



UNIÓN EUROPEA

EL PARLAMENTO EUROPEO

EL CONSEJO

Bruselas, 14 de octubre de 2026
(OR. en)

2023/0134(COD)

PE-CONS 58/26

TRANS 507
ENV 958
FIN 1086
CODEC 1466

ACTOS LEGISLATIVOS Y OTROS INSTRUMENTOS

Asunto:	DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE en lo que respecta a la diferenciación de las tasas para los vehículos pesados en función de sus emisiones de CO ₂ y a fin de aclarar y simplificar determinadas disposiciones
---------	---

DIRECTIVA (UE) 2026/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de...

por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE
en lo que respecta a la diferenciación de las tasas para los vehículos pesados
en función de sus emisiones de CO₂
y a fin de aclarar y simplificar determinadas disposiciones

(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,

Vistos los dictámenes del Comité Económico y Social Europeo¹,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario²,

¹ DO C, C/2023/874, 8.12.2023, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj> y DO C, C/2026/880, 27.2.2026, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2026/880/oj>.

² Posición del Parlamento Europeo de 7 de octubre de 2026 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de

Considerando lo siguiente:

- (1) La Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo³, que modificó la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴, reforzó el principio de que quien contamina paga y el principio del usuario pagador mediante la aplicación de gravámenes obligatorios a determinados vehículos sobre la base de sus emisiones de CO₂, bien mediante la diferenciación de las tasas por infraestructura y las tasas por utilización en función de las emisiones de CO₂ de los vehículos, o bien mediante la aplicación de una tasa por costes externos a las emisiones de CO₂.

³ 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 (DO L 69 de 4.3.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (2) Resulta adecuado aclarar y simplificar determinadas disposiciones de la Directiva 1999/62/CE para reflejar las modificaciones introducidas por el Reglamento (UE) 2024/1610 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵ al Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶, así como las modificaciones introducidas por el Reglamento (UE) 2022/1379 de la Comisión⁷ al Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión⁸.

-
- ⁵ Reglamento (UE) 2024/1610 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de mayo de 2024, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y al establecimiento de obligaciones de comunicación, se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 y se deroga el Reglamento (UE) 2018/956 (DO L, 2024/1610, 6.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1610/oj>).
- ⁶ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).
- ⁷ Reglamento (UE) 2022/1379 de la Comisión, de 5 de julio de 2022, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2017/2400 en lo que respecta a la determinación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los camiones pesados y medios y los autobuses pesados, y para introducir los vehículos eléctricos y otras nuevas tecnologías (DO L 212 de 12.8.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2022/1379/oj>).
- ⁸ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).

- (3) La presente Directiva debe aclarar la fecha a partir de la cual es obligatorio diferenciar las tasas viarias en función de las emisiones de CO₂ de un subgrupo de vehículos. Por lo tanto, la presente Directiva debe referirse sistemáticamente a la publicación de emisiones de CO₂ de referencia de un subgrupo de vehículos adoptadas de conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242. La presente Directiva también debe dar tiempo suficiente a las autoridades nacionales y a los proveedores de servicios de peaje para clasificar los vehículos de esos subgrupos de vehículos en clases por emisiones de CO₂. Los Estados miembros deben disponer de al menos doce meses para aplicar la diferenciación de las tasas viarias para los nuevos subgrupos de vehículos tras la publicación de sus emisiones de CO₂ de referencia. En aras de la previsibilidad y la simplificación, dicha diferenciación debe aplicarse siempre a partir del 1 de julio del año siguiente al año de publicación de las emisiones de CO₂ de referencia del nuevo subgrupo de vehículos, si dicha publicación se produjo antes del 1 de julio, o a partir del 1 de enero del segundo año siguiente al año de publicación de las emisiones de CO₂ de referencia del nuevo subgrupo de vehículos, si dicha publicación se produjo a partir del 1 de julio. Por lo que se refiere a los subgrupos de vehículos a los que se aplicaba inicialmente el Reglamento (UE) 2019/1242, la obligación de diferenciar las tasas viarias se aplica desde el 13 de mayo de 2023, es decir, dos años después de la fecha de publicación de la Decisión de Ejecución (UE) 2021/781 de la Comisión⁹.

⁹ Decisión de Ejecución (UE) 2021/781 de la Comisión, de 10 de mayo de 2021, relativa a la publicación de una lista en la que se indican determinados valores de las emisiones de CO₂ por fabricante, así como las emisiones específicas medias de CO₂ de todos los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión y las emisiones de CO₂ de referencia, con arreglo al Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo en el período de comunicación del año 2019 (DO L 167 de 12.5.2021, p. 47, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2021/781/oj).

- (4) La presente Directiva debe aclarar la fecha a partir de la cual se aplican los ajustes de las emisiones de CO₂ de referencia adoptados con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/1242. Los Estados miembros deben disponer de al menos doce meses para aplicar las emisiones de CO₂ de referencia ajustadas. En aras de la previsibilidad y la simplificación, las emisiones de CO₂ de referencia ajustadas deben aplicarse siempre a partir del 1 de julio del año siguiente al año de publicación de sus emisiones de CO₂ de referencia, si dicha publicación se produjo antes del 1 de julio, o a partir del 1 de enero del segundo año siguiente al año de su publicación, si dicha publicación se produjo a partir del 1 de julio. Sin embargo, el Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2545 de la Comisión¹⁰ ajustó las emisiones de CO₂ de referencia de los subgrupos de vehículos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD y 10-LH, con aplicación a partir del período de comunicación de 2025. La definición de “trayectoria de reducción de emisiones”, introducida por la Directiva (UE) 2022/362, establece que los valores ajustados se aplican a partir del período de comunicación que comienza después de la fecha de aplicación del acto que contiene dichos valores ajustados. Por lo tanto, son aplicables a partir del 1 de julio de 2026 y, para garantizar la seguridad jurídica debe mantenerse explícitamente la fecha de aplicación del 1 de julio de 2026.

¹⁰ Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2545 de la Comisión, de 15 de diciembre de 2025, por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2025/2335 para establecer las emisiones de CO₂ de referencia ajustadas y especificar la metodología para definir los vehículos representativos (DO L, 2025/2545, 16.12.2025, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2025/2545/oj).

- (5) La presente Directiva debe conservar el significado de la definición de trayectoria de reducción de emisiones de la Directiva 1999/62/CE, introducida por la Directiva (UE) 2022/362. El Reglamento (UE) 2024/1610 modificó el Reglamento (UE) 2019/1242 mediante la introducción de un objetivo de reducción de emisiones de CO₂ del 43 % para 2030. Dicho cambio afecta al gradiente de la trayectoria de reducción de emisiones definida en la Directiva 1999/62/CE para los años hasta 2030 inclusive. Por lo tanto, determinados umbrales de emisiones de CO₂ para los años hasta 2030 inclusive son más estrictos que los umbrales para 2031 y los años siguientes. La forma resultante de la trayectoria de reducción de emisiones no fue una consecuencia prevista de la adopción del Reglamento (UE) 2024/1610. Por lo tanto, debe restablecerse la forma original de la trayectoria de reducción de emisiones mediante la modificación de la Directiva 1999/62/CE a fin de fijar un objetivo de reducción de emisiones de CO₂ para 2030 del 30 %. Hasta que se aplique ese cambio, es posible que determinados vehículos se clasifiquen en una clase por emisiones de CO₂ utilizando una trayectoria de reducción de emisiones basada en un objetivo de reducción de emisiones de CO₂ para 2030 del 43 %. Para garantizar la igualdad de trato de estos vehículos con los clasificados en una clase por emisiones de CO₂ con posterioridad a la entrada en vigor de la presente Directiva, los Estados miembros deben reclasificar aquellos vehículos cuya clasificación se base en un objetivo del 43 % utilizando una trayectoria de reducción de emisiones basada en un objetivo de reducción de emisiones de CO₂ para 2030 del 30 %. Para garantizar que los vehículos pertenezcan a la misma clase por emisiones de CO₂ con independencia del lugar de la Unión en el que circulen, los Estados miembros deben aplicar dicha reclasificación a partir de la misma fecha, es decir, la fecha límite de transposición de la presente Directiva.

- (6) La presente Directiva debe aclarar cómo clasificar en clases por emisiones de CO₂ los vehículos acompañados de un archivo de información del cliente tal como se define en el Reglamento (UE) 2017/2400 y matriculados por primera vez antes de la fecha de inicio de la trayectoria de reducción de emisiones. En el caso de los subgrupos de vehículos con el período de referencia 2021 o 2025, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2019/1242, existe una discrepancia entre la fecha de inicio de sus trayectorias de reducción de emisiones y el plazo para que los fabricantes faciliten a los vehículos nuevos un archivo de información del cliente que se haya expedido de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/2400. La fecha de inicio de la trayectoria de reducción de emisiones para un subgrupo de vehículos es el primer día del período de referencia para ese subgrupo de vehículos, tal como se establece en el anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242. El plazo para que los fabricantes faciliten a los vehículos nuevos de un subgrupo de vehículos el archivo de información del cliente se establece en el Reglamento (UE) 2017/2400. En el caso de esos subgrupos de vehículos, el plazo para que los fabricantes faciliten el archivo de información del cliente precede a la fecha de inicio de la trayectoria de reducción de emisiones. En la Directiva 1999/62/CE no se indica el modo de clasificar en clases por emisiones de CO₂ los vehículos matriculados por primera vez antes de la fecha de inicio de la trayectoria de reducción de emisiones. Los Estados miembros deben clasificar los vehículos en una clase por emisiones de CO₂ cuando el propietario pueda demostrar las emisiones de CO₂ del vehículo en un archivo de información del cliente. Los umbrales de las clases por emisiones de CO₂ antes de la fecha de inicio de la trayectoria de reducción de emisiones son los del primer año de esta.

- (7) La presente Directiva debe aclarar cómo clasificar los vehículos profesionales en clases por emisiones de CO₂. El Reglamento (UE) 2019/1242 distingue los vehículos profesionales, como los utilizados para la recogida de basuras o las obras de construcción, de otros tipos de vehículos. Esos vehículos son responsables de aproximadamente el 2 % de las emisiones del sector de los vehículos pesados y operan principalmente en ciudades. Tras la adopción del Reglamento (UE) 2024/1610, los vehículos profesionales solo se identifican como tales tras su primera matriculación. Por lo tanto, el archivo de información del cliente de un vehículo nuevo no proporciona información sobre el carácter profesional del vehículo. Por consiguiente, no puede reconocerse a los vehículos profesionales como pertenecientes a un subgrupo profesional cuando se les clasifica en una clase por emisiones de CO₂. Por razones objetivas y prácticas, los vehículos profesionales deben considerarse pertenecientes al subgrupo correspondiente de vehículos no profesionales a efectos de la Directiva 1999/62/CE.

- (8) La retroadaptación, en general entendida como la modificación de las características técnicas de un vehículo después de su primera matriculación, incluidos los cambios físicos o de software, podría contribuir a la reducción de las emisiones del vehículo o afectar a su comportamiento en materia de emisiones. El marco jurídico existente no permite determinar las emisiones de CO₂ de los vehículos retroadaptados. Para poder clasificar los vehículos retroadaptados en clases por emisiones de CO₂ teniendo en cuenta el efecto del proceso de retroadaptación, la Comisión debe evaluar opciones para determinar las emisiones de CO₂ de los vehículos retroadaptados, teniendo en cuenta los posibles efectos en la aplicación y la eficacia del Reglamento (UE) 2019/1242 y, si procede, debe presentar una propuesta de modificación de la presente Directiva. En ausencia de tales normas generales sobre la determinación de las emisiones de CO₂ de los vehículos retroadaptados, la presente Directiva debe aclarar cómo clasificar los vehículos de emisión cero retroadaptados en clases por emisiones de CO₂. El Reglamento (UE) 2019/1242 establece objetivos para los fabricantes relativos a la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados nuevos. En virtud de dicho Reglamento, los fabricantes se benefician especialmente de la introducción en el mercado de vehículos de emisión cero. La Directiva 1999/62/CE apoya la demanda de estos vehículos mediante la concesión de tasas por infraestructura y tasas por utilización reducidas de conformidad con la clase 5 por emisiones de CO₂. Un inconveniente existente de los vehículos de emisión cero es que tienen una autonomía operativa inferior a la de los vehículos convencionales.

Para aumentar la autonomía operativa de un vehículo de emisión cero, es posible retroadaptar el vehículo sustituyendo un conjunto de baterías por un generador de combustible. Así pues, estos vehículos retroadaptados se convierten en vehículos híbridos. Con arreglo a la Directiva 1999/62/CE, los vehículos se clasifican en clases por emisiones de CO₂ en función de la documentación del vehículo presentada por los fabricantes antes de su primera matriculación. Esto significa que, con arreglo al marco legislativo vigente, dichos vehículos retroadaptados se seguirían beneficiando de la reducción de tasas correspondiente a la clase 5 por emisiones de CO₂ pese a utilizar un generador de combustible. Sin embargo, la continuación de ese beneficio distorsiona el mercado del transporte de mercancías por carretera en detrimento de los operadores que utilizan vehículos de emisión cero que no están retroadaptados, y no refleja las reducciones reales de emisiones a lo largo de la vida útil de dichos vehículos retroadaptados a efectos del Reglamento (UE) 2019/1242. Por lo tanto, para garantizar que todos los vehículos se clasifiquen en clases por emisiones de CO₂ sobre la base de los resultados de la herramienta de simulación a que se refiere el Reglamento (UE) 2017/2400 (la herramienta de cálculo del consumo de energía del vehículo, VECTO), los vehículos de emisión cero que se retroadaptan mediante un motor de combustible deben tratarse, con arreglo a la Directiva 1999/62/CE, como pertenecientes a la clase 1 por emisiones de CO₂.

- (9) La presente Directiva debe aclarar cómo clasificar los vehículos de combustible dual en clases por emisiones de CO₂. El Reglamento (UE) 2017/2400 exige a los fabricantes que expidan un archivo de información del cliente para los vehículos de combustible dual a partir del 1 de enero de 2024. Sin embargo, algunos vehículos de combustible dual se matricularon antes de esa fecha sin un archivo de información del cliente. Los vehículos matriculados por primera vez antes de esa fecha no pueden acceder a tarifas más favorables y podrían sufrir una desventaja competitiva en comparación con vehículos similares que se matricularon en una fecha posterior. Los fabricantes tienen la opción de determinar las emisiones de CO₂ de un vehículo ya matriculado realizando una nueva simulación que tenga en cuenta los requisitos más recientes del Reglamento (UE) 2017/2400. Los Estados miembros deben aceptar el resultado de tales simulaciones como prueba de las emisiones de CO₂ del vehículo. La Comisión debe evitar el uso de resultados de simulación no autorizados mediante la supervisión del uso de dicha opción por parte de los fabricantes. Por lo tanto, un fabricante que decida utilizar dicha opción debe notificar su intención a la Comisión. Los Estados miembros solo deben aceptar un documento que contenga dichos resultados de simulación si se recibe directamente de un fabricante en formato digital, por ser menos vulnerable al fraude, y si se ha dirigido una decisión positiva de la Comisión a ese fabricante.

- (10) La Directiva 1999/62/CE establece la ampliación de su ámbito de aplicación para incluir los subgrupos de vehículos a los que se aplica el Reglamento (UE) 2017/2400 pero a los que todavía no se aplica el Reglamento (UE) 2019/1242. Sin embargo, el Reglamento (UE) 2024/1610 amplió el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242 para adaptarlo al ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2017/2400. Por lo tanto, las disposiciones pertinentes de la Directiva 1999/62/CE han quedado obsoletas y deben suprimirse para simplificar el texto de dicha Directiva.
- (11) La Directiva (UE) 2022/362 introdujo una diferenciación en las tasas por infraestructura y en las tasas por utilización para los vehículos en función de su clase por emisiones de CO₂ a modo de contribución a la reducción de las emisiones de CO₂ en el transporte por carretera. A fin de promover la implantación de los vehículos de emisión cero, se permitió a los Estados miembros eximir temporalmente a dichos vehículos del pago de las tasas viarias. Para complementar dicha medida, los Estados miembros deben tener la posibilidad de establecer una reducción adecuada para los vehículos de bajas emisiones en relación con las tasas por infraestructura o las tasas por utilización. Para garantizar la complementariedad entre las medidas de apoyo a la demanda de vehículos de emisión cero y de baja emisión, dicha posibilidad solo debe estar disponible en combinación con medidas aplicadas a los vehículos de emisión cero y, después del 30 de junio de 2031, debe limitarse al nivel de la reducción máxima establecida del 50 %.

- (12) Aunque los remolques eficientes puedan reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos convencionales y aumentar la autonomía de los vehículos, la presente Directiva no proporciona una base jurídica para que los Estados miembros tengan en cuenta las características de los remolques a la hora de fijar las tarifas de peaje. La Comisión debe evaluar opciones para aplicar la diferenciación de los peajes en función de las características de los remolques. Dichas opciones de aplicación deben requerir un esfuerzo mínimo por parte de los operadores de transporte y deben poder introducirse en los sistemas de peaje existentes de manera eficaz en relación con los costes. La Comisión debe tener en cuenta las diversas tecnologías y equipos disponibles en el mercado, incluida la retroadaptación de las flotas de remolques existentes, y la reducción total de energía derivada del uso de dichas tecnologías y equipos. La Comisión debe tener debidamente en cuenta los resultados de cualquier proyecto piloto en ese ámbito y considerar la carga administrativa, las limitaciones operativas, los parámetros económicos de las tecnologías disponibles en el mercado y la eficacia en relación con los costes.

- (13) Los mecanismos de cooperación entre los Estados miembros sobre el intercambio de datos relacionados con los parámetros de clasificación de los vehículos pueden simplificar los procesos administrativos y facilitar el reconocimiento mutuo. Por lo tanto, la Comisión debe coordinar el trabajo en un grupo de expertos para determinar y promover el intercambio de las prácticas más idóneas y formular sugerencias para un enfoque común. Como parte de ese trabajo, debe evaluarse la idoneidad de utilizar los mecanismos existentes, como el certificado de conformidad electrónico del vehículo, el intercambio de información con arreglo a la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹ y el intercambio de información sobre los datos de matriculación de vehículos.
- (14) Dado que los objetivos de la presente Directiva, a saber, garantizar la aplicación coherente en toda la Unión de las normas de clasificación de los vehículos pesados en clases por emisiones de CO₂ y la consiguiente diferenciación de las tasas por infraestructura y por utilización, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a sus dimensiones y efectos, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.
- (15) Por lo tanto, procede modificar la Directiva 1999/62/CE en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

¹¹ 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2019/520/oj>).

Artículo 1

La Directiva 1999/62/CE se modifica como sigue:

- 1) El artículo 2, apartado 1, se modifica como sigue:
 - a) el punto 28 se sustituye por el texto siguiente:

«28) “emisiones de CO₂” de un vehículo pesado: sus emisiones de CO₂ específicas (gCO₂/t-km) si se trata de un vehículo pesado de transporte de mercancías, o sus emisiones de CO₂ específicas (gCO₂/p-km) si se trata de un autocar o un autobús, según estén indicadas en su archivo de información del cliente establecido en la parte II del anexo IV del Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión*;

* 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2017/2400/oj>).»;

b) en el punto 29, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) un vehículo pesado de motor a que se refiere el artículo 3, punto 11, letras a) o b), del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo ^{*}, o

^{*} 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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).»;

c) el punto 30 se sustituye por el texto siguiente:

«30) “vehículo pesado de baja emisión”: vehículo pesado de baja emisión tal como se define en el artículo 3, punto 12, del Reglamento (UE) 2019/1242;»;

d) el punto 35 se sustituye por el texto siguiente:

«35) “grupo de vehículos”: un grupo de vehículos a que se refiere el artículo 4, párrafo primero, del Reglamento (UE) 2017/2400;»;

e) el punto 37 se sustituye por el texto siguiente:

«37) “trayectoria de reducción de emisiones” de un subgrupo de vehículos (sg): una trayectoria de reducción de emisiones de CO₂ para vehículos pesados de transporte de mercancías ($_{sg,A}$) o para autobuses y autocares ($ETp_{sg,A}$), tal como se determina de conformidad con el punto 5.1.2.1 del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242, y con el ajuste siguiente:

a) para los años $A \leq 2030$, el objetivo de reducción de emisiones de CO₂ para 2030 ($rf_{sg,A}$ o $rfp_{sg,A}$ donde $A = 2030$) es del 30 %, y

b) para los años $A > 2030$, el factor objetivo ($RET_{sg,A}$ o $RETp_{sg,A}$) es 0,7;»;

f) el punto 38 se sustituye por el texto siguiente:

«38) “emisiones de CO₂ de referencia”: emisiones de CO₂ de referencia tal como se definen en el artículo 3, punto 1, del Reglamento (UE) 2019/1242;».

2) En el artículo 2, apartado 2, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«2) A efectos del apartado 1, punto 3:».

3) El artículo 7 *octies bis* se modifica como sigue:

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

«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 a los que se aplica el Reglamento (UE) 2019/1242 después de la publicación de las emisiones de CO₂ de referencia de dichos subgrupos de vehículos, de conformidad con el artículo 11, apartado 1, de dicho Reglamento. Dicha diferenciación se aplicará a partir del 1 de julio del año siguiente al año de dicha publicación, de publicarse antes del 1 de julio, o a partir del 1 de enero del segundo año siguiente al año de dicha publicación, de publicarse el 1 de julio o posteriormente. No obstante, para los subgrupos de vehículos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD y 10-LH, los Estados miembros aplicarán dicha diferenciación a más tardar a partir del 13 de mayo de 2023.

Los Estados miembros aplicarán las emisiones de CO₂ de referencia ajustadas de conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/1242 bien a partir del 1 de julio del año siguiente al año de publicación de las emisiones de CO₂ de referencia ajustadas, de publicarse antes del 1 de julio, bien a partir del 1 de enero del segundo año siguiente al año de dicha publicación, de publicarse el 1 de julio o posteriormente. Sin embargo, para los subgrupos de vehículos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD y 10-LH, los Estados miembros aplicarán las emisiones de CO₂ de referencia ajustadas a partir del 1 de julio de 2026.

Sin perjuicio de la reducción de las tasas prevista en el apartado 3 del presente artículo, los Estados miembros podrán establecer que se apliquen tasas por infraestructura o tasas por utilización reducidas, o exenciones de la obligación de pagar tasas por infraestructura o tasas por utilización, a los vehículos de emisión cero pertenecientes a cualquier grupo de vehículos a partir del 24 de marzo de 2022 y hasta el 30 de junio de 2031. Durante este período, siempre que exista una exención de la obligación de pagar tasas por infraestructura o tasas por utilización para los vehículos de emisión cero, los Estados miembros podrán aplicar una reducción adecuada de la tasa por infraestructura o por utilización a los vehículos de bajas emisiones que se limitará al 75 % en relación con la tasa aplicable a los vehículos de la clase 1 por emisiones de CO₂, tal como se establece en el apartado 2 del presente artículo. A partir del 1 de julio de 2031, las reducciones para los vehículos de emisión cero se limitarán al 75 % en relación con la tasa aplicable a los vehículos de la clase 1 por emisiones de CO₂. A partir del 1 de julio de 2031, podrá aplicarse una reducción de las tasas por infraestructura o de las tasas por utilización a los vehículos de baja emisión solo si existe una tasa de reducción más elevada para los vehículos de emisión cero, y se limitará al 50 % en relación con la tasa aplicable a los vehículos de la clase 1 por emisiones de CO₂.»;

- b) en el apartado 2, se añaden los párrafos siguientes:

«Los Estados miembros garantizarán que los vehículos que hayan sido clasificados en las clases 1 o 2 de emisiones de CO₂ utilizando una trayectoria de reducción de emisiones basada en el objetivo de reducción de emisiones de CO₂ para 2030 del 43 % se reclasifiquen utilizando una trayectoria de reducción de emisiones basada en un objetivo de reducción de emisiones de CO₂ para 2030 del 30 %.

Los Estados miembros considerarán aptos para su clasificación en una clase por emisiones de CO₂ a todos los vehículos para los que el usuario de la carretera pueda demostrar las emisiones de CO₂ en un archivo de información del cliente expedido de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (UE) 2017/2400. Si la fecha de la primera matriculación de un vehículo es anterior a la fecha de inicio de la trayectoria de reducción de emisiones del subgrupo de vehículos al que pertenece, se aplicarán los valores del primer año de la trayectoria de reducción de emisiones de dicho subgrupo.

Los Estados miembros tratarán los vehículos profesionales, tal como se definen en el artículo 3, punto 9, del Reglamento (UE) 2019/1242, como vehículos pertenecientes al subgrupo de vehículos no profesionales correspondiente.

Los Estados miembros no aplicarán tasas reducidas de conformidad con la clase 5 por emisiones de CO₂ a los vehículos de emisión cero que hayan sido retroadaptados con un motor de combustible que genere energía eléctrica o que contribuya a la propulsión del vehículo. Los Estados miembros aplicarán en su lugar las tasas de conformidad con la clase 1 por emisiones de CO₂.

Los fabricantes de vehículos podrán utilizar la herramienta de simulación a que se refiere el artículo 5 del Reglamento (UE) 2017/2400 para determinar las emisiones de CO₂ de un vehículo de combustible dual, tal como se define en el artículo 3, punto 21, del Reglamento (UE) 2017/2400, después de su fecha de producción, cuando la fecha de producción de dicho vehículo sea anterior al 1 de enero de 2024. El fabricante que tenga la intención de hacer uso de dicha opción notificará a la Comisión su intención de hacerlo y la Comisión decidirá si puede utilizar la herramienta de simulación para los fines establecidos en el presente párrafo y comunicará su decisión a dicho fabricante. Para la clasificación de un vehículo en una clase por emisiones de CO₂, los Estados miembros aceptarán la simulación presentada por los fabricantes como prueba de las emisiones de CO₂ de un vehículo, siempre que el fabricante en cuestión les envíe los resultados de dicha simulación directamente y en formato digital junto con la decisión de la Comisión comunicada a dicho fabricante»;

- c) se suprime el apartado 7;

d) se añade el apartado siguiente:

«12. A más tardar el 30 de junio de 2029, la Comisión evaluará las siguientes opciones:

- a) permitir a los Estados miembros diferenciar las tarifas de peaje en función de las características de los remolques, tomando en consideración las condiciones específicas en distintos Estados miembros, como la heterogeneidad de las flotas de remolques, las diversas tecnologías y equipos disponibles en el mercado y la reducción total de energía derivada del uso de dichas tecnologías y equipos; y
- b) determinar las emisiones de CO₂ de los vehículos de motor y los remolques retroadaptados.

La Comisión tendrá en cuenta los posibles efectos de las opciones a las que se refiere el párrafo primero del presente apartado sobre la aplicación y la eficacia del Reglamento (UE) 2019/1242. La Comisión tendrá debidamente en cuenta los resultados de cualquier proyecto piloto en ese ámbito, y considerará la carga administrativa, las limitaciones operativas, los parámetros económicos de las tecnologías disponibles en el mercado y la rentabilidad. Sobre la base de dicha evaluación, la Comisión podrá presentar, en su caso, una propuesta legislativa de modificación de la presente Directiva.».

4) En el artículo 8, el apartado 3 se sustituye por el texto 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, para los subgrupos de vehículos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD y 10-LH será el 25 de marzo de 2025.».

5) En el artículo 9 *ter* se añade el párrafo siguiente:

«Para facilitar el intercambio de información sobre vehículos en relación con los parámetros de clasificación de vehículos, tal como se definen en el artículo 2, punto 17, de la Directiva (UE) 2019/520, y con el objetivo de trabajar en pro del reconocimiento mutuo entre los Estados miembros a efectos de clasificación de vehículos y ejecución, la Comisión coordinará el trabajo en el seno del grupo de expertos a que se refiere el artículo 9 *sexies*, apartado 4, para determinar y promover el intercambio de las prácticas más idóneas y formular sugerencias para un enfoque común.».

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 31 de diciembre de 2027. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

A partir del 1 de enero de 2028, los Estados miembros aplicarán las disposiciones necesarias para dar cumplimiento a.

- a) el artículo 1, punto 1, letra e), de la presente Directiva, y
- b) el artículo 1, punto 3, letra b), de la presente Directiva, en la medida en que dicha letra añade un párrafo tercero al artículo 7 *octies bis*, apartado 2, de la Directiva 1999/62/CE.

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 son los Estados miembros.

Hecho en ..., el ...

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente
