



Bruselas, 2 de octubre de 2025
(OR. en)

13259/25

**Expediente interinstitucional:
2023/0134 (COD)**

**TRANS 411
ENV 937
FIN 1144
CODEC 1428**

PROPUESTA

De: Por la secretaria general de la Comisión Europea, D.^a Martine DEPREZ,
directora

Fecha de recepción: 2 de octubre de 2025

A: D.^a Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión
Europea

Asunto: Propuesta modificada de
DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, la Directiva 1999/37/CE
del Consejo y la Directiva (UE) 2019/520 en lo relativo a la clase por
emisiones de CO₂ de los vehículos pesados con remolques y por la
que se aclaran y simplifican determinadas disposiciones

Adjunto se remite a las delegaciones el documento COM(2025) 589 final.

Adj.: COM(2025) 589 final



Bruselas, 2.10.2025
COM(2025) 589 final

2023/0134 (COD)

Propuesta modificada de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, la Directiva 1999/37/CE del Consejo y la Directiva (UE) 2019/520 en lo relativo a la clase por emisiones de CO₂ de los vehículos pesados con remolques y por la que se aclaran y simplifican determinadas disposiciones

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

En las orientaciones políticas para la Comisión Europea 2024-2029¹ se anunció que la Comisión presentaría propuestas para simplificar y consolidar la legislación de la Unión Europea. La Comunicación titulada «Una Europa más sencilla y rápida»² establece que la legislación debe ser fácil de entender y aplicar, estar redactada con claridad y ser inequívoca.

Esta propuesta modificada de una Directiva de modificación cambiaría ciertas disposiciones de la Directiva 1999/62/CE³ que hacen referencia a otros actos legislativos de la UE para hacerlas más claras, simples y precisas.

La Comisión adoptó la propuesta inicial de esta Directiva de modificación el 4 de mayo de 2023⁴ (en lo sucesivo, «la propuesta original»). El objetivo de la propuesta original era establecer normas que incluyeran el efecto de los remolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías en los sistemas de tarificación viaria que diferencian las tasas viarias en función de las emisiones de CO₂ de los vehículos. También modificaría determinadas disposiciones de la Directiva relativas a otros actos legislativos de la UE con el fin de garantizar su claridad jurídica.

La Directiva 1999/62/CE regula la imposición de peajes y tasas por la utilización de infraestructuras viarias. Se basa en los principios de «quien contamina paga» y del «usuario-pagador». El principio de «quien contamina paga» permite fijar tasas viarias en función del rendimiento medioambiental de los vehículos para impulsar la renovación del parque automovilístico y mitigar así los efectos negativos del transporte por carretera en el medio ambiente.

La Directiva (UE) 2022/362⁵ modificó la Directiva 1999/62/CE al permitir, entre otros cambios, fijar tasas viarias en función de las emisiones de CO₂ de los vehículos. Este sistema permite que el sector del transporte por carretera contribuya al cumplimiento de los objetivos de la UE en materia de clima y energía. Por lo tanto, la Directiva contiene varias referencias a la legislación de la UE que regula el comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos pesados. En particular, esta cuestión se regula en la UE mediante el Reglamento (UE) 2019/1242, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones

¹ https://commission.europa.eu/document/download/e6cd4328-673c-4e7a-8683-f63ffb2cf648_es?filename=Political%20Guidelines%202024-2029_ES.pdf.

² Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Una Europa más sencilla y rápida: Comunicación sobre la aplicación y la simplificación» [COM(2025) 47 final].

³ 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 (DO L 187 de 20.7.1999, p. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/2022-03-24>).

⁴ Propuesta de DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, la Directiva 1999/37/CE del Consejo y la Directiva (UE) 2019/520 en lo relativo a la clase por emisiones de CO₂ de los vehículos pesados con remolques.

⁵ 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>).

de CO₂ para vehículos pesados nuevos⁶, así como mediante el Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión en lo que respecta a la determinación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados⁷.

Desde que se adoptara la propuesta original, se han producido modificaciones en esos Reglamentos que afectan a las disposiciones de la Directiva 1999/62/CE que hacen referencia a ellos. Dichas modificaciones han reducido su claridad jurídica y han aumentado los obstáculos administrativos y los relativos a su aplicación. Además, algunas disposiciones de la Directiva 1999/62/CE quedaron obsoletas tras la modificación de esos Reglamentos.

El Reglamento (UE) 2024/1610⁸ modificó el Reglamento (UE) 2019/1242. Algunos de los principales cambios fueron la definición de los nuevos objetivos de reducción de emisiones de CO₂ hasta 2040 y la ampliación de su ámbito de aplicación para abarcar nuevos grupos de vehículos. Además, dado que se modificó la estructura original del Reglamento, algunas referencias cruzadas que se hacían a él tanto en la Directiva 1999/62/CE como en la propuesta original quedaron obsoletas. El Reglamento (UE) 2022/1379 de la Comisión⁹ modificó el Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión. Una de las modificaciones fue el cambio en la estructura del archivo de información del cliente, que es el documento donde se especifican las emisiones de CO₂ de los vehículos nuevos.

La presente propuesta modificada conserva los objetivos de la propuesta original (en particular, en lo que respecta al efecto de los remolques). Además de ello, en primer lugar, adaptaría las referencias de la Directiva 1999/62/CE a esos Reglamentos para aumentar la claridad jurídica de las disposiciones mencionadas. En segundo lugar, garantizaría que se conceda un plazo suficiente para aplicar las modificaciones del Reglamento (UE) 2019/1242 que se reflejan en la Directiva 1999/62/CE, como la ampliación a nuevos subgrupos de vehículos¹⁰. En tercer lugar, incluiría disposiciones específicas para indicar cómo tratar determinados vehículos contemplados en esos Reglamentos en casos que podrían dar lugar a una interpretación ambigua con arreglo a la Directiva 1999/62/CE para garantizar un enfoque armonizado en toda la UE.

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) 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>).

⁸ 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>).

⁹ 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>).

¹⁰ Véase el considerando 29 de la Directiva (UE) 2022/362.

La presente propuesta se presenta un año después de la adopción del Reglamento (UE) 2024/1610 para aclarar cómo deben incorporarse a la Directiva 1999/62/CE los cambios introducidos por dicho Reglamento. Los cambios no deseados en la trayectoria de reducción de emisiones, que determinan la asignación de los vehículos a las clases por emisiones de CO₂, comenzarán a surtir efecto a partir del 1 de julio de 2026¹¹.

La presente propuesta también simplifica la Directiva 1999/62/CE al suprimir las disposiciones que permiten ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva para incluir los grupos de vehículos que ya se contemplan en el Reglamento (UE) 2017/2400, pero aún no en el Reglamento (UE) 2019/1242. Inicialmente, los ámbitos de aplicación de ambos Reglamentos eran diferentes. Sin embargo, el Reglamento (UE) 2024/1610 amplió el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242, de manera que ahora se ajusta al ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2017/2400. Por lo tanto, las disposiciones de la Directiva 1999/62/CE que permitieron cubrir las lagunas entre los ámbitos de aplicación de estos dos Reglamentos han quedado obsoletas y pueden suprimirse.

Por la misma razón, la Comisión tiene previsto derogar la Decisión de Ejecución (UE) 2023/2698 de la Comisión¹² cuando las emisiones de CO₂ de referencia de los subgrupos de vehículos 1, 2, 3, 11, 12 y 16 se publiquen en actos de ejecución adoptados de conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242. De hecho, el Reglamento (UE) 2019/1242 contempla ahora los subgrupos de vehículos incluidos en esta Decisión de Ejecución, y está previsto publicar las emisiones de CO₂ de referencia para dichos subgrupos de vehículos con arreglo a ese Reglamento. La Directiva 1999/62/CE ya establece que, una vez publicadas las emisiones de CO₂ de referencia con arreglo al Reglamento (UE) 2019/1242, deben utilizarse esos valores y no los publicados con arreglo a la Directiva 1999/62/CE.

La presente propuesta contribuye a alcanzar el objetivo de mantener una legislación de la UE coherente y de alta calidad. Gracias a que ofrece mayor claridad y seguridad jurídicas, permite a las administraciones nacionales y a las empresas comprender mejor sus derechos y obligaciones.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente propuesta tiene por objeto adaptar las disposiciones de la Directiva 1999/62/CE que contienen referencias a algunos Reglamentos que se volvieron confusas tras la modificación de esos Reglamentos y suprimir otras disposiciones que quedaron obsoletas. Los cambios propuestos (junto con los incluidos en la propuesta original) son coherentes con el contenido de las medidas adoptadas con arreglo a la Directiva (UE) 2022/362.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La presente propuesta se ocupa de las referencias de la Directiva 1999/62/CE al Reglamento (UE) 2019/1242 y al Reglamento (UE) 2022/1379 de la Comisión. Es preciso garantizar la

¹¹ Véase la explicación detallada sobre el artículo 2, apartado 1, punto 37) a continuación.

¹² Decisión de Ejecución (UE) 2023/2698 de la Comisión, de 4 de diciembre de 2023, relativa a la especificación de las emisiones de CO₂ de referencia de los grupos de vehículos pesados no contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo con arreglo a la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L, 2023/2698, 6.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2698/oj).

coherencia de las referencias cruzadas teniendo en cuenta los cambios pasados y, en la medida de lo posible, las modificaciones futuras de estos Reglamentos.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

La base jurídica de la Directiva 1999/62/CE son los artículos 91 y 113 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). El objeto de la presente propuesta se refiere a la imposición de tasas viarias a los vehículos, un ámbito al que se aplica el artículo 91, apartado 1, del TFUE. La base jurídica de esta propuesta es, por tanto, el artículo 91, apartado 1, del TFUE.

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

La UE comparte con los Estados miembros la competencia para regular en el ámbito del transporte conforme a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, letra g), del TFUE. Sin embargo, solo la UE puede adaptar las normas vigentes de la Unión. Este es el caso de los ajustes en las referencias contenidas en la Directiva 1999/62/CE a otros actos legislativos de la UE.

• Proporcionalidad

La presente propuesta corregiría las incoherencias entre distintos actos de la UE. Por lo tanto, no iría más allá de lo necesario para lograr los objetivos de los Tratados.

• Elección del instrumento

El acto jurídico que se ha de modificar es una Directiva, por lo que el acto de modificación debe adoptar la misma forma.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

• Evaluaciones *ex post* / controles de la adecuación de la legislación existente

La presente propuesta mejora el texto jurídico de un acto de la UE y preserva al mismo tiempo su significado original. Por lo tanto, no es necesaria una evaluación *ex post*.

• Consultas con las partes interesadas

La Comisión mantiene contactos regulares con los perceptores de peaje y los proveedores de servicios de peaje de los Estados miembros. Los errores en las referencias cruzadas dan lugar a dificultades concretas que se abordan con esas partes interesadas. La Comisión ha apoyado a las partes interesadas en la aplicación de la Directiva.

• Obtención y uso de asesoramiento especializado

El análisis de la Comisión para preparar la presente propuesta tiene en cuenta la información recibida de partes interesadas y expertos nacionales.

• Evaluación de impacto

Esta propuesta mejoraría el texto jurídico de un acto legislativo de la UE y su coherencia con otros actos legislativos de la UE, pero no modificaría la política. Por lo tanto, no es necesaria una evaluación de impacto.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La presente propuesta ayudaría a lograr los objetivos de adecuación regulatoria, ya que simplificaría el texto de la Directiva y aumentaría su claridad jurídica. Esto beneficiaría a las empresas de transporte por carretera (principalmente microempresas y pequeñas y medianas empresas) al aclarar cuándo y qué vehículos pueden optar a tarifas de peaje más favorables.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Esta propuesta mejoraría el texto jurídico de un acto de la UE sin modificar la política. Por lo tanto, no tendría ninguna incidencia en el presupuesto de la UE.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La Directiva 1999/62/CE incluye requisitos específicos de información para los Estados miembros relativos a la diferenciación de las tasas por infraestructura o por utilización en función del comportamiento medioambiental de los vehículos.

La propuesta modificada mejora el texto jurídico de un acto de la UE para que sea más sencillo, claro y preciso. Por lo tanto, no se necesita un plan de aplicación, seguimiento o evaluación.

Se propone una nueva disposición que permitiría a los fabricantes determinar las emisiones de CO₂ de los vehículos de combustible dual si se fabricaron antes de que el Reglamento (UE) 2017/2400 contemplara dicha tecnología. Se introduce un nuevo mecanismo de información para supervisar el uso de la herramienta de simulación prevista en el Reglamento (UE) 2017/2400 para fines distintos de los establecidos en dicho Reglamento, ya que la herramienta de simulación es de código abierto y podría utilizarse de forma ilegítima.

- **Documentos explicativos (para las Directivas)**

Los Estados miembros deben ajustar la transposición de las referencias jurídicas en la medida en que dichas referencias ya estén incorporadas a su Derecho nacional¹³. Las notificaciones de las medidas de transposición de los Estados miembros deben ir acompañadas de uno o más documentos que expliquen la relación entre las partes modificadas de la Directiva 1999/62/CE y las partes correspondientes de las leyes nacionales.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

Las modificaciones de la propuesta original se explican a continuación.

¹³ Algunos Estados miembros cumplieron las obligaciones de transposición al incorporar referencias al Derecho de la UE a su Derecho nacional. Por lo tanto, es posible que dichos Estados miembros no tengan que adaptar su legislación nacional de transposición. No obstante, deben notificarlo a la Comisión en caso de que así sea.

Artículo 1, apartado 1: Artículo 2 – Definiciones

Artículo 2, apartado 1, punto 28: definición de «emisiones de CO₂»

Debe mejorarse la claridad jurídica de esta definición, ya que la referencia al Reglamento (UE) 2017/2400 es inexacta. La propuesta original no modificaba esta definición.

El Reglamento (UE) 2017/2400 especifica la estructura del archivo de información del cliente, que es el documento producido por los fabricantes que demuestra las emisiones de CO₂ de los nuevos vehículos. Inicialmente, las emisiones de CO₂ concretas de los vehículos se comunicaban en el punto 2.3 del archivo de información del cliente. Tras la adopción del Reglamento (UE) 2022/1379, esta información se comunica ahora en el punto 2.6 del archivo de información del cliente. La nueva estructura del archivo de información del cliente se considera estable con vistas a futuras modificaciones.

Además, la Directiva 1999/62/CE reflejará la ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242 para abarcar los autobuses y los autocares a raíz de la adopción del Reglamento (UE) 2024/1610. Por lo tanto, la definición debe aclarar que las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos pesados de transporte de mercancías (en gCO₂/t-km) se reflejan en el punto 2.6.1 del archivo de información del cliente, mientras que las emisiones específicas de CO₂ de los autobuses y los autocares (en gCO₂/p-km) se comunican en el punto 2.6.4 de ese archivo.

Así pues, se ajusta la definición de «emisiones de CO₂» de los vehículos pesados para hacer referencia a los campos del archivo de información del cliente correctos.

Artículo 2, apartado 1, punto 30: definición de «vehículo de bajas emisiones»

La propuesta original incluía una modificación de esta definición, pero dicha propuesta quedó obsoleta tras la adopción del Reglamento (UE) 2024/1610.

Esta definición debe simplificarse. La explicación que se ofrece a continuación se refiere a las siguientes disposiciones de la Directiva: el artículo 2, apartado 1, punto 30, letra b), y punto 38, letra b), y el artículo 7 *octies bis*, apartado 1, párrafo tercero, y apartado 7. La explicación detallada de estas disposiciones hará referencia a esta sección.

La Directiva 1999/62/CE contiene disposiciones para ampliar su ámbito de aplicación e incluir los nuevos grupos de vehículos que aún no estaban contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242, pero que ya estaban contemplados en el Reglamento (UE) 2017/2400. En efecto, el Reglamento (UE) 2019/1242 solo contemplaba inicialmente un subconjunto de los grupos de vehículos cubiertos por el Reglamento (UE) 2017/2400¹⁴.

La Directiva 1999/62/CE permitió que los grupos de vehículos restantes se incluyeran en su ámbito de aplicación tan pronto como se dispusiera de datos sobre las emisiones de CO₂ de

¹⁴ El subgrupo de vehículos original contemplado en el Reglamento (UE) 2019/1242 (subgrupos de vehículos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD y 10-LH) es responsable de alrededor del 73 % de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados. Los grupos de vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2017/2400 son responsables del 98 % de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados. Los vehículos correspondientes al 2 % restante no pueden incluirse en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2017/2400. A este respecto, véase la sección 17.3 del anexo 8 de la parte 2 del documento SWD(2023) 88, que es la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta que condujo a la adopción del Reglamento (UE) 2024/1610.

los vehículos pertenecientes a ellos¹⁵. Se debe a que, en el momento en que se adoptó el Reglamento (UE) 2019/1242, no se sabía cuándo se ampliaría su ámbito de aplicación a los grupos de vehículos restantes.

El Reglamento (UE) 2024/1610 modificó el Reglamento (UE) 2019/1242 para incluir todos los grupos de vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2017/2400. Por lo tanto, las disposiciones de la Directiva 1999/62/CE que permiten ampliar su ámbito de aplicación para cubrir las lagunas entre los ámbitos de aplicación de estos dos Reglamentos han quedado obsoletas. Esas disposiciones deben suprimirse para simplificar y aclarar el texto de la Directiva.

Por lo tanto, se suprime la letra b) de la definición de «vehículo de bajas emisiones».

Artículo 2, apartado 1, punto 35: definición de «grupo de vehículos»

Debe mejorarse la claridad jurídica de esta definición. La propuesta original no la modificaba, pero ahora debe cambiarse porque la referencia al cuadro 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2017/2400 es inexacta.

El cuadro 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2017/2400 define los grupos de vehículos correspondientes a los camiones pesados. Sin embargo, el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242 se amplió para incluir también los subgrupos de vehículos definidos en los cuadros 2 a 6 del anexo I del Reglamento (UE) 2017/2400 (por ejemplo, camiones, autobuses y autocares). Además, el Reglamento (UE) 2017/2400 define los grupos de vehículos en el párrafo primero de su artículo 4, que hace referencia a esos cuadros y que también tiene en cuenta futuros cambios en los anexos de dicho Reglamento.

Por lo tanto, se modifica la definición de «grupo de vehículos» para hacer referencia al artículo 4, párrafo primero, del Reglamento (UE) 2017/2400.

Artículo 2, apartado 1, punto 37: definición de «trayectoria de reducción de emisiones»

Debe mejorarse la claridad jurídica de esta definición y preservarse su significado original. La propuesta original incluía una modificación de esta definición, pero no abordaba todos los cambios introducidos por el Reglamento (UE) 2024/1610. Esta definición se modifica como sigue.

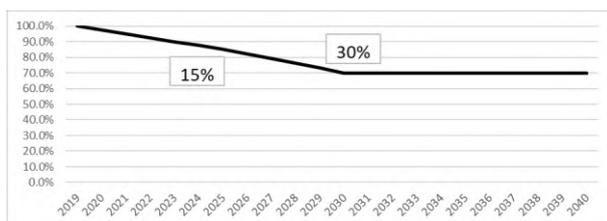
- La última frase es una disposición normativa autónoma que concierne a posibles ajustes en las emisiones de CO₂ de referencia. Dichos ajustes se basan en actos adoptados en virtud del artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/2142. Esta disposición normativa no debe formar parte de una definición, por lo que se traslada al artículo 7 *octies bis*, apartado 1¹⁶.

¹⁵ Para ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva 1999/62/CE, debe adoptarse un acto de ejecución con arreglo al artículo 7 *octies bis*, apartado 7. Una vez adoptado dicho acto, el artículo 7 *octies bis*, apartado 1, párrafo tercero, establece que los vehículos de los grupos pertinentes podrían asignarse a la clase 4 por emisiones de CO₂ (vehículos de bajas emisiones). Sin embargo, esos vehículos no podrían asignarse a las clases 2 y 3, ya que la asignación a dichas clases se basa en una trayectoria de reducción de emisiones de esos subgrupos de vehículos que requiere que los objetivos de reducción de las emisiones de CO₂ de esos grupos de vehículos se establezcan en el Reglamento (UE) 2019/1242.

¹⁶ Véase también la explicación sobre el artículo 7 *octies bis*, apartado 1, que se expone a continuación.

- La definición describe una fórmula matemática y, por lo tanto, es difícil de comprender sin un conocimiento detallado del Reglamento (UE) 2019/1242 y de sus anexos. Cuando se adoptó el Reglamento (UE) 2024/1610, se introdujo la misma fórmula en el punto 5.1.2.1 del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242. Además, esa fórmula se aplica a las trayectorias de reducción de emisiones de los autobuses y los autocares que no se contemplan en la actual definición de la Directiva 1999/62/CE, aunque el ámbito de aplicación de la Directiva se ampliará a dichos vehículos. La fórmula del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242 se considera estable con vistas a futuras modificaciones de dicho Reglamento. Por lo tanto, la definición hace referencia ahora a esa fórmula.
- La forma de la trayectoria de reducción de emisiones cambió con la adopción del Reglamento (UE) 2024/1610 como consecuencia de las referencias al Reglamento (UE) 2019/1242 que se hacían en la definición y sin una decisión explícita basada en consideraciones políticas. Por consiguiente, los umbrales de las clases 2 y 3 por emisiones de CO₂ se han vuelto más estrictos, y el número de vehículos convencionales que podrán optar a esas clases será menor.

En primer lugar, se explica la finalidad de la trayectoria de reducción de emisiones. La trayectoria de reducción de emisiones determina los umbrales empleados para clasificar los vehículos en las clases 2 y 3 por emisiones de CO₂ de tal manera que disminuyen con el tiempo. Las clases 2 y 3 por emisiones de CO₂ tienen por objeto incentivar la mejora de la eficiencia de los vehículos convencionales que usan combustibles fósiles. A continuación, se muestra la forma de la trayectoria de reducción de emisiones adoptada en la Directiva (UE) 2022/362 para los subgrupos de vehículos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD y 10-LH (en lo sucesivo, «los subgrupos de vehículos originales»). En el caso de los años hasta 2030, la definición de la trayectoria de reducción de emisiones hace referencia al factor de reducción (R-ET_Y) de emisiones de CO₂ establecido en el Reglamento (UE) 2019/1242. A su vez, el R-ET_Y depende de los objetivos de reducción de las emisiones de CO₂ para 2015 y 2030 establecidos en dicho Reglamento. Para 2031 y los años sucesivos, la definición de la trayectoria de reducción de emisiones es lineal a un nivel que corresponde a un objetivo de reducción de las emisiones de CO₂ del 30 %. Esta linealidad refleja la mejora de la eficiencia en cuanto a las emisiones de CO₂ que pueden lograr los vehículos convencionales.

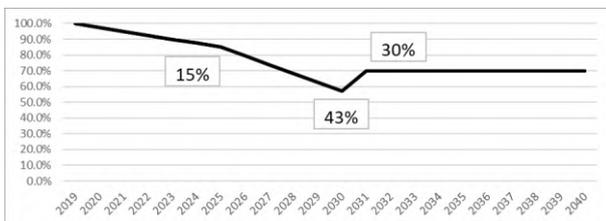


El Reglamento (UE) 2024/1610 amplió el objetivo de reducción de las emisiones de CO₂ para 2030 del 30 al 43 %. Este cambio requiere una mayor implantación de los vehículos de emisión cero por parte de los fabricantes. Además, el mismo objetivo afecta también a la trayectoria de reducción de emisiones de la presente Directiva y a los umbrales correspondientes de las clases 2 y 3 por emisiones de CO₂, que están dirigidos exclusivamente a los vehículos convencionales.

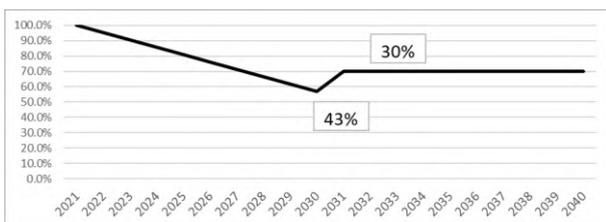
La nueva forma de la trayectoria de reducción de emisiones, tal como está actualmente en vigor, presenta un gradiente más pronunciado y, por tanto, umbrales más estrictos para las clases 2 y 3 por emisiones de CO₂ hasta 2030 inclusive. Para

2031 y los años sucesivos, la trayectoria de reducción de emisiones se mantiene lineal a un nivel que corresponde a un objetivo de reducción de las emisiones de CO₂ del 30 %.

En el caso de los subgrupos de vehículos originales, la trayectoria se ve afectada en los períodos de comunicación comprendidos entre 2026 y 2030, ambos inclusive, como se muestra a continuación. Por lo tanto, la asignación de los vehículos pertenecientes a esos subgrupos de vehículos se verá afectada desde el inicio del período de comunicación 2026, es decir, el 1 de julio de 2026.



En el caso de los subgrupos de vehículos del período de referencia 2021 (es decir, los subgrupos de vehículos 1, 2, 3, 11, 12 y 16), la trayectoria se ve afectada desde el inicio del período hasta 2030, tal como se muestra en el gráfico que figura a continuación¹⁷. Así pues, la asignación de los vehículos pertenecientes a esos subgrupos de vehículos se verá afectada desde el momento en que el ámbito de aplicación de la Directiva 1999/62/CE se amplíe a dichos subgrupos¹⁸.



Por lo tanto, se modifica la definición para restablecer la forma original de la trayectoria de reducción de emisiones, tal como se muestra en el primer gráfico anterior, para hacer explícitos tanto el objetivo de reducción de las emisiones de CO₂ para 2030 como la linealidad de la trayectoria a partir de 2030.

Artículo 2, apartado 1, punto 38: definición de «emisiones de CO₂ de referencia de un grupo de vehículos»

Esta definición puede simplificarse y es preciso mejorar su claridad jurídica. La propuesta original incluía una modificación de la definición, pero dicha propuesta quedó obsoleta con la adopción del Reglamento (UE) 2024/1610. La definición de «emisiones de CO₂ de referencia de un grupo de vehículos» se modifica como sigue.

En primer lugar, el artículo 2, apartado 1, punto 38, letra a), se simplifica haciendo referencia a la definición de emisiones de CO₂ de referencia establecida en el artículo 3, apartado 1, del

¹⁷ La nueva forma de la trayectoria de reducción de emisiones de los subgrupos de vehículos 1, 2, 3, 11, 12 y 16 es diferente de la de la trayectoria de reducción de emisiones de los subgrupos de vehículos originales debido al objetivo intermedio de reducción de CO₂ para 2025 establecido para los subgrupos de vehículos originales.

¹⁸ Véase la explicación sobre el artículo 7 *octies bis*, apartado 1, a continuación acerca del momento de la ampliación del ámbito de aplicación.

Reglamento (UE) n.º 219/1242. Ambas definiciones son equivalentes, ya que las dos se refieren al punto 3 del anexo I del Reglamento (UE) n.º 219/1242. Esta modificación adapta la redacción de la definición a la de todas las demás definiciones de la Directiva 1999/62/CE que remiten al Reglamento (UE) 2019/1242.

En segundo lugar, el artículo 2, apartado 1, punto 38, letra b), quedó obsoleto por las razones expuestas anteriormente en la explicación de la definición de «vehículo de bajas emisiones». Por lo tanto, se suprime la letra b) de la definición para simplificar esta disposición.

Artículo 1, apartado 2: Artículo 7 octies bis – Diferenciación de las tasas aplicables a los vehículos pesados

Artículo 7 octies bis, apartado 1, párrafos segundo a cuarto: obligación de diferenciar las tasas en función de las emisiones de CO₂

Esta disposición debe simplificarse para que las administraciones nacionales y las empresas comprendan claramente sus derechos y obligaciones. Además, debe establecerse un plazo suficiente para su aplicación. La propuesta original incluía una modificación para simplificar esta definición, pero no establecía un plazo claro para que las administraciones nacionales y las empresas aplicaran los cambios introducidos por el Reglamento (UE) 2024/1610.

Para entender este apartado, debe aclararse en primer lugar la actual estructura del artículo 7 octies bis, apartado 1, párrafos segundo a cuarto:

- el artículo 7 octies bis, apartado 1, párrafo segundo, se refiere a los subgrupos de vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242;
- el artículo 7 octies bis, apartado 1, párrafo tercero, se refiere a la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva 1999/62/CE a los grupos de vehículos que ya estaban contemplados en el Reglamento (UE) 2017/2400, pero aún no en el Reglamento (UE) 2019/1242; y
- el artículo 7 octies bis, apartado 1, párrafo cuarto, se refiere a la ampliación del ámbito de aplicación de la Directiva 1999/62/CE a los nuevos subgrupos de vehículos tras su inclusión en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242.

Los motivos para modificar el artículo 7 octies bis, apartado 1, párrafos segundo a cuarto son los siguientes:

- Los tres párrafos contienen referencias al artículo 2, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242 para establecer los subgrupos de vehículos contemplados en dicho Reglamento. Sin embargo, el Reglamento (UE) n.º 1242/1610 modificó la estructura de dicho Reglamento, de modo que los subgrupos de vehículos contemplados ya no se establecen en su artículo 2, apartado 1, sino en el punto 1 de su anexo I. Por lo tanto, las referencias al artículo 2, apartado 1, de dicho Reglamento son inexactas.
- En segundo lugar, el artículo 7 octies bis, apartado 1, párrafo tercero, quedó obsoleto por las razones descritas en la explicación de la definición de «vehículo de bajas emisiones» expuesta anteriormente.
- El artículo 7 octies bis, apartado 1, no contempla ajustes en las emisiones de CO₂ de referencia con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/2142. En su lugar, los ajustes quedan contemplados en la última frase de la definición de «trayectoria de reducción de emisiones». No obstante, como se ha explicado

anteriormente en la sección sobre la definición de «trayectoria de reducción de emisiones», esta disposición no es una definición, sino una disposición normativa autónoma, por lo que debe incluirse en el artículo 7 *octies bis*, apartado 1.

- Además, el plazo para la aplicación de los ajustes en las emisiones de CO₂ de referencia es inadecuado. Los ajustes se aplican con arreglo a la Directiva 1999/62/CE «para los períodos de comunicación que comiencen después de la fecha de aplicación respectiva de dichos actos delegados;». Sin embargo, no se prevé ningún plazo de ejecución si dichos actos se adoptan poco antes del inicio de un período de comunicación.
- El artículo 7 *octies bis*, apartado 1, párrafo cuarto, es inexacto cuando se refiere *al momento en que se amplía el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242 a nuevos subgrupos de vehículos*. En concreto, esta disposición establece que la diferenciación de las tasas viarias se aplicará a los nuevos subgrupos de vehículos cuando entren en vigor las trayectorias de reducción de emisiones para los subgrupos de vehículos aún no contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242, determinadas mediante un acto legislativo de la UE. Sin embargo, no hay un acto de la UE que entre en vigor para establecer los valores de las trayectorias de reducción de emisiones de un grupo de vehículos. En su lugar, la trayectoria de reducción de emisiones de un grupo de vehículos se calcula empleando las fórmulas ya facilitadas en la definición establecida en el artículo 2, apartado 1, punto 37, de la Directiva. La trayectoria de reducción de emisiones de un subgrupo de vehículos es el producto de sus objetivos de reducción de emisiones de CO₂ [tal como se establece en el artículo 3 *bis* y el punto 4.3 del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242] y sus emisiones de CO₂ de referencia [publicadas en un acto con arreglo al artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242 en el año siguiente al período de referencia de dicho subgrupo de vehículos]¹⁹. Por lo tanto, la trayectoria de reducción de emisiones de un subgrupo de vehículos puede calcularse cuando se publiquen las emisiones de CO₂ de referencia de dicho subgrupo de vehículos. El plazo establecido en el artículo 7 *octies bis*, apartado 1, párrafo cuarto, para la ampliación a nuevos subgrupos de vehículos está, por consiguiente, vinculado a la publicación de las emisiones de CO₂ de referencia de esos subgrupos de vehículos en un acto con arreglo al artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242.
- El mismo párrafo no establece ningún período para la implantación de las ampliaciones del ámbito de aplicación de la Directiva 1999/62/CE a los nuevos subgrupos de vehículos. Los actos adoptados con arreglo al artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242 surtirán efecto en la fecha de notificación a las direcciones. Sin embargo, para clasificar los vehículos pertenecientes a esos subgrupos de vehículos en clases por emisiones de CO₂, es preciso trabajar en los sistemas informáticos empleados en la operación de los sistemas de peaje, que haya coordinación entre las autoridades nacionales y los proveedores de servicios de peaje, y que se informe a los usuarios de las carreteras sobre sus derechos. Este trabajo conlleva un plazo de unos seis meses.

¹⁹ El calendario de publicación de dicho acto depende, a su vez, del período de referencia de un grupo, tal como se establece en el anexo I, punto 3.2, del Reglamento (UE) 2019/1242. El período de referencia de los subgrupos de vehículos contemplados originalmente en dicho Reglamento (subgrupos de vehículos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD y 10-LH) era 2019. El período de referencia de los subgrupos de vehículos 1, 2, 3, 11, 12 y 16 es 2021. El período de referencia de todos los demás subgrupos es 2025.

Por estas razones, el artículo 7 *octies bis*, apartado 1, párrafos segundo a cuarto, se modifica como sigue.

- Estos tres párrafos se simplifican mediante:
 - la corrección de las referencias al Reglamento (UE) 2019/1242: en lugar de la referencia al «artículo 2, apartado 1, letras a) a d), del Reglamento (UE) 2019/1242», se utilizan las palabras «subgrupos de vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242»;
 - la supresión del párrafo tercero, que ha quedado obsoleto; por la misma razón, también se suprime el párrafo de la propuesta original relativo a la diferenciación para las clases 1, 4 y 5 por emisiones de CO₂;
 - la fusión de los actuales párrafos segundo y cuarto, ya que ambos se refieren a cómo los subgrupos de vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242 se incluyen en la diferenciación de las tasas de infraestructura según lo regulado en el artículo 7 *octies bis*;
- Se añade un nuevo párrafo para trasladar la disposición sobre los ajustes en las emisiones de CO₂ de referencia de la definición de «trayectoria de reducción de emisiones» a este artículo.
- Se introducen los siguientes cambios para aclarar el calendario de aplicación de los cambios con arreglo al Reglamento (UE) 2019/1242 en la Directiva 1999/62/CE:
 - Debe aclararse el momento de la ampliación a nuevos subgrupos de vehículos [que refleja la ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242]. Esta ampliación afecta a todos los subgrupos de vehículos cuyo período de referencia no sea 2019 (véase la nota a pie de página número 19). Se suprimen las referencias a la «entrada en vigor de las trayectorias de reducción de emisiones». Como se ha indicado anteriormente, el momento a partir del cual debe aplicarse una diferenciación está vinculado a la publicación de las emisiones de CO₂ de referencia de esos subgrupos de vehículos en un acto con arreglo al artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242. Por lo tanto, el artículo 7 *octies bis*, apartado 1, también se refiere a la publicación de dichos actos.
 - Se establece un período de ejecución de seis meses a partir de la fecha de publicación de las emisiones de CO₂ de referencia que se hayan adoptado con arreglo al artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242. Dado que las emisiones de CO₂ de referencia de los subgrupos de vehículos originales ya se han publicado, se establece explícitamente el 13 de mayo de 2023 como fecha de aplicación para esos subgrupos²⁰.
 - Se establece un período de ejecución de seis meses en caso de que sea necesario ajustar las emisiones de CO₂ de referencia sobre la base del artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/1242. Se especifica que la fecha de

²⁰ Esta fecha fue dos años posterior a la fecha a partir de la cual surtió efecto la 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).

aplicación de estos ajustes será «el primer día del sexto mes a partir de la fecha de su publicación» con el fin de garantizar que vehículos similares reciban el mismo trato a escala transfronteriza y evitar distorsiones de la competencia entre los operadores de transporte que posean vehículos similares.

Dado que se espera que se adopte un acto con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/1242, que se aplicará a partir del período de comunicación 2025 a los subgrupos de vehículos originales, y puesto que es posible que el período de seis meses expire en torno al momento de la adopción de la presente propuesta, la fecha de aplicación para esos subgrupos de vehículos puede ser demasiado corta o poco clara. Para garantizar que la fecha de aplicación de los ajustes correspondientes a esos subgrupos de vehículos sea clara y que haya un plazo de aplicación suficiente, dicho ajuste debe aplicarse a partir del 1 de julio de 2026 con arreglo a la Directiva²¹.

Artículo 7 octies bis, apartado 2: clasificación de los vehículos en las clases por emisiones de CO₂

La propuesta original no modificaba esta disposición. Sin embargo, se ha vuelto necesario modificarla a raíz de los cambios introducidos por los Reglamentos (UE) 2024/1610 y (UE) 2022/1379. Debe modificarse para indicar cómo clasificar los vehículos en casos concretos que podrían dar lugar a una interpretación ambigua con arreglo a la Directiva 1999/62/CE para garantizar un enfoque armonizado en toda la UE.

Este apartado especifica cómo:

- a) reclasificar los vehículos según la trayectoria de reducción de emisiones definida originalmente en la Directiva (UE) 2022/362;
- b) clasificar los vehículos acompañados de un archivo de información del cliente y matriculados antes del inicio de la trayectoria de reducción de emisiones;
- c) clasificar los vehículos profesionales;
- d) clasificar los vehículos de emisión cero retroadaptados; y
- e) clasificar los vehículos de combustible dual.

Establecer en el Derecho de la Unión cómo tratar estos casos proporciona seguridad jurídica para aplicar la Directiva.

- *Reclasificación de los vehículos según la definición original de «trayectoria de reducción de emisiones».* La presente propuesta tiene por objeto restablecer la forma y el significado originales de la definición de «trayectoria de reducción de emisiones»²². No obstante, los vehículos que se asignen a una clase por emisiones de CO₂ antes de que se adopte la presente propuesta podrán asignarse a una clase desfavorable.

²¹ Esto está en consonancia con la versión actual de la última frase de la definición de «trayectoria de reducción de emisiones». En efecto, esta disposición establece que los valores ajustados se aplicarán a partir del período de comunicación que comience después de la fecha de aplicación de dicho acto, que sería el 1 de julio de 2026.

²² Véase la explicación sobre el artículo 2, apartado 1, punto 37), expuesta anteriormente.

Para garantizar la igualdad de condiciones entre los vehículos asignados a una clase por emisiones de CO₂ tras la adopción de la presente propuesta y los vehículos asignados sobre la base de un objetivo de reducción de las emisiones de CO₂ para 2030 del 43 %, los Estados miembros deben reasignar dichos vehículos en un plazo de dos meses a partir de la entrada en vigor de la presente propuesta.

Esta disposición solo es necesaria si la presente propuesta entra en vigor después de uno de los dos momentos siguientes: después del 1 de julio de 2026 (que afecta a los vehículos pertenecientes a los subgrupos de vehículos originales), o bien después de que el ámbito de aplicación de la Directiva 1999/62/CE se amplíe para incluir los subgrupos de vehículos 1, 2, 3, 11, 12 y 16²³. Esta disposición no sería necesaria si la presente propuesta entrara en vigor antes de ambos acontecimientos.

- *Vehículos acompañados de un archivo de información del cliente y matriculados antes del inicio de la trayectoria de reducción de emisiones.* La Directiva 1999/62/CE no regula cómo clasificar en clases por emisiones de CO₂ los vehículos que fueran registrados antes del inicio de la trayectoria de reducción de emisiones del subgrupo de vehículos correspondiente para los que los propietarios puedan aportar pruebas de las emisiones de CO₂ mediante el archivo de información del cliente.

En el caso de los subgrupos de vehículos de los períodos de referencia 2021 o 2025, existe una discrepancia entre el año en que comienza la trayectoria de reducción de emisiones y los plazos para que los fabricantes aporten el archivo de información del cliente con los vehículos nuevos²⁴. En concreto, el plazo para que los fabricantes lo hagan es anterior al año de inicio de la trayectoria de reducción de emisiones.

El artículo 7 *octies bis*, apartado 2 *bis*, aclara que los vehículos para los que sea posible aportar pruebas de las emisiones de CO₂ pueden clasificarse en una clase por emisiones de CO₂ según los valores del primer año de la trayectoria de reducción de emisiones de ese subgrupo. La presente propuesta garantizaría un enfoque armonizado en la UE.

- *Vehículos profesionales.* El Reglamento (UE) 2019/1242 distingue los vehículos profesionales (como los vehículos utilizados para la recogida de basuras o las obras de construcción²⁵) de otros tipos de vehículos mediante la definición de subgrupos profesionales. Se debe a que el modelo de uso de los vehículos profesionales es diferente del de los vehículos que transportan mercancías o personas. Los vehículos

²³ Véase la explicación sobre el artículo 7 *octies bis*, apartado 1, a continuación acerca del momento de la ampliación del ámbito de aplicación.

²⁴ La trayectoria de reducción de emisiones comienza en el período de referencia de un subgrupo de vehículos [tal como se establece en el punto 3.2 del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242], pero los plazos para los fabricantes se establecen en los artículos 9 y 24 del Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión y dependen del grupo de vehículos. En el caso de los subgrupos de vehículos originales, las dos fechas coincidieron: la trayectoria de reducción de emisiones comenzó el 1 de julio de 2019 porque el período de referencia para esos subgrupos de vehículos con arreglo al Reglamento (UE) 2019/1242 era 2019. El plazo para que los fabricantes aportaran el archivo de información del cliente con los vehículos nuevos también fue el 1 de julio de 2019, tal como se establece en el artículo 24, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2017/2400.

²⁵ La lista completa de tipos de vehículos profesionales puede consultarse en el punto 1.2 del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242 en conjunto con el apéndice 2 del anexo I del Reglamento (UE) 2018/858, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/858>).

profesionales son responsables de aproximadamente el 2 % de las emisiones del sector de los vehículos pesados y operan principalmente en ciudades²⁶.

Los fabricantes no están obligados a identificar el carácter profesional de un vehículo pesado, ya que el uso final del vehículo puede no estar claro aún en el momento de la producción. A efectos del Reglamento (UE) 2019/1242, los vehículos profesionales se reconocen como tales después de su primera matriculación. Por consiguiente, en el archivo de información del cliente que reciben los propietarios no se indica si el vehículo es profesional o no. Así pues, estos vehículos no pueden ser tratados como un subgrupo de vehículos independiente con arreglo a la Directiva 1999/62/CE en su forma actual.

Para reconocer los subgrupos de vehículos profesionales con arreglo a la Directiva 1999/62/CE, sería preciso usar documentos adicionales expedidos después de la matriculación de los vehículos para identificar su carácter profesional. La carga administrativa sería desproporcionada en comparación con el reducido porcentaje de emisiones que representan los vehículos profesionales y la escasa cantidad de kilómetros recorridos en las carreteras contempladas en el artículo 7 *octies bis* de la Directiva (es decir, las autopistas y las carreteras de la RTE-T). Además, si la Directiva no define el procedimiento para usar otros documentos que no sean el archivo de información del cliente, existe el riesgo de que los Estados miembros apliquen enfoques fragmentados. Estas razones objetivas justifican que los subgrupos de vehículos profesionales no reciban el mismo trato que otros subgrupos de vehículos.

Por lo tanto, el artículo 7 *octies bis*, apartado 2, requiere que los vehículos profesionales se consideren parte del subgrupo de vehículos no profesionales correspondiente. Esta información se facilita en todos los archivos de información del cliente. La presente propuesta aclararía cómo deben aplicarse las disposiciones actuales de la Directiva a los vehículos profesionales.

- *Vehículos de emisión cero retroadaptados para ampliar su autonomía.* La autonomía operativa de los vehículos de emisión cero sigue situándolos en desventaja con respecto a los vehículos convencionales. Para aumentarla, es posible retroadaptar los vehículos de emisión cero sustituyendo un conjunto de baterías por un generador de combustible²⁷. De ese modo, los vehículos retroadaptados se convierten en vehículos híbridos.

Aunque usen un generador de combustible, los vehículos de emisión cero retroadaptados seguirían asignándose a la clase 5 por emisiones de CO₂ con arreglo a la Directiva 1999/62/CE, ya que la clasificación de los vehículos se basa en la documentación del vehículo en el momento de su primera matriculación.

El hecho de que esos vehículos se consideren de la clase 5 por emisiones de CO₂ distorsiona el mercado del transporte de mercancías por carretera en detrimento de los operadores que utilizan vehículos de emisión cero que no están retroadaptados.

²⁶ Véase el considerando 33 del Reglamento (UE) 2024/1610.

²⁷ Véase <https://www.scania.com/group/en/home/newsroom/press-releases/press-release-detail-page.html/4993330-scania-and-dhl-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender> y <https://group.dhl.com/en/media-relations/press-releases/2025/dhl-and-scania-to-test-electric-truck-with-fuel-powered-range-extender.html>.

Esta clasificación tampoco refleja las emisiones reales a lo largo de la vida útil de los vehículos a efectos del Reglamento (UE) 2019/1242.

Además, los fabricantes pueden calcular las emisiones específicas de CO₂ de esos vehículos antes de su comercialización con la herramienta de simulación VECTO con arreglo al Reglamento (UE) 2017/2400.

Por lo tanto, se propone que los vehículos de emisión cero retroadaptados para ampliar su autonomía no se consideren pertenecientes a la clase 5 por emisiones de CO₂, sino a la clase 1 por emisiones de CO₂. Este cambio garantiza que se empleen los resultados de la herramienta de simulación VECTO para asignar los vehículos a las clases por emisiones de CO₂.

- *Vehículos de combustible dual producidos antes de su inclusión en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2017/2400.* Los vehículos de combustible dual producidos antes de que dicha tecnología se incluyera en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2017/2400 por el Reglamento (UE) 2022/1379 no pueden optar a tarifas de peaje más favorables debido a que no se aporta para ellos un archivo de información del cliente. Por lo tanto, esos vehículos pueden sufrir una desventaja competitiva con respecto a otros similares matriculados después de esa fecha. Podría llevarse a cabo una nueva simulación para determinar las emisiones de CO₂ de esos vehículos, incluidos los ya matriculados, teniendo en cuenta los requisitos más recientes del Reglamento (UE) 2017/2400. Los fabricantes que produjeron vehículos de combustible dual antes de que dichos vehículos estuvieran contemplados en el Reglamento (UE) 2017/2400 pueden llevar a cabo esta simulación.

Por consiguiente, los Estados miembros deben aceptar el resultado de esas simulaciones para que los vehículos de combustible dual se clasifiquen en clases por emisiones de CO₂. Dado que la herramienta de simulación es de código abierto y podría utilizarse de forma ilegítima, la Comisión debe supervisar los casos en los que se recurra a esta opción. Por ello, cuando un fabricante decida usarla, deberá notificar su intención a la Comisión. Para evitar el uso de archivos de simulación ilegítimos, los Estados miembros solo deben aceptar un nuevo archivo de simulación si: i) se recibe directamente de un fabricante; ii) el archivo de simulación está en formato digital; y iii) la Comisión ha transmitido una decisión positiva al fabricante en cuestión.

Artículo 7 octies bis, apartado 7: publicación de las emisiones de CO₂ de referencia

La propuesta original no incluía esta disposición. Este apartado atañe a la publicación de las emisiones de CO₂ de referencia de los grupos de vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2017/2400 que no están incluidos aún en el Reglamento (UE) 2019/1242. Como se ha explicado anteriormente, esta disposición ha quedado obsoleta y, por lo tanto, se suprime para simplificar la Directiva.

Artículo 7 octies quater, apartado 7: efecto de los remolques en la determinación de la reducción de las tasas viarias

La propuesta original se modifica para aclarar cuáles son los remolques que pueden optar a la clase de remolque 3 haciendo referencia a la nueva definición de remolque de emisión cero establecida en el artículo 3, punto 11, letra c), del Reglamento (UE) 2019/1242, modificado por el Reglamento (UE) 2024/1610.

Artículo 8, apartado 3: fecha de aplicación del artículo 7 octies bis para los Estados miembros con un sistema común de tasas por utilización

La propuesta original no incluía esta disposición, pero es preciso modificar este artículo para adaptarlo a las enmiendas propuestas al artículo 7 octies bis, apartado 1. De hecho, el artículo 8, apartado 3, contiene una referencia a los párrafos segundo y tercero del artículo 7 octies bis, apartado 1, que se ven afectados por la presente propuesta.

El párrafo segundo del artículo 7 octies bis, apartado 1, contempla ahora tanto los subgrupos de vehículos originales como los nuevos. La ampliación del plazo para los Estados miembros que tienen un sistema común de tasas por utilización tiene por objeto la primera aplicación de la diferenciación de las tasas aplicables a los subgrupos de vehículos originales. La fecha de aplicación relativa a los subgrupos de vehículos originales queda ahora establecida expresamente, de manera análoga a la modificación introducida por la presente propuesta en el artículo 7 octies bis, apartado 1.

Propuesta modificada de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE, la Directiva 1999/37/CE del Consejo y la Directiva (UE) 2019/520 en lo relativo a la clase por emisiones de CO₂ de los vehículos pesados con remolques y por la que se aclaran y simplifican 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,

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:

- (1) La adopción de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo³ reforzó el principio de que quien contamina paga y el principio del usuario pagador mediante la aplicación de gravámenes obligatorios sobre la base de las emisiones de CO₂, bien mediante la diferenciación de las tasas por infraestructura y 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. En la actualidad, las tasas viarias de los conjuntos de vehículos que comprenden un vehículo de motor y un remolque se diferencian por las emisiones de CO₂ del vehículo de motor, independientemente de las características del remolque enganchado y, en particular, de su efecto en las emisiones de CO₂ del conjunto de vehículos.
- (2) Aunque un remolque no consume energía por sí mismo, necesita energía del vehículo de motor tractor para poder moverse. La optimización de la eficiencia energética de los remolques conduce a la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos convencionales y al aumento de la autonomía de los vehículos. Esta optimización de los remolques se deriva de las mejoras del rendimiento aerodinámico, la resistencia a la rodadura y el peso de los remolques. El potencial de eficiencia energética es de

¹ DO C/2023/874, 8.12.2023, p. ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2023/874/oj>.

² DO C , , p. .

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>).

alrededor del 7,5 % para los remolques con barra de tracción y del 15 % para los semirremolques, en comparación con un remolque de referencia del año 2020. Por lo tanto, los remolques podrían desempeñar un papel importante en la descarbonización del sector del transporte de mercancías por carretera. Sin embargo, la penetración en el mercado de remolques más eficientes se ve obstaculizada por sus precios más elevados y por el hecho de que, hasta ahora, los compradores de remolques no han podido comparar diferentes remolques en términos de eficiencia energética. Esto da lugar a una disponibilidad limitada de remolques eficientes desde el punto de vista energético en el mercado. Los dispositivos aerodinámicos ya están disponibles en el mercado y lo estarán más en el futuro, pero actualmente no se utilizan de forma habitual en la flota de la Unión.

- (3) El Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión⁴ estableció valores legalmente certificados para el efecto de los remolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías. Para reducir aún más el coste operativo de los remolques más eficientes, deben establecerse las normas para incluir el efecto de los remolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías en los sistemas de tarificación viaria basados en la diferenciación de las emisiones de CO₂. Dado que los vehículos de motor pueden engancharse a diferentes remolques, la inclusión de los remolques en los sistemas de tarificación viaria basados en la diferenciación de las emisiones de CO₂ debe basarse en el remolque que realmente se utiliza.
- (4) La tarificación basada en las emisiones de CO₂ se hará extensiva a los remolques a los que les sea de aplicación el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362. El rendimiento de los remolques puede variar en función de sus parámetros técnicos. Para evaluar el rendimiento de los remolques en términos de eficiencia energética, el rendimiento en términos de potencial de reducción de CO₂ de un remolque específico se compara con el de un remolque de referencia, que es similar en cuanto a la configuración de los ejes, la carga máxima admisible por eje y la configuración del chasis. La relación entre el valor de un remolque concreto y el del remolque de referencia se define en el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 como «relación de eficiencia». El valor de la relación de eficiencia de los remolques más eficientes es inferior a 1.
- (5) El cálculo de la relación de eficiencia puede basarse en kilómetros, en toneladas-kilómetro o en m³-kilómetro. En todos los remolques, excepto los que son para mercancías voluminosas, debe utilizarse la relación de eficiencia basada en toneladas-kilómetro. Los remolques para mercancías voluminosas son los concebidos principalmente para este tipo de mercancías. La relación de eficiencia basada en toneladas-kilómetro no puede utilizarse en los remolques para mercancías voluminosas, ya que estos remolques tienen una resistencia a la rodadura y una masa mayores que el resto de remolques. En su lugar, en los remolques para mercancías voluminosas debe utilizarse la relación de eficiencia basada en m³-kilómetro.
- (6) La clase por emisiones de CO₂ de un conjunto de vehículos con un remolque más eficiente debe ser superior a la clase por emisiones de CO₂ del vehículo de motor por

⁴ Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión, de 1 de agosto de 2022, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al rendimiento de los remolques pesados con respecto a su influencia en las emisiones de CO₂, el consumo de combustible, el consumo de energía y la autonomía con cero emisiones de los vehículos de motor, y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 (DO L 205 de 5.8.2022, p. 145, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj).

sí solo, lo que permite el acceso a una reducción más elevada de las tasas viarias. El efecto del potencial de reducción de las emisiones de CO₂ de un remolque en la clase de emisiones de CO₂ de un conjunto de vehículos debe basarse en la comparación entre la relación de eficiencia del remolque concreto y los umbrales de la relación de eficiencia a que se refiere la presente Directiva. Se prevén diferentes umbrales para los semirremolques y para otros remolques, ya que su potencial para reducir las emisiones de CO₂ de manera rentable es diferente.

- (7) Cuando un Estado miembro incluya el efecto de los remolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías en los sistemas de tarificación viaria dentro de su territorio y aplique tasas específicas a los conjuntos de vehículos que se aparten de los pesos o dimensiones máximos establecidos en la Directiva 96/53/CE del Consejo⁵, dicho Estado miembro deberá poder aplicar la reducción de las tasas viarias a aquellos conjuntos de vehículos que empleen al menos un remolque más eficiente.
- (8) La Comisión debe estar facultada para modificar el anexo VIII de la Directiva 1999/62/CE mediante actos delegados, a fin de determinar o ajustar los umbrales de la relación de eficiencia establecidos en dicho anexo, y de definir una metodología para asignación de clases de remolque a aquellos remolques que hayan sido sometidos a un proceso de renovación, en especial a aquellos a los que no se haya asignado una relación de eficiencia de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362. Se deberán determinar los umbrales de la relación de eficiencia en cuanto se recojan datos sobre la eficiencia de los remolques durante al menos un año, con arreglo al Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶. Los umbrales de la relación de eficiencia deben basarse en la eficiencia media de la flota de remolques cuando se publiquen las emisiones de CO₂ de referencia de dichos vehículos, así como en el potencial que tienen los remolques para generar mejoras en la eficiencia. A continuación, deben ajustarse para reflejar los avances técnicos y una penetración cada vez mayor de las nuevas tecnologías, como los remolques con ejes motores. La definición de una metodología para los remolques objeto de renovación debe tener en cuenta la instalación de equipos que mejoren su energía, como los dispositivos aerodinámicos, que puedan verificarse durante la inspección técnica periódica y que deben consignarse en el certificado de inspección técnica de vehículos a que se refiere la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁷.
- (9) Con el fin de garantizar que los conductores declaren correctamente el rendimiento del remolque conectado al vehículo de motor al hacer uso de la reducción de tasas basada en las emisiones de CO₂, es necesario que, previa solicitud, se faciliten a las autoridades policiales pruebas de la clase de emisiones del conjunto de vehículos, es decir, pruebas que acrediten el rendimiento del remolque. Si no se aportan tales

⁵ Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1996/53/oj>**).

⁶ Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos (DO L 173 de 9.7.2018, p. 1, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/956/oj>**).

⁷ Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la inspección técnica periódica de los vehículos a motor y de sus remolques (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

pruebas, un Estado miembro tendría derecho a aplicar tasas sobre la base de la clase de emisiones del vehículo de motor únicamente.

- (10) Con objeto de asegurar la aplicación coherente de la diferenciación de las tasas viarias en función de las emisiones de CO₂, es necesario modificar la Directiva 1999/37/CE del Consejo⁸ para exigir que se indique la relación de eficiencia de los remolques en su permiso de circulación, cuando dicha información conste en su certificado de conformidad o en el certificado de homologación de vehículo individual. Es importante garantizar que los datos relativos a la eficiencia de los remolques estén disponibles para el intercambio de información entre los Estados miembros, tal como se establece en la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo⁹.
- (11) ~~Además, procede modificar la Directiva 1999/62/CE con el fin de reflejar la nueva estructura del Reglamento (UE) 2019/1242, modificado por [añádase la referencia una vez conocida]. Los cambios necesarios tienen por objeto preservar el significado actual de las definiciones siguientes: «vehículo de emisión cero», «vehículo de bajas emisiones», «emisiones de CO₂ de referencia» y «trayectoria de reducción de emisiones», y deben actualizar esta última para armonizar su aplicabilidad en relación con el Reglamento antes mencionado después de 2030. Estos cambios también deben preservar la obligación de diferenciar las tasas por infraestructura y por utilización y el momento a partir del cual se aplica esta obligación. Por lo que se refiere a los subgrupos de vehículos ya contemplados en el Reglamento, estos cambios deben aclarar, en particular, que esta obligación se aplica a partir del 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 Comisión¹⁰, que especifica las emisiones de CO₂ de referencia para esos subgrupos de vehículos. Para garantizar la adopción oportuna de estos cambios en relación con la fecha de entrada en vigor de las modificaciones del Reglamento (UE) 2019/1242, debe establecerse un plazo de un año para la transposición a la legislación nacional.~~
- (11) Resulta adecuado aclarar y simplificar determinadas disposiciones de la Directiva 1999/62/CE para reflejar las modificaciones del Reglamento (UE) 2024/1610 del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹ al Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo¹², así como las modificaciones del**

⁸ Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57, **ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/45/oj>**).

⁹ 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>**).

¹⁰ 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 periodo de comunicación del año 2019 (DO L 167 de 12.5.2021, p. 47).

¹¹ 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>).

¹² 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

Reglamento (UE) 2022/1379 de la Comisión¹³ al Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión¹⁴. Los cambios propuestos se refieren a las definiciones de emisiones de CO₂, vehículo de emisión cero, vehículo pesado de baja emisión, grupo de vehículos, trayectoria de reducción de emisiones y emisiones de CO₂ de referencia, así como al artículo 7 octies bis y el artículo 8, apartado 3, aunque conservando su significado original.

- (12) La presente Directiva debe aclarar el momento a partir del cual se aplica la obligación de diferenciar las tasas viarias en función de las emisiones de CO₂ para un subgrupo de vehículos. Por lo tanto, se refiere 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. Se concede un período de ejecución de seis meses tras la publicación de las emisiones de CO₂ de referencia. Por lo que se refiere a los subgrupos de vehículos contemplados originalmente por dicho Reglamento, 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 Comisión¹⁵.**
- (13) 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. Es adecuado un período de seis meses para aplicar este cambio. Esta fecha debe ser la misma en todos los Estados miembros a fin de garantizar la igualdad de trato de los transportistas que poseen vehículos similares matriculados por primera vez en la misma fecha pero que están establecidos en diferentes Estados miembros. Además, la Decisión de Ejecución (UE) .../... de la Comisión por la que se ajustan las emisiones de CO₂ de referencia indicadas en la Decisión de Ejecución (UE) 2021/781 de la Comisión y se especifica la metodología para definir los vehículos representativos [añádase la referencia una vez conocidas] ajustó las emisiones de CO₂ de referencia con aplicación a partir del período de comunicación 2025 para los subgrupos de vehículos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD y 10-LH. La versión actual de la definición de trayectoria de reducción de emisiones establece**

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>.

¹³ 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>).

¹⁴ 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>).

¹⁵ 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).

que los valores ajustados se aplican a partir del período de comunicación que comienza después de la fecha de aplicación de dicho acto. Por consiguiente, deben aplicarse a partir del 1 de julio de 2026. Para evitar que el período de ejecución de seis meses expire demasiado pronto tras la adopción de la presente Directiva y sea un período de ejecución insuficiente, se mantiene explícitamente la fecha de aplicación del 1 de julio de 2026.

(14) La presente Directiva debe conservar el significado de la definición de trayectoria de reducción de emisiones de la Directiva 1999/62/CE modificada 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. Este cambio afecta al gradiente de la trayectoria de reducción de emisiones definida en la Directiva 1999/62/CE para los próximos años hasta 2030 inclusive. Por lo tanto, determinados umbrales de emisiones de CO₂ hasta 2030 inclusive son más estrictos que para 2031 y los años posteriores. La forma resultante de la trayectoria de reducción de emisiones no fue una consecuencia prevista de la adopción del Reglamento (UE) 2024/1610. Debe restablecerse por tanto la forma original de la trayectoria de reducción de emisiones mediante el establecimiento de un objetivo de reducción de emisiones de CO₂ para 2030 del 30 % en la Directiva 1999/62/CE. Hasta que se aplique este cambio, es posible que se asigne a determinados vehículos una clase por emisiones de CO₂ con 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 aquellos a los que se asigne una clase por emisiones de CO₂ con posterioridad a la adopción de la presente Directiva, en un plazo de dos meses a partir de su entrada en vigor los Estados miembros deben reclasificar estos vehículos utilizando una trayectoria de reducción de emisiones basada en un objetivo de reducción de emisiones de CO₂ para 2030 del 30 %.

(15) La presente Directiva debe aclarar cómo asignar los vehículos a las clases por emisiones de CO₂ acompañados de un archivo de información del cliente y matriculados por primera vez antes del 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 artículo 9 del Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión. La fecha de inicio de la trayectoria de reducción de emisiones de 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, punto 3.2, 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 artículo 24 del Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión. En el caso de esos subgrupos de vehículos, el plazo para los fabricantes 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 asignar clases por emisiones de CO₂ a los vehículos matriculados por primera vez antes del inicio de la trayectoria de reducción de emisiones. Los Estados miembros deben asignar una clase por emisiones de CO₂ a aquellos vehículos de cuyas emisiones de CO₂ el propietario puede aportar pruebas en un archivo de información del cliente. Los umbrales de las clases por emisiones de CO₂ antes del inicio de la trayectoria de reducción de emisiones son los del primer año de esta.

- (16) La presente Directiva debe aclarar cómo asignar vehículos profesionales a las 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 mediante la definición de subgrupos de vehículos profesionales. Estos 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) 2024/160, 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 lo tanto, 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.**
- (17) La presente Directiva debe aclarar cómo asignar los vehículos de emisión cero retroadaptados a las 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 incentiva la demanda de estos vehículos mediante la concesión de tasas 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 del vehículo, es posible retroadaptar los vehículos de emisión cero sustituyendo un conjunto de baterías por un generador de combustible a fin de aumentar la autonomía operativa del vehículo. 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 con arreglo a 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 aunque usen un generador de combustible. Sin embargo, este tratamiento 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 los vehículos a efectos del Reglamento (UE) 2019/1242. Por tanto, para garantizar que se asignan clases por emisiones de CO₂ a todos los vehículos sobre la base de los resultados de la herramienta de simulación 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.**
- (18) La presente Directiva debe aclarar cómo asignar vehículos de combustible dual a las clases por emisiones de CO₂. El artículo 24, apartado 2, letra g), del Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión obliga a los fabricantes a expedir 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 de peaje más favorables y pueden sufrir una desventaja competitiva para vehículos similares que se matricularon posteriormente. Los fabricantes pueden 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 ilegítimos mediante la supervisión del uso de esta opción por parte de los fabricantes. Por consiguiente, un fabricante que decida utilizar esta opción debe notificarlo a la Comisión. Los Estados miembros solo deben aceptar este documento si se recibe directamente de un fabricante, si el documento está en formato digital, ya que es menos vulnerable al fraude, y si la Comisión ha dirigido una Decisión positiva hacia ese fabricante.

(19) La presente Directiva debe suprimir determinadas disposiciones que han quedado obsoletas. La Directiva 1999/62/CE prevé la ampliación de su ámbito de aplicación para incluir los subgrupos de vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2017/2400, pero que aún no están contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242. Las disposiciones pertinentes de la Directiva 1999/62/CE son el artículo 2, apartado 1, punto 30, letra b), y punto 38, letra b), y el artículo 7 octies bis, apartado 1, párrafo tercero, y apartado 7. 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 consiguiente, las disposiciones pertinentes de la Directiva 1999/62/CE han quedado obsoletas y deben suprimirse para simplificar el texto de dicha Directiva.

~~(20)~~ Procede, por tanto, modificar las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 1999/62/CE

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

1) El 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) indicadas en el punto 2.6.1 de su archivo de información del cliente si se trata de un vehículo pesado de transporte de mercancías, o sus emisiones de CO₂ específicas (gCO₂/t-km) indicadas en el punto 2.6.4 de su archivo de información del cliente si se trata de un autocar o un autobús, tal como se definen 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>):

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

«a) un vehículo pesado de motor, como el mencionado en el artículo 3, punto 11, letras a) y **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>):**

bc) En el punto 30, la letra b) **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;»;

~~«b) un vehículo pesado de un grupo de vehículos contemplado en un acto de ejecución adoptado en virtud del artículo 7 octies bis, apartado 7, cuyas emisiones de CO₂ son inferiores al 50 % de las emisiones de CO₂ de referencia de su grupo de vehículos, distinto de un vehículo de emisión cero;»;~~

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

«35) «grupo de vehículos»: un grupo de vehículos tal como se define en el artículo 4, párrafo primero, del Reglamento (UE) 2017/2400;»;

ee) 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 para vehículos pesados de transporte de mercancías ($ET_{sg,A}$) o para autobuses y autocares ($ET_{psg,A}$), 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 CO₂ para 2030 ($r_{fsg,A}$ o $r_{fpsg,A}$ donde $A = 2030$) es del 30 %; y

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

~~«37) “trayectoria de reducción de emisiones”: para el subgrupo de vehículos (sg) y el período de comunicación del año A, es decir, $ET_{sg,A}$, el producto de multiplicar el factor anual de reducción de las emisiones de CO₂ ($RET_{sg,A}$) por las emisiones de CO₂ de referencia (rCO_{2sg}) del subgrupo (sg); es decir, $ET_{sg,A} = RET_{sg,A} \times rCO_{2sg}$; $RET_{sg,A}$ se determina de conformidad con el punto 5.1 del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242;»;~~

df) 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;

«38) “emisiones de CO₂ de referencia”:

a) ~~para los subgrupos de vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242, la cantidad calculada de conformidad con la fórmula del punto 3 del anexo I de dicho Reglamento;~~

b) ~~para un grupo de vehículos contemplado en un acto de ejecución adoptado de conformidad con el artículo 7 octies bis, apartado 7, las emisiones de CO₂ de referencia especificadas en dicho acto que correspondan al valor medio de todas las emisiones de CO₂ de los vehículos de ese grupo de vehículos, comunicadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo (6) para el primer período de comunicación, que comenzará a partir de la fecha en que la matriculación, venta o puesta en circulación de los vehículos de dicho grupo de vehículos que no cumplan las obligaciones a que se refiere el artículo 9 del Reglamento (UE) 2017/2400 esté prohibida, de conformidad con el artículo 24 del Reglamento (UE) 2017/2400;»;~~

eg) se añaden los siguientes puntos:

«42) «remolque»: un remolque, tal como se define en el artículo 3, punto 17, del Reglamento (UE) 2018/858 y que corresponde al ámbito de aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión (***)»;

43) “semirremolque”: un remolque que se ajusta a la definición de semirremolque según el artículo 3, punto 33, del Reglamento (UE) 2018/858 y que corresponde al ámbito de aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión.»

*** Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión, de 1 de agosto de 2022, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al rendimiento de los remolques pesados con respecto a su influencia en las emisiones de CO₂, el consumo de combustible, el consumo de energía y la autonomía con cero emisiones de los vehículos de motor, y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 (DO L 205 de 5.8.2022, p. 145, **ELI: http://data.europa.eu/eli/reg_impl/2022/1362/oj**»).

2) El artículo 7 octies bis se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, los párrafos segundo, tercero y cuarto se sustituyen por el texto siguiente:

«Los Estados miembros aplicarán la diferenciación a los subgrupos de vehículos contemplados por el Reglamento (UE) 2019/1242 **a más tardar seis meses después de la publicación de** ~~sobre la base de~~ las emisiones de CO₂ de referencia **de dichos subgrupos de vehículos, adoptadas** ~~publicadas~~ de conformidad con el artículo 11, apartado 1, de dicho Reglamento. 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 el 13 de mayo de 2023.

Los Estados miembros aplicarán ~~Cuando~~ las emisiones de CO₂ de referencia **ajustadas** ~~se ajusten~~ de conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/1242 **empezando por el primer día del sexto mes a partir de su publicación. 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 con**

arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) .../... de la Comisión [añádase la referencia una vez conocida] empezando por el 1 de julio de 2026, dichas emisiones de CO₂ de referencia se aplicarán desde el inicio del siguiente período de notificación

No obstante lo dispuesto en el párrafo segundo, para las clases 1, 4 y 5 por emisiones de CO₂ a que se refiere el apartado 2 del presente artículo, dicha diferenciación se aplicará a los grupos de vehículos contemplados en actos de ejecución adoptados en virtud del apartado 7 a más tardar dos años después de la adopción de dichos actos de ejecución. La diferenciación se basará en las emisiones de CO₂ de referencia especificadas en dichos actos y se aplicará hasta que las emisiones de CO₂ de referencia de los subgrupos de vehículos en cuestión se publiquen de conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242. A partir de la publicación de las emisiones de CO₂ de referencia de conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242, los Estados miembros aplicarán dichas emisiones de CO₂ de referencia en lugar de las especificadas con arreglo al apartado 7 y la diferenciación para los subgrupos de vehículos afectados se aplicará a todas las clases de emisiones.»;

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

«Los Estados miembros reclasificarán los vehículos que hayan sido clasificados en las clases 2 o 3 de emisiones de CO₂ con una trayectoria de reducción de emisiones basada en el objetivos de reducción de emisiones de CO₂ para 2030 del 43 % utilizando en su lugar una trayectoria de reducción de emisiones basada en un objetivos de reducción de emisiones de CO₂ para 2030 del 30 % a más tardar [dos meses a contar desde la entrada en vigor de la presente Directiva].

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 aportar pruebas de las emisiones de CO₂ en un archivo de información del cliente de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (UE) 2017/2400. Si la fecha de la primera matriculación de un vehículo es anterior al 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 para ese subgrupo.

Los Estados miembros tratarán los vehículos profesionales, definidos 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 alimentado por 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 prevista en 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 esta posibilidad 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 apartado. 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 les envíe los resultados de la simulación directamente y en formato digital junto con la Decisión de la Comisión dirigida a dicho fabricante»;

b) **se suprime el apartado 7.** En el apartado 7, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

~~«La Comisión adoptará actos de ejecución para determinar las emisiones de CO₂ de referencia que se aplican a los grupos de vehículos que no sean los subgrupos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD y 10-LH.»~~

3) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 7 octies quater

1. Hasta el 30 de junio de 2030, los Estados miembros podrán tener en cuenta el efecto de los remolques en las emisiones de CO₂ cuando formen un conjunto con un vehículo de motor al aplicar el artículo 7 *octies bis*. A partir del 1 de julio de 2030, deberán tener en cuenta ese efecto.

Cuando un Estado miembro aplique el párrafo primero, la clase de emisiones de CO₂ del conjunto de vehículos contemplada en el artículo 7 *octies bis*, apartado 2, se verá afectada por la clase del remolque de que se trate de conformidad con el anexo VIII.

2. Cuando un Estado miembro aplique el párrafo primero y, de conformidad con el artículo 9, apartado 1, letra a), imponga tasas específicas a los conjuntos de vehículos que se aparten de los pesos o dimensiones máximos establecidos en el anexo I de la Directiva 96/53/CE del Consejo*, de conformidad con el artículo 4, apartado 4, de dicha Directiva, podrá aplicar una reducción de las tasas viarias a aquellos conjuntos de vehículos que empleen al menos un remolque al que se asigne una clase de remolque de conformidad con el anexo VIII de la presente Directiva.

El importe de la reducción de las tasas viarias podrá corresponderse con la reducción concedida a los conjuntos de vehículos que no se desvíen de los pesos o dimensiones máximos.

3. Se faculta a la Comisión para adoptar un acto delegado con arreglo al artículo 9 *quinquies* para modificar el anexo VIII a fin de determinar los umbrales de la relación de eficiencia establecidos en dicho anexo, o para ajustarlos para que reflejen los avances tecnológicos. La primera determinación de dichos umbrales se basará en la eficiencia media de la flota de remolques cuando se publiquen las emisiones de CO₂ de referencia de estos vehículos, y en el potencial que tienen los remolques para mejorar la eficiencia, teniendo en cuenta la diferencia de potencial entre los semirremolques y los demás remolques.

Para las clases de remolque 1 y 2 indicadas en el cuadro del anexo VIII, la Comisión adoptará un acto delegado que determine los umbrales de la relación de eficiencia a más tardar un año después de la publicación de las emisiones de CO₂ de referencia de

los remolques, de conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242.

Un remolque ~~Para los remolques~~ de la clase 3, que se señala en el cuadro del anexo VIII, **puede optar a los remolques de emisión cero definidos en el artículo 3, punto 11, letra c), del Reglamento (UE) 2019/1242 y cumplir con el umbral de la relación de eficiencia para los remolques de la clase 3.** ~~aplicable a los remolques equipados con un dispositivo que contribuya activamente a su propulsión y que no tenga un motor de combustión interna o que disponga de uno que emita menos de 5 g de CO₂/kWh.~~ La Comisión adoptará un acto delegado que determine los umbrales de la relación de eficiencia una vez se disponga de valores legalmente certificados para dichos remolques.

Se faculta a la Comisión para adoptar un acto delegado con arreglo al artículo 9 *quinquies* para modificar el anexo VIII con el fin de establecer una metodología por la que se determine la asignación de una clase de remolque a aquellos remolques que han sido renovados con equipos que mejoren su eficiencia energética, en especial los matriculados, vendidos o puestos en circulación antes de la fecha de aplicación del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362.

4. A efectos del registro de los equipos a que se refiere el apartado 3, párrafo cuarto, los Estados miembros utilizarán el punto 10 («Otra información») del anexo II de la Directiva 2014/45/UE**.

* Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

** Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la inspección técnica periódica de los vehículos a motor y de sus remolques (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).».

4) En el artículo 7 *undecies*, apartado 2 *bis*, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Cuando un conductor o, en su caso, el operador de transporte o el prestador del Servicio Europeo de Telepeaje no pueda presentar pruebas relativas a la clase por emisiones del vehículo a los efectos del artículo 7 *octies*, apartado 2, el artículo 7 *octies bis* y el artículo 7 *octies ter*, el peaje o la tasa por utilización aplicada por los Estados miembros podrá llegar al máximo exigible. Cuando un conductor o, en su caso, el operador de transporte o el proveedor del Servicio Europeo de Telepeaje no puedan aportar pruebas de la clase de emisiones del conjunto de vehículos a efectos del artículo 7 *octies quater*, los Estados miembros podrán aplicar peajes o tasas por utilización sobre la base de la clase de emisiones del vehículo de motor.».

5) 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 *quinquies*, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«Se faculta a la Comisión para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 9 *sexies*, por los que se modifique la presente Directiva en lo que respecta a su anexo 0, las fórmulas del anexo III *bis*, puntos 4.1 y 4.2, los importes indicados en los cuadros de los anexos III *ter* y III *quater* a fin de adaptarlos a los avances científicos y técnicos, así como los umbrales de la relación de eficiencia que figuran en el cuadro del anexo VIII, a fin de determinarlos o ajustarlos para que reflejen los avances técnicos.».

- 67) En el artículo 11, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
 «c) la diferenciación de las tasas por infraestructura o por utilización según el comportamiento medioambiental de los vehículos, con arreglo a los artículos 7 *octies*, 7 *octies bis*, 7 *octies ter* o 7 *octies quater*;».
- 78) El texto del anexo de la presente Directiva se añadirá como anexo VIII.

Artículo 2

Modificaciones de la Directiva (UE) 2019/520

En el anexo I de la Directiva (UE) 2019/520, la parte I se sustituye por el texto siguiente:

«Parte I. Datos relativos a los vehículos

Elemento	O/F ⁽¹⁾	Observaciones
Número de matrícula	O	
Número de bastidor / Número de identificación del vehículo (NIV)	O	
Estado miembro de matriculación	O	
Marca	O	[D.1(2)] p. ej., Ford, Opel, Renault
Modelo de vehículo	O	(D.3) p. ej., Focus, Astra, Megane
Código de categoría UE	O	(J) p. ej., ciclomotores, motocicletas, turismos
Clase de emisiones EURO	O	p. ej., Euro 4, Euro 6
Clase por emisiones de CO ₂	F	se aplica a vehículos pesados
Fecha de reclasificación	F	se aplica a vehículos pesados
CO ₂ en g/tkm	F	se aplica a vehículos pesados
Para mercancías voluminosas: sí/no	F	se aplica a los remolques
Relación de eficiencia — basada en toneladas-kilómetro (-)...	F	se aplica a los remolques
Relación de eficiencia — basada en m ³ -kilómetro (-)...	F	se aplica a los remolques

Masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo	O	
1) O = obligatorio cuando esté disponible en el registro nacional, F = facultativo.		
2) Código armonizado de la Unión, véase la Directiva 1999/37/CE.		

».

Artículo 3

Modificación de la Directiva 1999/37/CE

En el anexo I de la Directiva 1999/37/CE, en la letra (V), se añaden los puntos siguientes:

«(V.11) Relación de eficiencia:

- En el caso de los remolques que no sean para mercancías voluminosas, la relación de eficiencia basada en toneladas-kilómetro, cuando se indique en el punto 49.11.2 del certificado de conformidad determinado en el apéndice del anexo VIII del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión* o en el punto 49.11.2 del certificado de homologación del vehículo individual, como se determina en el apéndice 1 del anexo III de dicho Reglamento.
- En el caso de los remolques para mercancías voluminosas, la relación de eficiencia basada en m³-kilómetro, cuando se indique en el punto 49.11.3 del certificado de conformidad determinado en el apéndice del anexo VIII del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión o en el punto 49.11.3 del certificado de homologación del vehículo individual, como se determina en el apéndice 1 del anexo III de dicho Reglamento.

La determinación de si es para mercancías peligrosas se indica en el punto 49.10 del certificado de conformidad de los remolques pesados, de conformidad con el apéndice del anexo VIII del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión o en el punto 49.10 del certificado de homologación de vehículo individual, como se determina en el apéndice 1 del anexo III de dicho Reglamento.

(V.12) Clase de remolque determinada de conformidad con el artículo 7 *octies quater* de la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo;

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

Artículo 4

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 [un año después de la entrada en vigor de la Directiva]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

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

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

Artículo 5

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

Artículo 6

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta / El Presidente

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente