardar el 31 de marzo del año siguiente al término de los dos años naturales a que se refiere el apartado 1. Esas cantidades revisadas entrarán en vigor el primer día del mes siguiente a su publicación.».
- 18) El artículo 11 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 11

1. **Cada cinco años** [...], los Estados miembros publicarán de forma agregada un informe sobre los peajes y las tasas de utilización percibidos en su territorio [...].
2. El informe publicado de conformidad con el apartado 1 incluirá información sobre lo siguiente:
 - a) la tasa por costes externos percibida por cada combinación de categoría de vehículos, tipo de carretera y período de tiempo;
 - b) la diferenciación de las tasas de infraestructura **o de utilización** según **la categoría de vehículo** y el tipo de vehículo **pesado**;
 - c) la tasa media ponderada de infraestructura y los ingresos totales recaudados mediante esa tasa [...];
 - d) los ingresos totales recaudados mediante la tasa por costes externos;
 - e) los ingresos totales recaudados mediante la tasa de congestión;

- f) los ingresos totales recaudados mediante los peajes y/o las tasas de utilización;
- g) información sobre el destino de los ingresos generados por la aplicación de la presente Directiva y sobre la medida en que estos ingresos han permitido al Estado miembro cumplir los objetivos a que se refiere el artículo 9, apartado [...] 2 [...];

[...]

[...]

3. [...] [...] [...]

4. [...]

5. [...] ».

[...] 19) Los anexos se modifican como sigue:

- a) Los anexos 0, III *bis*, III *ter* y IV quedan modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo de la presente Directiva.
- b) Se añaden los anexos **III *quater***, V, VI y VII con arreglo a lo dispuesto en el anexo de la presente Directiva.

Artículo 2

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el **[DO: insértese la fecha de entrada en vigor más 2 años]**. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

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

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

Artículo 3

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

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente/La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente

Anexo del ANEXO

1) Los anexos 0, III, III *bis*, III *ter* y IV se modifican como sigue:

a) la sección 3 del anexo 0 queda modificada como sigue:

[...] [...] [...] iii) se añade el texto 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)	1500	130			400	10	10	8,0 x 10 ¹¹
WHSC (CI)	4000	160			460	10	10	6,0 x 10 ¹¹
WHTC (PI)	4000		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.».

b) El anexo III queda modificado como sigue:

i) La sección 2 se modifica como sigue:

- 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 4¹⁰.».

- 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.».

ii) en la sección 4, el título y primer guion se sustituyen por el texto siguiente:

«4. PORCENTAJE DE TRÁFICO CORRESPONDIENTE A LOS VEHÍCULOS PESADOS, FACTORES DE EQUIVALENCIA Y MECANISMO DE CORRECCIÓN

- 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.».

¹⁰ 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.

c) el anexo III *bis* 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 tope 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 viaria que formen parte de la red transeuropea, así como de sus autopistas, esa parte o esas partes se escogerán tras haber realizado un análisis que determine lo siguiente:

- que la utilización por los vehículos de las carreteras donde se aplique la tasa por costes externos provoca unos daños al medio ambiente superiores a los registrados, en promedio, evaluados según los informes sobre la calidad del aire, los inventarios nacionales de emisiones, los volúmenes de tráfico y, en el caso del ruido, de conformidad con la Directiva 2002/49/CE, **u otras fuentes de datos equivalentes**, o
- que la imposición de una tasa por costes externos en otras partes de esa red viaria podría tener efectos adversos para el medio ambiente o la seguridad vial, o bien que la percepción y recaudación de ese tipo de tasa en esas otras partes de la red viaria entrañaría costes desproporcionados.

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 el anexo III *ter* o el anexo 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 denominadas «vías suburbanas (incluidas las autopistas)»] y de las carreteras sometidas a las tasas por costes externos menos elevadas [en lo sucesivo denominadas «vías interurbanas (incluidas las autopistas)»].

Cuando 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.

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 PM₁₀ y el NO₂) y el número de días (para las PM₁₀) y horas (NO₂) 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 el anexo III *ter* o el anexo III *quater*.

El Estado miembro o, en su caso, una autoridad independiente determinará, para cada categoría 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 términos 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 sometido 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, si procede, la estructura tarifaria y el importe específico de la tasa fijada para cada categoría 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 categoría i en una carretera de tipo j (euros/vehículo·kilómetro)
- EF_{ik} = el factor de emisión del contaminante k y el vehículo de categoría i (gramos/vehículo·kilómetro),
- PC_{jk} = el coste monetario del contaminante k para el tipo de carretera j (euros/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 sobre techos nacionales de emisión de determinados contaminantes atmosféricos¹¹, que requiere el uso de la guía inventario de emisiones de contaminantes atmosféricos del EMEP/AEMA¹². 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 4, 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:

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

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

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

¹¹ 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).

¹² Metodología de la Agencia Europea de Medio Ambiente:
<http://www.eea.europa.eu/publications/emeep-eea-guidebook-2016>

donde:

—	NCV _j =	el coste de la contaminación acústica emitida por un vehículo pesado de transporte de mercancías en una carretera de tipo j (euros/vehículo·kilómetro)
—	NC _{jk} =	el coste de la contaminación acústica por persona expuesta en una carretera de tipo j al nivel de ruido k (euros/persona)
—	POP _k =	la población expuesta al nivel diario de ruido k por kilómetro (personas/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 Consejo¹³, **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.

¹³ 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).

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, 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.

Los Estados miembros o, cuando proceda, una autoridad independiente podrán establecer tasas por contaminación acústica diferenciadas para recompensar el uso de 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 para las emisiones de CO₂ más elevada que los valores de referencia especificados 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:

- **la elección del nivel de emisiones que se ha fijado como objetivo,**
- **la estimación de las opciones de mitigación,**
- **la estimación de la hipótesis de referencia,**
- **la aversión al riesgo y a las pérdidas,**
- **la ponderación de la equidad.**

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

- d) el anexo III *ter* 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	Céntimos/vehículo-kilómetro	Zonas suburbanas⁽¹⁾	Zonas interurbanas⁽²⁾
<i>Vehículos pesados de transporte de mercancías de peso bruto en carga máxima autorizado inferior a [...] 12 toneladas o de dos ejes</i>	<i>EURO 0</i>	[...] 18,6	[...] 9,9
	<i>EURO I</i>	[...] 12,6	[...] 6,4
	<i>EURO II</i>	[...] 12,5	[...] 6,3
	<i>EURO III</i>	[...] 9,6	[...] 4,8
	<i>EURO IV</i>	[...] 7,3	[...] 3,4
	<i>EURO V</i>	[...] 4,4	[...] 1,8
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,3	[...] 0,5
<i>Vehículos pesados de transporte de mercancías de peso bruto en carga máxima</i>	<i>Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero</i>	[...] 2,0	0,3
	<i>EURO 0</i>	[...] 24,6	[...] 13,7
	<i>EURO I</i>	[...] 15,8	[...] 8,4
<i>EURO II</i>	[...] 15,8	[...] 8,4	

<i>autorizado entre [...] 12 y [...] 18 toneladas o de tres ejes</i>	<i>EURO III</i>	[...] 12,5	[...] 6,6
	<i>EURO IV</i>	[...] 9,2	[...] 4,5
	<i>EURO V</i>	[...] 5,6	[...] 2,7
	<i>EURO VI</i>	[...] 2,8	[...] 0,7
	<i>Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero</i>	[...] 2,3	0,3
	<i>EURO 0</i>	[...] 27,8	[...] 15,8
	<i>EURO I</i>	[...] 20,4	[...] 11,3
<i>Vehículos pesados de transporte de mercancías de peso bruto en carga máximo autorizado entre [...] 18 y [...] 32 toneladas o de cuatro ejes</i>	<i>EURO II</i>	[...] 20,4	[...] 11,2
	<i>EURO III</i>	[...] 16,3	[...] 8,9
	<i>EURO IV</i>	[...] 11,8	[...] 6,0
	<i>EURO V</i>	[...] 6,6	[...] 3,4
	<i>EURO VI</i>	[...] 3,1	0,8
	<i>Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero</i>	2,5	0,3
	<i>EURO 0</i>	[...] 33,5	[...] 19,4
<i>Vehículos pesados de transporte de mercancías de peso bruto en carga máximo autorizado</i>	<i>EURO I</i>	[...] 25,0	[...] 14,1
	<i>EURO II</i>	[...] 24,9	[...] 13,9
	<i>EURO III</i>	[...] 20,1	[...] 11,1

<i>superior a [...] 32 toneladas o de 5 ejes o más</i>	<i>EURO IV</i>	<i>[...] 14,2</i>	<i>[...] 7,5</i>
	<i>EURO V</i>	<i>[...] 7,6</i>	<i>[...] 3,8</i>
	<i>EURO VI</i>	<i>[...] 3,4</i>	<i>[...] 0,8</i>
	<i>Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero</i>	<i>[...] 2,8</i>	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.

[Cuadro suprimido]

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.».

d bis)Se inserta el nuevo Anexo III *quater* siguiente:

«ANEXO III *quater*

**VALORES DE REFERENCIA DE LA TASA POR COSTES EXTERNOS PARA 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 para las emisiones de CO₂ para los vehículos pesados de transporte de mercancías

Clase del vehículo	Céntimos/vehículo·kilómetro	Vías interurbanas (incluidas las autopistas)
Vehículos pesados de transporte de mercancías de peso bruto en carga máximo autorizado inferior a 12 toneladas o de dos ejes	EURO 0	4,5
	EURO I	4,0
	EURO II	4,0
	EURO III	4,0
	EURO IV	4,0
	EURO V	4,0
	EURO VI	4,0
	Vehículos de bajas emisiones	2,0
Vehículos pesados de transporte de mercancías de	Vehículos de emisión cero	0
	EURO 0	6,0
	EURO I	5,2

peso bruto en carga máximo autorizado	EURO II	5,2
entre 12 y 18 toneladas	EURO III	5,2
o de tres ejes	EURO IV	5,0
	EURO V	5,0
	EURO VI	5,0
	Vehículos de bajas emisiones	2,5
	Vehículos de emisión cero	0

Clase del vehículo	Céntimos/vehículo·kilómetro	Vías interurbanas (incluidas las autopistas)
Vehículos pesados de transporte de mercancías de peso bruto en carga máximo autorizado entre 18 y 32 toneladas o de cuatro ejes	EURO 0	7,9
	EURO I	6,9
	EURO II	6,9
	EURO III	6,9
	EURO IV	6,7
	EURO V	6,7
	EURO VI	6,7
	Vehículos de bajas emisiones	3,4
Vehículos pesados de transporte de mercancías de	Vehículos de emisión cero	0
	EURO 0	9,1
	EURO I	8,1

peso bruto en carga máxima autorizado superior a 32 toneladas o de 5 ejes o más	EURO II	8,1
	EURO III	8,1
	EURO IV	8,0
	EURO V	8,0
	EURO VI	8,0
	Vehículos de bajas emisiones	4,0
	Vehículos de emisión cero	0

- e) en el anexo IV, el cuadro con el título «combinaciones 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 peso bruto máximo total en carga autorizado (en toneladas)	Número de ejes y peso bruto máximo total en carga autorizado (en toneladas)	

Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
<i>2 + 1 ejes</i>				
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	
<i>2 + 2 ejes</i>				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			

<i>2 + 3 ejes</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
				III
<i>2 + 4 ejes</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
<i>3 + 1 ejes</i>				II
30	30	30	32	
32	35			
		32	35	III
<i>3 + 2 ejes</i>				II
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
		40	44	
40	44			

<i>3 + 3 ejes</i>				
36	38	36	38	I
38	40			
		38	40	II
40	44	40	44	
<i>7 ejes</i>				
40	50	40	50	II
50	60	50	60	III
60		60		
<i>Al menos 8 [...]</i>				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III».

- 2) Se añaden los anexos V, VI y VII siguientes:

«ANEXO V

REQUISITOS MÍNIMOS PARA LA PERCEPCIÓN DE UNA TASA DE CONGESTIÓN

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

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

Los Estados miembros deberán especificar con precisión:

- a) la parte o las partes de su red viaria que formen parte de la red transeuropea, así como de sus autopistas, a que hace referencia el artículo 7, apartado 1, sujetas a una tasa de congestión, de conformidad con el artículo 7 *quinquies bis*, apartados 1 y 3;
- b) los tramos de la red sujetos a la tasa de 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 metropolitana»	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 de 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 términos de igualdad.

El Estado miembro publicará todos los elementos siguientes en tiempo oportuno antes de la aplicación de una tasa de congestión:

- a) 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;
- b) la descripción completa de las tasas de 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 de congestión más elevada que los valores de referencia especificados en el anexo VI, notificará a la Comisión sobre:

- i) la localización de las carreteras sujetas a tasas de congestión;**
- ii) 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 DE CONGESTIÓN

En el presente anexo se establecen [...] **los valores de referencia** de la tasa de congestión.

[...] **Los valores de referencia** que figuran en el cuadro a continuación se aplicarán a los vehículos ligeros. Las tarifas para las demás categorías de vehículos se establecerán 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 de congestión para los vehículos ligeros

Céntimos/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 las tarifas de peaje y las tasas de utilización de conformidad con el artículo 7 *octies bis*, apartado 1, letra b).

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

Tarifas de peaje y tasas de utilización	10 % inferior a la tarifa máxima	20 % inferior a la tarifa máxima	30 % inferior a la tarifa máxima	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 NOx y PN como se indica en el punto 48, apartado 2, del certificado de conformidad, en el anexo IX de la Directiva 2007/46/CE.