

Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

► **B** ► **M9 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)

Modificada por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
► M1	Directiva 2006/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo de 17 de mayo de 2006	L 157	8	9.6.2006
► M2	Directiva 2006/103/CE del Consejo de 20 de noviembre de 2006	L 363	344	20.12.2006
► M3	Directiva 2011/76/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 27 de septiembre de 2011	L 269	1	14.10.2011
► M4	Directiva 2013/22/UE del Consejo de 13 de mayo de 2013	L 158	356	10.6.2013
► M5	Actualización del anexo II y de los cuadros 1 y 2 del anexo III ter con respecto a los valores aplicables del euro de conformidad con el artículo 10 bis de la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, en su versión modificada 2014/C 46/05	C 46	3	18.2.2014
► M6	Actualización del anexo II y de los cuadros 1 y 2 del anexo III ter con respecto a los valores aplicables del euro de conformidad con el artículo 10 bis de la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, modificada por la Directiva 2011/76/UE del Parlamento Europeo y del Consejo 2016/C 101/01	C 101	1	17.3.2016
► M7	Actualización del anexo II y de los cuadros 1 y 2 del anexo III ter con respecto a los valores aplicables del euro de conformidad con el artículo 10 bis de la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, modificada por la Directiva 2011/76/UE del Parlamento Europeo y del Consejo 2018/C 205/01	C 205	1	14.6.2018
► M8	Actualización del anexo II y de los cuadros 1 y 2 del anexo III ter con respecto a los valores aplicables del euro, de conformidad con el artículo 10 bis de la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo modificada por la Directiva 2011/76/UE 2020/C 223/01	C 223	1	7.7.2020

-
- **M9** Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo de L 69 1 4.3.2022
24 de febrero de 2022

Modificada por:

- **A1** Acta relativa a las condiciones de adhesión de la República Checa, la República de Estonia, la República de Chipre, la República de Letonia, la República de Lituania, la República de Hungría, la República de Malta, la República de Polonia, la República de Eslovenia y la República Eslovaca, y a las adaptaciones de los Tratados en los que se fundamenta la Unión L 236 33 23.9.2003

Rectificada por:

- **C1** Rectificación, DO C 194 de 1.6.2016, p. 15 (2016/C 101/01)
► **C2** Rectificación, DO L 227 de 1.9.2022, p. 133 (2022/362)

▼B

▼M9

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

▼B

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

▼M9

Artículo 1

1. La presente Directiva se aplicará a:
 - a) los impuestos que gravan vehículos pesados de transporte de mercancías;
 - b) los peajes y las tasas por utilización establecidos para los vehículos.
2. La presente Directiva no se aplicará a los vehículos que se utilicen exclusivamente en los territorios extraeuropeos de los Estados miembros.
3. La presente Directiva no se aplicará a los vehículos matriculados en las Islas Canarias, Ceuta y Melilla, las Azores o Madeira que realicen transportes únicamente en dichos territorios o entre dichos territorios y el territorio continental de España o Portugal, respectivamente.

Artículo 2

1. A los efectos de la presente Directiva se entenderá por:
 - 1) «red transeuropea de carreteras»: la infraestructura de transporte por carretera a que se refiere la sección 3 del capítulo II del Reglamento (UE) n.º 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, como figura en los mapas del anexo I de dicho Reglamento;
 - 2) «red básica transeuropea de transporte»: la infraestructura de transporte determinada de acuerdo con el capítulo III del Reglamento (UE) n.º 1315/2013;
 - 3) «costes de construcción»: los costes relativos a la construcción, incluidos en su caso los costes de financiación, de cualquiera de los siguientes elementos:
 - a) nuevas infraestructuras o nuevas mejoras de infraestructuras, incluidas las reparaciones estructurales significativas;
 - b) infraestructuras o mejoras de infraestructuras (incluidas las reparaciones estructurales significativas) que se hayan terminado no más de treinta años antes del 10 de junio de 2008, si los regímenes de peaje estaban ya en funcionamiento el 10 de junio de 2008, o que se hayan terminado no más de treinta años antes del establecimiento de cualesquiera nuevos regímenes de peaje instaurados después del 10 de junio de 2008, o

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

▼ **M9**

- c) infraestructuras o mejoras de infraestructuras que se hayan terminado antes de los plazos a que se refiere la letra b), cuando:
 - i) el Estado miembro haya establecido un sistema de peaje que prevé la recuperación de dichos costes mediante un contrato con un operador de sistemas de peaje u otros actos jurídicos de efecto equivalente que hayan entrado en vigor antes del 10 de junio de 2008, o
 - ii) el Estado miembro puede demostrar que la conveniencia de construir la infraestructura en cuestión dependía de que esta tuviera una vida útil predeterminada superior a treinta años;
- 4) «costes de financiación»: los intereses de los préstamos y la rentabilidad de los recursos propios de cualquier tipo aportados por los accionistas;
- 5) «reparaciones estructurales significativas»: cualesquiera reparaciones estructurales, excepto aquellas que, en el momento de que se trate, hayan dejado de beneficiar a los usuarios de la carretera, en particular cuando la obra de reparación haya sido sustituida por una renovación del firme u otra obra de construcción;
- 6) «autopista»: una carretera especialmente concebida y construida para la circulación de vehículos automotores, a la que no tienen acceso las propiedades colindantes y que cumple los siguientes criterios:
 - a) está dotada, salvo en puntos especiales o de modo temporal, de dos sentidos de circulación con calzadas distintas, separadas por una franja divisoria no destinada a la circulación o, excepcionalmente, por otros medios;
 - b) no presenta pasos a nivel con ninguna carretera, vía férrea o de tranvía, ni con ninguna vía ciclista o para la circulación de peatones, y
 - c) está señalizada específicamente como autopista;
- 7) «peaje»: un importe específico que ha de pagarse con respecto a un vehículo basado en la distancia recorrida en una infraestructura determinada y en el tipo de vehículo, cuyo pago confiere el derecho a que dicho vehículo utilice las infraestructuras, y que consiste en una o varias de las siguientes tasas:
 - a) una tasa por infraestructura;
 - b) una tasa por congestión, o
 - c) una tasa por costes externos;
- 8) «tasa por infraestructura»: una tasa percibida con objeto de recuperar los costes de construcción, mantenimiento, funcionamiento y desarrollo relacionados con infraestructuras, soportados en un Estado miembro;
- 9) «tasa por costes externos»: una tasa percibida con objeto de recuperar los costes relacionados con uno o varios de los siguientes aspectos:
 - a) la contaminación atmosférica provocada por el tráfico;

▼M9

- b) la contaminación acústica provocada por el tráfico, o
 - c) las emisiones de CO₂ provocadas por el tráfico;
- 10) «coste de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico»: el coste de los daños a la salud de las personas y del daño medioambiental ocasionados por la liberación a la atmósfera de partículas y de precursores del ozono, como el NO_x y los compuestos orgánicos volátiles, durante la utilización de un vehículo;
 - 11) «coste de la contaminación acústica provocada por el tráfico»: el coste de los daños a la salud de las personas y del daño medioambiental ocasionados por el ruido emitido por los vehículos o creado por la interacción de estos con la superficie de la carretera;
 - 12) «coste de las emisiones de CO₂ provocadas por el tráfico»: el coste de los daños ocasionados por la liberación de CO₂ durante la utilización de un vehículo;
 - 13) «congestión»: una situación en la que los volúmenes de tráfico se aproximan a la capacidad máxima de una carretera o la superan;
 - 14) «tasa por congestión»: una tasa que grava a los vehículos con objeto de recuperar los costes de congestión soportados por un Estado miembro y de reducir la congestión;
 - 15) «tasa media ponderada por infraestructura»: los ingresos totales recaudados por la percepción de una tasa por infraestructura durante un período determinado, dividida por el número de vehículos pesados-kilómetros recorridos en los tramos de la carretera sujetos al pago de dicha tasa durante ese período;
 - 16) «tasa por utilización»: el pago de un importe determinado que confiere el derecho a que un vehículo utilice durante un período determinado las infraestructuras a que se refiere el artículo 7, apartados 1 y 2;
 - 17) «vehículo»: un vehículo de motor, de cuatro ruedas o más, o un conjunto de vehículos articulados, destinado al transporte de pasajeros o mercancías por carretera o utilizado para tal fin;
 - 18) «vehículo pesado»: un vehículo cuya masa máxima en carga técnicamente admisible es superior a 3,5 toneladas;
 - 19) «vehículo pesado de transporte de mercancías»: un vehículo pesado destinado al transporte de mercancías;
 - 20) «autocar» y «autobús»: un vehículo pesado destinado al transporte de más de ocho pasajeros, además del conductor;
 - 21) «vehículo ligero»: un vehículo cuya masa máxima en carga técnicamente admisible no es superior a 3,5 toneladas;

▼ **M9**

- 22) «turismo»: un vehículo ligero destinado al transporte de no más de ocho pasajeros, además del conductor;
- 23) «vehículo de interés histórico»: un vehículo de interés histórico tal como se define en el artículo 3, apartado 7, de la Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾;
- 24) «minibús»: un vehículo ligero destinado al transporte de más de ocho pasajeros, además del conductor;
- 25) «autocaravana»: un vehículo con un espacio habitable que contiene asientos y una mesa, camas, ya sea de forma separada o en forma de asientos convertibles, cocina y armarios;
- 26) «vehículo comercial ligero»: un vehículo ligero destinado al transporte de mercancías;
- 27) «furgoneta»: un vehículo ligero en el sentido del anexo I, parte C, punto 4.2, del Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾;
- 28) «emisiones de CO₂» de un vehículo pesado: sus emisiones de CO₂ específicas indicadas en el punto 2.3 de su archivo de información del cliente, tal como se define en la parte II del anexo IV del Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión ⁽³⁾;
- 29) «vehículo de emisión cero»:
- a) un vehículo pesado de emisión cero, tal como se define en el artículo 3, punto 11, del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾, o
 - b) cualquier turismo, minibús o vehículo comercial ligero sin motor de combustión interna;
- 30) «vehículo pesado de bajas emisiones»:
- a) «un vehículo pesado de baja emisión» tal como se define en el artículo 3, punto 12, del Reglamento (UE) 2019/1242, o

⁽¹⁾ Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

⁽²⁾ Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo (DO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

▼ **M9**

- b) un vehículo pesado no contemplado en el artículo 2, apartado 1, letras a) a d), de dicho Reglamento, cuyas emisiones de CO₂ son inferiores al 50 % de las emisiones de CO₂ de referencia de su grupo de vehículos, distinto de un vehículo de emisión cero;
- 31) «operador de transporte»: una empresa que transporta mercancías o pasajeros por carretera;
- 32) «vehículo de la clase por emisiones “EURO 0”, “EURO I”, “EURO II”, “EURO III”, “EURO IV”, “EURO V”, “VEM”, “EURO VI”»: un vehículo pesado conforme a los límites de emisión que figuran en el anexo 0;
- 33) «tipo de vehículo pesado»: la categoría en la que se incluye un vehículo pesado según el número de ejes, las dimensiones o la masa, u otros elementos de clasificación de vehículos que reflejan el daño que causan a las carreteras, tal como el sistema de clasificación por daños a las carreteras que figura en el anexo IV, siempre y cuando el sistema de clasificación utilizado se base en características del vehículo que consten en la documentación del vehículo utilizada en todos los Estados miembros o que sean claramente visibles;
- 34) «subgrupo de vehículos»: un «subgrupo de vehículos» tal como se define en el artículo 3, punto 8, del Reglamento (UE) 2019/1242;
- 35) «grupo de vehículos»: un grupo de vehículos de los que figuran en el cuadro 1 del anexo I del Reglamento (UE) 2017/2400;
- 36) «período de comunicación del año A»: un período de comunicación del año A tal como se define en el artículo 3, punto 3, del Reglamento (UE) 2019/1242;
- 37) «trayectoria de reducción de emisiones» para el período de comunicación del año (A) y el subgrupo de vehículos (sg), es decir, $ET_{Y,sg}$: el producto de multiplicar el factor de reducción ($R-ET_Y$) de emisiones de CO₂ por las emisiones de CO₂ de referencia (rCO_{2sg}) del subgrupo (sg), es decir, $ET_{Y,sg} = R-ET_Y \times rCO_{2sg}$; para los años $A \leq 2030$, $R-ET_Y$ y rCO_{2sg} ambos se determinan de conformidad con el punto 5.1 del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242; para los años $A > 2030$, el factor $R-ET_Y$ se fija en 0,70; rCO_{2sg} se aplica tal y como ha sido adaptado mediante los actos delegados adoptados con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/1242 para los períodos de comunicación que comiencen después de la fecha de aplicación respectiva de dichos actos delegados;
- 38) «emisiones de CO₂ de referencia de un grupo de vehículos»:
- a) para los vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242, la cantidad calculada de conformidad con la fórmula del punto 3 del anexo I de dicho Reglamento;
- b) para los vehículos no contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242, el valor medio de todas las emisiones de CO₂ de los vehículos de ese grupo de vehículos, comunicadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ para el primer período de comunicación, que comenzará a partir de la fecha en que la matriculación,

⁽¹⁾ 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).

▼M9

venta o puesta en circulación de los vehículos de dicho grupo de vehículos que no cumplan las obligaciones a que se refiere el artículo 9 del Reglamento (UE) 2017/2400 esté prohibida, de conformidad con el artículo 24 del Reglamento (UE) 2017/2400;

- 39) «contrato de concesión»: una concesión de obras o de servicios tal como se definen respectivamente en el artículo 5, apartado 1, letras a) y b), de la Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾;
- 40) «peaje de concesión»: un peaje percibido por un concesionario en virtud de un contrato de concesión;
- 41) «régimen de peaje o tarificación sustancialmente modificado»: un régimen de peaje o de tarificación en el que se espera que la modificación de las tarifas aumente los ingresos en más del 10 % con respecto al ejercicio anterior, excluyendo el efecto del aumento del tráfico y previo ajuste por la inflación medida sobre la base de los cambios en el Índice de Precios al Consumo Armonizados (IPCA) a escala de la Unión, con exclusión de la energía y los alimentos no elaborados según lo publicado por la Comisión (en Eurostat).
2. A efectos del apartado 1, punto 2:
- a) en cualquier circunstancia, la proporción de los costes de construcción que habrá de tenerse en cuenta no podrá ser superior a la proporción del período de vida útil predeterminada de los componentes de la infraestructura que quede por transcurrir el 10 de junio de 2008, o en la fecha en que se instauren los nuevos regímenes de peaje, si esta última es posterior;
- b) los costes de infraestructura o mejoras de infraestructura podrán incluir los gastos específicos de infraestructura destinados a reducir la contaminación acústica, a introducir tecnologías innovadoras o a mejorar la seguridad vial y los pagos efectivos realizados por el operador de la infraestructura correspondientes a elementos medioambientales objetivos como, por ejemplo, la protección contra la contaminación del suelo.
3. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 7 *quinquies bis*, apartado 3, los Estados miembros podrán asimilar una autocaravana a un autocar o autobús, o a un turismo.

▼B**CAPÍTULO II****Impuestos sobre vehículos***Artículo 3*

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

— *Bélgica:*

taxe de circulation sur les véhicules automobiles/verkeersbelasting op de autovoertuigen;

⁽¹⁾ Directiva 2014/23/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión (DO L 94 de 28.3.2014, p. 1).

▼ M2

- *Bulgaria*:
данък върху превозните средства;

▼ A1

- *República Checa*:
silniční daň;

▼ B

- *Dinamarca*:
vægtafgift af motorkretøjer m.v.;
- *Alemania*:
Kraftfahrzeugsteuer;

▼ A1

- *Estonia*:
raskeveokimaks;

▼ B

- *Grecia*:
Τέλη κυκλοφορίας;
- *España*:
a) impuesto sobre vehículos de tracción mecánica,
b) impuesto sobre actividades económicas (únicamente en lo que se refiere al importe de las exacciones percibidas sobre los vehículos de motor);
- *Francia*:
a) taxe spéciale sur certains véhicules routiers,
b) taxe différentielle sur les véhicules á moteur;

▼ M4

- *Croacia*:
godišnja naknada za uporabu javnih cesta koja se plaća pri registraciji motornih i riključnih vozila;

▼ B

- *Irlanda*:
vehicle excise duty;
- *Italia*:
a) tassa automobilistica,
b) addizionale del 5 % sulla tassa automobilistica;

▼ A1

- *Chipre*:
Τέλη Κυκλοφορίας Οχημάτων;

▼ A1

— *Letonia:*

transportlīdzekļa ikgadējā nodeva;

— *Lituanija:*

a) Transporto priemonių savininkų ar valdytojų naudotojo mokestis;

b) Mokestis už Lietuvoje įregistruotas krovinines transporto priemones;

▼ B

— *Luxemburgo:*

taxe sur les véhicules automoteurs;

▼ A1

— *Hungría:*

gépjárműadó;

— *Malta:*

liċenzja tat-triq/road licence fee;

▼ B

— *Países Bajos:*

motorrijtuigenbelasting;

— *Austria:*

Kraftfahrzeugsteuer;

▼ A1

— *Polonia:*

podatek od środków transportowych;

▼ B

— *Portugal:*

a) imposto de camionagem,

b) imposto de circulação;

▼ M2

— *Rumanía:*

Taxa asupra mijloacelor de transport;

▼ A1

— *Eslovenia:*

letno povračilo za uporabo javnih cest za motorna in priklopna vozila;

— *Eslovaquia:*

cestná daň;

▼ B

— *Finlandia:*

varsinainen ajoneuvoverd/egentlig fordonsskatt;

▼B

— *Suecia*:

fordonsskatt;

— *Reino Unido*:

a) vehicle excise duty,

b) motor vehicles licence.

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

Artículo 4

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

Artículo 5

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

Artículo 6

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

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

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

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

b) los vehículos que sólo circulen ocasionalmente por la vía pública del Estado miembro en que estén matriculados y que sean utilizados por personas físicas o jurídicas cuya actividad principal no sea el transporte de mercancías, siempre que la actividad de transporte que realicen dichos vehículos no ocasione un falseamiento de la competencia y que la Comisión así lo haya autorizado.

3. a) El Consejo, por unanimidad y a propuesta de la Comisión, podrá autorizar a un Estado miembro a mantener otras exenciones o reducciones respecto de los impuestos sobre vehículos en razón de políticas específicas o por motivos de carácter socioeconómico o vinculados con la infraestructura de ese Estado. Tales exenciones o reducciones sólo podrán aplicarse a

▼B

los vehículos matriculados en ese Estado miembro que efectúen transportes únicamente dentro de una parte perfectamente delimitada de su territorio.

- b) Cualquier Estado miembro que desee mantener tales exenciones o reducciones informará de ello a la Comisión, a la que enviará asimismo toda la información necesaria. En el plazo de un mes la Comisión informará a los demás Estados miembros sobre la exención o la reducción propuesta.

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

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

CAPÍTULO III**Peajes y tasas****▼M9***Artículo 7*

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1 *bis*, los Estados miembros podrán mantener o introducir peajes y tasas por utilización en la red transeuropea de carreteras o en determinados tramos de dicha red, y en cualesquiera otros tramos adicionales de su red de autopistas que no formen parte de la red transeuropea de carreteras en las condiciones fijadas en los apartados 4 a 14 del presente artículo y en los artículos 7 *bis* a 7 *duodecies*.

2. El apartado 1 se entenderá sin perjuicio del derecho de los Estados miembros, de conformidad con el TFUE, a aplicar peajes y tasas por utilización en otras carreteras, siempre y cuando la imposición de peajes y tasas por utilización en dichas carreteras no suponga discriminación alguna contra el tráfico internacional y no dé lugar a distorsiones de la competencia entre operadores. Los peajes y las tasas por utilización aplicados a las carreteras distintas de las de la red transeuropea de carreteras y distintas de las autopistas cumplirán las condiciones establecidas en los apartados 4 y 5 del presente artículo, en el artículo 7 *bis*, y en el artículo 7 *undecies*, apartados 1, 2 y 4.

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

⁽¹⁾ DO L 368 de 17.12.1992, p. 38.

▼ **M9**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼ **M9**

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

- a) los vehículos pesados exentos de la obligación de instalar y utilizar los aparatos de control contemplados en el Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾;
- b) los vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible superior a 3,5 toneladas e inferior a 7,5 toneladas utilizados para transportar materiales, equipos o maquinaria para uso del conductor y en el transcurso de su trabajo, o para entregar mercancías producidas artesanalmente, cuando el transporte no se efectúe por cuenta ajena;
- c) cualquier vehículo al que se apliquen las condiciones que se establecen en el artículo 6, apartado 2, letras a) y b), o que pertenezca o sea utilizado por una persona con discapacidad, y
- d) los vehículos de emisión cero con una masa máxima en carga técnicamente admisible de hasta 4,25 toneladas.

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

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

- a) supondría unos costes administrativos, de inversión y operativos desproporcionados en comparación con los ingresos o beneficios esperados que generaría dicho peaje, por ejemplo, debido a la limitada longitud de los tramos de carretera en cuestión o a la relativamente baja densidad de población o al relativamente escaso tráfico, o
- b) provocaría un desvío del tráfico con repercusiones negativas en la seguridad vial o en la salud pública.

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

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

⁽¹⁾ Reglamento (UE) n.º 165/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 4 de febrero de 2014, relativo a los tacógrafos en el transporte por carretera, por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera y se modifica el Reglamento (CE) n.º 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera (DO L 60 de 28.2.2014, p. 1).

▼ **M9**

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

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

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

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

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

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

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

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

Artículo 7 bis

1. Las tasas por utilización serán proporcionales a la duración del uso de la infraestructura.

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

▼ **M9**

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

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

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

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

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

En relación con los regímenes de tasas por utilización adoptados antes del 24 de marzo de 2022, los Estados miembros podrán mantener las tarifas por encima de los límites establecidos en el párrafo primero, siempre que estas estuviesen en vigor antes de esa fecha, y podrán mantener durante otros períodos de uso las tarifas superiores correspondientes, en cumplimiento del principio de igualdad de trato. ► **C2** No obstante, se ajustarán a los límites establecidos en el párrafo primero, así como al párrafo tercero, en cuanto entren en vigor regímenes de peaje o tarificación sustancialmente modificados y, a más tardar, el 25 de marzo de 2030. ◀

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

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

Artículo 7 bis bis

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

▼M9

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

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

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

Artículo 7 ter

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

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

Artículo 7 quater

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

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

2. El importe de la tasa por costes externos será fijado por el Estado miembro interesado. Si un Estado miembro designa una autoridad con ese fin, dicha autoridad será jurídica y financieramente independiente de la organización responsable de la administración y la recaudación total o parcial de la tasa.

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

▼ **M9***Artículo 7 quater bis*

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

2. La tasa por costes externos relacionada con la contaminación atmosférica provocada por el tráfico no se aplicará a los vehículos pesados que cumplan las normas de emisiones EURO más estrictas.

El párrafo primero dejará de aplicarse transcurridos cuatro años desde la fecha en que comenzaron a aplicarse dichas normas.

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

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

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

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

Artículo 7 quater ter

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

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

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

▼ **M9**

4. A más tardar el 25 de marzo de 2027, la Comisión evaluará la aplicación y la eficacia de las tasas por costes externos para las emisiones de CO₂, así como su coherencia con la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ y la Directiva 2003/96/CE del Consejo ⁽²⁾. Sobre la base de dicha evaluación, la Comisión presentará, en su caso, una propuesta legislativa de modificación del presente artículo. En el supuesto de que el presente artículo no se haya modificado en consecuencia antes del 1 de enero de 2027, pero se hubiese modificado la Directiva 2003/87/CE o la Directiva 2003/96/CE de manera que se internalicen efectivamente al menos parte de los costes externos de las emisiones de CO₂ del transporte por carretera, la Comisión adoptará actos delegados, de conformidad con el artículo 9 *quinquies* de la presente Directiva, por los que se modifique el anexo III *quater* de la presente Directiva a fin de ajustar los valores de referencia de la tasa por costes externos de las emisiones de CO₂, teniendo en cuenta el precio efectivo del carbono aplicado a los combustibles del transporte por carretera en la Unión.

Artículo 7 quinquies

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

Artículo 7 quinquies bis

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

2. Los Estados miembros especificarán los tramos de carretera y los períodos de tiempo a que se refiere el apartado 1 sobre la base de criterios objetivos relacionados con el nivel en el que las carreteras y sus inmediaciones sufran congestión, medido, entre otros, en términos de retrasos medios o de longitud de las colas.

3. La tasa por congestión impuesta en cualquier tramo de la red de carreteras se aplicará de manera no discriminatoria a todas las categorías de vehículos con arreglo a los factores de equivalencia normales que figuran en el anexo V. Sin embargo, los Estados miembros podrán eximir total o parcialmente de la tasa por congestión a los minibuses, autobuses y

⁽¹⁾ Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

⁽²⁾ Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (DO L 283 de 31.10.2003, p. 51).

▼ M9

autocares para el fomento del transporte colectivo, el desarrollo socioeconómico y la cohesión territorial. Las autocaravanas, independientemente de su masa máxima en carga técnicamente admisible, no se asimilarán a los autocares y autobuses a efectos del presente apartado.

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

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

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

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

▼ M3*Artículo 7 sexies***▼ M9**

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

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

▼ M3

3. Las modalidades de peaje que ya estuvieran en funcionamiento el 10 de junio de 2008 o para las que se hayan recibido ofertas o respuestas a invitaciones a negociar como parte de un procedimiento negociado antes del 10 de junio de 2008 no estarán sujetas a las obligaciones contempladas en los apartados 1 y 2 en tanto esas modalidades sigan vigentes y no sean objeto de modificaciones importantes.

▼ M9*Artículo 7 septies*

1. Previa notificación a la Comisión, los Estados miembros podrán añadir un recargo a la tasa por infraestructura percibida en determinados tramos de la carretera que sufran periódicamente problemas de congestión, o cuya utilización por los vehículos provoque importantes daños medioambientales, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

- a) los ingresos generados por el recargo se destinen a financiar la mejora de los servicios de transporte o la construcción o mantenimiento de infraestructuras de transporte de la red básica transeuropea de transporte, que contribuyan directamente a paliar la congestión o los daños medioambientales y que estén situados en el mismo corredor que el tramo de carretera en el que se aplica el recargo;
- b) el recargo no supere el 15 % de la tasa media ponderada por infraestructura calculada con arreglo a lo establecido en el artículo 7 *ter*, apartado 1, y en el artículo 7 *sexies* de la presente Directiva, salvo cuando los ingresos generados se inviertan en tramos transfronterizos de los corredores de la red básica, identificados de conformidad con el capítulo IV del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, en cuyo caso el recargo no podrá exceder del 25 % de esa tasa media ponderada por infraestructura, o cuando dos o más Estados miembros apliquen un recargo en el mismo corredor, en cuyo caso, previo acuerdo de todos los Estados miembros que forman parte de dicho corredor y de los que limitan con los Estados miembros en el territorio en el que se encuentra el tramo del corredor al que se debe aplicar un recargo, dicho recargo podrá superar el 25 % pero no podrá superar el 50 % de esa tasa media ponderada por infraestructura;
- c) la aplicación del recargo no dé lugar a un trato discriminatorio del tráfico comercial respecto de otros usuarios de la carretera;
- d) antes de la aplicación del recargo se presente a la Comisión una descripción de la ubicación exacta del lugar donde se perciba el recargo junto con una prueba de la decisión de financiar la infraestructura de transporte o los servicios de transporte indicados en la letra a);
- e) el período de aplicación del recargo esté definido y delimitado por anticipado y se ajuste, en lo que a los ingresos previstos se refiere, a los planes de financiación y a los análisis de costes y beneficios de los proyectos cofinanciados con esos ingresos.

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

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

4. Una vez recibida de parte de un Estado miembro que se proponga aplicar un recargo la información requerida a tal efecto, la Comisión pondrá dicha información a disposición de los miembros del Comité indicado en el artículo 9 *quater*. Cuando la Comisión considere que el recargo proyectado no reúne las condiciones establecidas en el apartado 1 del presente artículo o que tendrá consecuencias adversas importantes para el desarrollo económico de las regiones periféricas, podrá adoptar actos de ejecución, rechazar el proyecto de recargo presentado por dicho

▼ **M9**

Estado miembro, o solicitar su modificación. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 9 *quater*, apartado 3.

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

Artículo 7 octies

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

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

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

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

▼M9

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

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

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

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

Artículo 7 octies bis

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

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

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

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

▼ **M9**

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

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

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

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

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

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

▼M9

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

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

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

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

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

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

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

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

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

▼ **M9**

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

Artículo 7 octies ter

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

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

- a) sus emisiones específicas de CO₂, determinadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión ⁽¹⁾, son iguales a cero o están por debajo de los niveles siguientes:
 - i) para el período comprendido entre 2021 y 2024, los objetivos₂₀₂₁ a escala del parque de la UE determinados con arreglo a la parte A, punto 6, y a la parte B, punto 6, del anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾,
 - ii) para el período comprendido entre 2025 y 2029, los objetivos a escala del parque de la UE determinados con arreglo a la parte A, punto 6.1.1, y a la parte B, punto 6.1.1, del anexo I del Reglamento (UE) 2019/631,
 - iii) de 2030 en adelante, los objetivos a escala del parque de la UE determinados con arreglo a la parte A, punto 6.1.2, y a la parte B, punto 6.1.2, del anexo I del Reglamento (UE) 2019/631;
- b) sus emisiones contaminantes, determinadas con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151, serán las especificadas en el cuadro del anexo VII de la presente Directiva. Los Estados miembros podrán aplicar la reducción relativa a los vehículos de emisión cero que se menciona en el anexo VII de la presente Directiva sin aplicar las reducciones relativas a otras categorías de comportamiento en materia de emisiones a que se refiere dicho anexo.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

⁽²⁾ Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

▼ M9

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

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

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

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

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

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

▼ M3*Artículo 7 nonies***▼ M9**

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

▼ M3

a) en el caso de los peajes en régimen distinto al de concesión:

- los valores unitarios y demás parámetros utilizados para calcular los distintos elementos de costes de las infraestructuras,
- información clara sobre los vehículos afectados por el régimen de peaje, la extensión geográfica de la red o la parte de la red que entre en cada cálculo de costes, y el porcentaje de costes cuya recuperación se proyecta, e

▼ M9

- cuando proceda, información clara sobre las principales características del sistema de telepeaje de las carreteras, incluida la interoperabilidad.

▼ M3

b) en el caso de los peajes en régimen de concesión:

- los contratos de concesión o sus modificaciones importantes,
- la hipótesis de base en la que el concedente haya basado el anuncio de concesión, según lo indicado en el anexo VII B de la Directiva 2004/18/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministro y de servicios ⁽¹⁾; esa hipótesis de base deberá incluir una estimación de los costes que se definen en el artículo 7 *ter*, apartado 1, contemplados en el marco de la concesión, y las previsiones de tráfico, desglosadas por tipos de vehículos, niveles de peaje previstos y extensión geográfica de la red afectada por el contrato de concesión.

▼ M9

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

▼ M3

2. En un plazo de seis meses tras la recepción de toda la información necesaria con arreglo al apartado 1, la Comisión dictaminará si se cumplen las obligaciones establecidas en el artículo 7 *sexies*. Los dictámenes de la Comisión se pondrán a disposición del Comité indicado en el artículo 9 *quater*.

▼ M9

3. Antes de la aplicación de un régimen de peaje nuevo o sustancialmente modificado que incorpore tasas por costes externos o tasas por congestión, los Estados miembros informarán a la Comisión de la red en la que se va a aplicar y de las tarifas previstas por categoría de vehículo y por clase de emisiones y, en su caso, notificarán a la Comisión con arreglo al anexo III *bis*, punto 2, o al anexo V, punto 2.

▼ M3*Artículo 7 decies*

1. Los Estados miembros no concederán a ningún usuario descuentos o reducciones correspondientes al elemento de tasa por costes externos de un peaje.

2. Los Estados miembros podrán conceder descuentos o reducciones de las tasas por infraestructura, siempre y cuando:

- a) la estructura tarifaria resultante sea proporcionada, se haga pública, pueda ser consultada por todos los usuarios en términos de igualdad y no redunde en la repercusión a otros usuarios de los costes adicionales en forma de peajes más elevados;

⁽¹⁾ DO L 134 de 30.4.2004, p. 114.

▼ M9

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

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

3. En las condiciones establecidas en el artículo 7 *octies*, apartado 1, letra b), y en el artículo 7 *octies ter* de la presente Directiva, las tarifas de los peajes relativos a los grandes proyectos de la red básica transeuropea de transporte, cuyos mapas están identificados en el anexo I del Reglamento (UE) n.º 1315/2013, podrán estar sujetas a otras formas de diferenciación a fin de asegurar la viabilidad económica de tales proyectos cuando estén expuestos a una competencia directa con otros modos de transporte. La estructura tarifaria resultante deberá ser lineal y proporcional. Sus datos se harán públicos y se facilitará que puedan ser consultados por todos los usuarios en condiciones de igualdad. Ello no conllevará la repercusión a otros usuarios de los costes adicionales en forma de peajes más elevados.

▼ M3*Artículo 7 undecies***▼ M9**

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

▼ M3

2. Las modalidades de recaudación de los peajes y de las tasas de usuarios no supondrán desventajas financieras ni de otra índole para los usuarios no habituales de la red de carreteras. En particular, cuando algún Estado miembro recaude los peajes o las tasas de usuarios exclusivamente con un método que exija el uso de una unidad instalada a bordo del vehículo, garantizará que todos los usuarios puedan adquirir, sin excesivas dificultades administrativas y a un precio razonable, unidades de instalación a bordo que cumplan con los requisitos de la Directiva 2004/52/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, relativa a la interoperabilidad de los sistemas de telepeaje de las carreteras de la Comunidad (1).

(1) DO L 166 de 30.4.2004, p. 124.

▼ **M9**

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

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

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

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

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

Artículo 7 duodecies

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

⁽¹⁾ 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).

▼ B*Artículo 8*

1. Dos o más Estados miembros podrán cooperar en el establecimiento de un sistema común de tasas aplicable al conjunto de sus territorios. En tal caso, esos Estados miembros velarán por que la Comisión participe estrechamente tanto en el establecimiento como en el posterior funcionamiento y posible modificación de dicho sistema.
2. El sistema común estará sujeto a las siguientes condiciones, además de las contempladas en el artículo 7:

▼ M9

- a) el pago de las tasas por utilización comunes dará acceso a la red definida por los Estados miembros participantes con arreglo al artículo 7, apartados 1 y 2;
- b) los importes de las tasas por utilización comunes los fijarán los Estados miembros participantes sin superar los límites máximos establecidos en el artículo 7 *bis*;

▼ B

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

▼ M9

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

▼ M1*Artículo 8 bis*

Los Estados miembros supervisarán el sistema de peajes o tasas para asegurarse de que funciona de forma transparente y no discriminatoria.

▼ M3*Artículo 8 ter*

1. Dos o más Estados miembros podrán cooperar para introducir un sistema de peaje común aplicable en el conjunto de sus territorios. De acogerse a esa posibilidad, dichos Estados miembros garantizarán que se informe a la Comisión de dicha cooperación, así como del posterior funcionamiento del sistema y de sus eventuales modificaciones.
2. El sistema común de peaje estará sujeto a las condiciones enunciadas en los artículos 7 a 7 *duodecies*. Podrán adherirse al sistema común otros Estados miembros.

▼B**CAPÍTULO IV
Disposiciones finales***Artículo 9***▼M1**

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

- a) impuestos o gravámenes específicos:
 - aplicados en el momento de la matriculación del vehículo, o
 - que graven los vehículos o cargamentos de peso o dimensiones especiales;
- b) tasas de estacionamiento y gravámenes específicos aplicables al tráfico urbano.

▼M9

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

- a) tasas reguladoras específicamente concebidas para reducir la congestión del tráfico o combatir las repercusiones medioambientales, incluida la mala calidad del aire, en cualquier carretera situada en una zona urbana, incluidas las carreteras de la red transeuropea que pasen por medio de zonas urbanas;
- b) tasas específicamente destinadas a financiar la construcción, la explotación, el mantenimiento y el desarrollo de instalaciones, integradas o dispuestas a lo largo o por encima de las carreteras, que suministren energía a los vehículos de bajas emisiones y de emisión cero en movimiento y que graven a dichos vehículos.

Dichas tasas se aplicarán de forma no discriminatoria.

▼M3

2. Los Estados miembros determinarán el uso de los ingresos generados por la presente Directiva. A fin de permitir el desarrollo de la red de transporte en su conjunto, los ingresos generados por las tasas por infraestructura y por costes externos o el equivalente en valor financiero de estos ingresos deberían emplearse en beneficio del sector del transporte y en optimizar el conjunto del sistema de transportes. En particular, los ingresos generados por las tasas por costes externos, o su equivalente en valor financiero, deberían utilizarse para hacer el transporte más sostenible, a través de uno o más de los siguientes aspectos:

- a) la facilitación de una tarificación eficaz;
- b) la reducción en la fuente de la contaminación debida al transporte por carretera;
- c) la atenuación en la fuente de los efectos de la contaminación debida al transporte por carretera;
- d) la mejora del rendimiento de CO₂ y energético de los vehículos;
- e) el desarrollo de una infraestructura alternativa para usuarios de transporte y/o la ampliación de la capacidad actual;
- f) el apoyo a la red transeuropea de transporte;

▼ M3

- g) la optimización de la logística;
- h) la mejora de la seguridad vial, y
- i) la oferta de plazas de aparcamiento seguras.

▼ M9

▼ M1*Artículo 9 bis*

Los Estados miembros implantarán los controles adecuados y determinarán el régimen de sanciones aplicable a las infracciones de las disposiciones nacionales adoptadas en aplicación de la presente Directiva. Los Estados miembros tomarán todas las medidas necesarias para garantizar su aplicación. Las sanciones establecidas deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

▼ M3*Artículo 9 ter*

La Comisión facilitará el diálogo y el intercambio de conocimientos técnicos entre los Estados miembros en relación con la aplicación de la presente Directiva, y en particular de sus anexos.

Artículo 9 quater

1. La Comisión estará asistida por un Comité. El Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión ⁽¹⁾.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

▼ M9

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

Artículo 9 quinquies

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

En las circunstancias mencionadas en el artículo 7 *quater ter*, apartado 4, la Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 9 *sexies* por los que se modifique la presente Directiva en lo que respecta a los valores de referencia de la tasa por costes externos de las emisiones de CO₂ que figuran en el anexo III *quater*, teniendo en cuenta el precio efectivo del carbono aplicado a los combustibles para el transporte por carretera en la Unión. Dichas modificaciones se limitarán

⁽¹⁾ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

▼M9

a garantizar que el nivel de las tasas por costes externos de las emisiones de CO₂ no vaya más allá de lo necesario para internalizar esos costes externos.

Artículo 9 sexies

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 9 *quinquies* se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 24 de marzo de 2022. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 9 *quinquies* podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación ⁽¹⁾.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 9 *quinquies* entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

▼B*Artículo 10*

1. A efectos de la aplicación de la presente Directiva, los tipos de cambio entre el euro y las monedas nacionales de los Estados miembros que no hayan adoptado el euro serán los tipos en vigor el primer día hábil del mes de octubre y se publicarán en el *Diario Oficial de* ►**M3** *la Unión Europea* ◀; surtirán efecto a partir del 1 de enero del año civil siguiente.

⁽¹⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

▼B

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

▼M9*Artículo 10 bis*

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

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

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

Artículo 11

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

2. El informe publicado de conformidad con el apartado 1 incluirá información sobre:

- a) la evolución de las tasas por la utilización de la infraestructura viaria, a saber las redes y las categorías de vehículos cubiertas, incluida cualquier exención con arreglo a los artículos 7, 7 *quater* o 7 *octies ter*;
- b) la diferenciación de las tasas por infraestructura o por utilización según la categoría de vehículo y el tipo de vehículo pesado;
- 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* o 7 *octies ter*;
- d) cuando proceda, la diferenciación de tasas por infraestructura en función de la hora del día, el tipo de día o la temporada, con arreglo al artículo 7 *octies*, apartado 1;
- e) la tasa por costes externos percibida por cada combinación de clase de vehículos, tipo de carretera y período de tiempo;
- f) la tasa media ponderada por infraestructura y los ingresos totales recaudados mediante esa tasa;

▼M9

- g) los ingresos totales recaudados mediante la tasa por costes externos;
- h) los ingresos totales recaudados mediante la tasa por congestión por categoría de vehículo;
- i) los ingresos totales generados a través de recargos y los tramos de carretera en los que se han percibido;
- j) los ingresos totales recaudados mediante peajes o tasas por utilización, o ambos cuando proceda;
- k) el destino de los ingresos generados por la aplicación de la presente Directiva y sobre la medida en que estos ingresos han permitido al Estado miembro cumplir los objetivos a que se refiere el artículo 9, apartado 2. Cuando estos ingresos se asignen al presupuesto general, información sobre el nivel de gasto asignado a las infraestructuras de transporte por carretera y a los proyectos de transporte sostenible, y
- l) la evolución de la cuota de vehículos pertenecientes a las distintas clases por emisiones en las carreteras de peaje.

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

▼B*Artículo 12*

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

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

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

Artículo 13

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

Artículo 14

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

▼ **M1**

ANEXO 0

LÍMITES DE EMISIÓN

1. Vehículo «EURO 0»

Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh
12,3	2,6	15,8

2. Vehículos «EURO I»/«EURO II»

	Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh	Masa de partículas (PT) g/kWh
Vehículo «EURO I»	4,9	1,23	9,0	0,4 ⁽¹⁾
Vehículo «EURO II»	4,0	1,1	7,0	0,15

⁽¹⁾ En el caso de los motores de potencia inferior o igual a 85 kW se aplicará un coeficiente de 1,7 al valor límite de las emisiones de partículas.

3. Vehículos «EURO III»/«EURO IV»/«EURO V»/«VEM»

Las masas específicas de monóxido de carbono, hidrocarburos totales, óxidos de nitrógeno y partículas, determinadas mediante el ensayo ESC, y la opacidad de los humos, determinada mediante el ensayo ERL, no deberán superar los valores siguientes ⁽¹⁾:

	Masa de monóxido de carbono (CO) g/kWh	Masa de hidrocarburos (HC) g/kWh	Masa de óxidos de nitrógeno (NOx) g/kWh	Masa de partículas (PT) g/kWh	Humos m ⁻¹
Vehículo «EURO III»	2,1	0,66	5,0	0,10 ⁽²⁾	0,8
Vehículo «EURO IV»	1,5	0,46	3,5	0,02	0,5
Vehículo «EURO V»	1,5	0,46	2,0	0,02	0,5
Vehículo «VEM»	1,5	0,25	2,0	0,02	0,15

⁽¹⁾ Un ciclo de ensayo se compone de una secuencia de puntos de ensayo en la que cada punto se define por una velocidad y un par que el motor debe respetar en modos estabilizados (ensayo ESC) o en condiciones de funcionamiento transitorias (ensayos ETC y ELR).

⁽²⁾ 0,13 para los motores cuya cilindrada unitaria sea inferior a 0,7 dm³ y cuyo régimen normal sea superior a 3 000 min⁻¹.

▼ **M9**

Límites de emisiones EURO VI

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

▼ **M9**

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

Nota:

PI = Encendido por chispa.

CI = Encendido por compresión.

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

▼ **M1**

- Podrán considerarse futuras clases de emisiones de vehículos, tal como se definen en la Directiva 88/77/CEE, y modificaciones ulteriores.



ANEXO I

TIPOS MÍNIMOS DE LOS IMPUESTOS APLICABLES A LOS VEHÍCULOS

VEHÍCULOS DE MOTOR

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

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

CONJUNTOS DE VEHÍCULOS (VEHÍCULOS ARTICULADOS Y TRENES DE CARRETERA)

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

▼B

Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Tipos mínimos de los impuestos (euros/año)	
igual o superior a	inferior a	Suspensión neumática o equivalente ⁽¹⁾ reconocida del eje motor o ejes motores	Otros sistemas de suspensión del eje motor o ejes motores
23	25	97	175
25	28	175	307
2 + 2 ejes			
23	25	30	70
25	26	70	115
26	28	115	169
28	29	169	204
29	31	204	335
31	33	335	465
33	36	465	706
36	38	465	706
2 + 3 ejes			
36	38	370	515
38	40	515	700
3 + 2 ejes			
36	38	327	454
38	40	454	628
40	44	628	929
3 + 3 ejes			
36	38	186	225
38	40	225	336
40	44	336	535

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

▼ **M9***ANEXO II*

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

Anual

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

Tasa mensual, semanal y diaria

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

▼ **M1**

ANEXO III

PRINCIPIOS FUNDAMENTALES PARA LA IMPUTACIÓN DE COSTES Y EL CÁLCULO DE PEAJES▼ **M3**

El presente anexo define los principios fundamentales para el cálculo de la tasa media ponderada por infraestructura con el fin de ajustarse a lo dispuesto en el artículo 7 *ter*, apartado 1. La obligación de que las tasas por infraestructura guarden relación con los costes se entiende sin perjuicio de la libertad de los Estados miembros para decidir, de conformidad con el artículo 7 *ter*, apartado 2, no recuperar la totalidad de los costes mediante los ingresos en concepto de tasas por infraestructura, o de su libertad, de conformidad con el artículo 7 *septies*, para no ajustar al promedio el importe de determinadas tasas por infraestructura.

▼ **M1**

La aplicación de estos principios deberá concordar plenamente con otras obligaciones que impone la normativa ► **M3** de la Unión ◀, en particular el requisito de que los contratos de concesión se adjudiquen de conformidad con la Directiva 2004/18/CE y otros instrumentos ► **M3** de la Unión ◀ en el ámbito de los contratos públicos.

Cuando un Estado miembro entable negociaciones con una o más terceras partes con vistas a la celebración de un contrato de concesión para la construcción o explotación de una parte de su infraestructura, o cuando, con tal finalidad, asuma un compromiso similar sobre la base de la legislación nacional o de un acuerdo celebrado por el Gobierno de un Estado miembro, el cumplimiento de estos principios se evaluará en función del resultado de dichas negociaciones.

1. Definición de la red y de los vehículos incluidos

- Cuando no se aplique un régimen de peaje único a toda la red transeuropea de carreteras, el Estado miembro deberá especificar con precisión la parte o partes de la red que vayan a estar sujetas a un régimen de peaje, así como el sistema que utilice para clasificar los vehículos a efectos de aplicarles diferentes tarifas de peaje. Los Estados miembros deberán especificar también si hacen extensivo el ámbito de aplicación de su régimen de peaje a los vehículos de peso inferior al umbral de las 12 toneladas.
- En caso de que un Estado miembro decida adoptar sistemas diferentes de recuperación de costes según las distintas partes de su red (como permiten las disposiciones del ► **M3** artículo 7 *ter*, apartado 2 ◀), se calcularán por separado los costes correspondientes a cada una de las partes claramente definidas de la red. Los Estados miembros podrán optar por dividir sus respectivas redes en varias partes claramente definidas, a fin de establecer acuerdos de concesión o similares específicos para cada parte.

2. Costes de infraestructura**2.1. Costes de inversión**

- Los costes de inversión incluirán los costes de construcción (con inclusión de los costes de financiación) y los costes de desarrollo de las infraestructuras, incrementados, en su caso, con un componente de rendimiento de la inversión de capital o de margen de beneficios. También se incluirán los costes de adquisición de solares, planificación, diseño, supervisión de los contratos de construcción y gestión de proyectos, los correspondientes a excavaciones arqueológicas y estudios del suelo, así como otros gastos accesorios pertinentes.
- La recuperación de los costes de construcción estará en función, bien de la vida útil predeterminada de la infraestructura, bien de otro período de amortización (no inferior a 20 años) que pueda considerarse adecuado con motivo de la financiación mediante un contrato de concesión o de otro tipo. La duración del período de amortización podrá ser un factor clave en las negociaciones para la adjudicación de contratos de concesión, sobre todo si el Estado miembro en cuestión desea fijar, dentro del contrato, un nivel máximo para el peaje medio ponderado aplicable.

▼ M1

- Sin perjuicio del cálculo de los costes de inversión, la recuperación de los costes podrá:
 - distribuirse uniformemente a lo largo del período de amortización o de forma ponderada durante los primeros años, los años intermedios o los últimos años de dicho período, siempre que esa ponderación se haga de manera transparente,
 - establecer la indexación de los peajes a lo largo del período de amortización.
- Todos los costes históricos estarán basados en los importes abonados. Los costes aún pendientes estarán basados en previsiones razonables.
- Podrá suponerse que las inversiones estatales se financiaron mediante empréstitos. El tipo de interés que deberá aplicarse a los costes históricos será el que se haya aplicado a los empréstitos estatales durante el período correspondiente.

▼ M9

- Los costes serán asignados a los vehículos pesados de forma objetiva y transparente, teniendo en cuenta la proporción de tráfico de vehículos pesados que deberá soportar la red y los costes asociados. A este efecto, los vehículos-kilómetros recorridos por los vehículos pesados podrán ajustarse mediante «factores de equivalencia» objetivamente justificados como los que se recogen en el punto 4 ⁽¹⁾.

▼ M1

- La cantidad prevista en concepto de rendimiento estimado del capital o de margen de beneficios deberá ser razonable en función de las condiciones del mercado, y podrá ser modificada con objeto de conceder a una tercera parte contratada incentivos en relación con los requisitos en materia de calidad de los servicios prestados. El rendimiento del capital podrá evaluarse utilizando indicadores económicos como la tasa interna de retorno de la inversión o el coste medio ponderado del capital.

2.2. Costes anuales de mantenimiento y costes de las reparaciones estructurales

- Estos costes incluirán tanto los costes anuales de mantenimiento de la red como los costes periódicos derivados de reparaciones, refuerzo y renovación del firme, con el fin de garantizar el mantenimiento del nivel de funcionalidad operativa de la red a lo largo del tiempo.

▼ M9

- Los costes se distribuirán entre los vehículos pesados y el resto de los vehículos en función de los porcentajes reales y previstos de vehículos-kilómetros recorridos, y podrán ajustarse mediante factores de equivalencia objetivamente justificados como los que se recogen en el punto 4.

▼ M1**3. Costes de explotación, gestión y peaje**

Esta rúbrica de costes incluirá todos los costes en que incurra el operador de la infraestructura que no estén cubiertos por la sección 2 y se refieran a la puesta en marcha, explotación y gestión de la infraestructura y del sistema de peaje. Incluirá, en particular:

- los costes de construcción, instalación y mantenimiento de las cabinas de pago del peaje y otros sistemas de pago,

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

▼ M1

- los costes diarios derivados de la explotación, administración y aplicación de los sistemas de cobro de peajes,
- las tasas y cargas administrativas relativas a los contratos de concesión,
- los costes de gestión, administrativos y de servicios relativos a la explotación de la infraestructura.

Los costes pueden incluir un componente de rendimiento del capital o de margen de beneficios acorde con el grado de riesgo transferido.

Dichos costes se distribuirán de forma equitativa y transparente entre todas las clases de vehículos sujetas al sistema de peaje.

▼ M9

4. **Porcentaje de tráfico correspondiente a los vehículos pesados, factores de equivalencia y mecanismo de corrección**

- El cálculo de los peajes se efectuará basándose en los porcentajes reales y previstos de vehículos-kilómetros recorridos por los vehículos pesados, ajustados, si así se desea, mediante factores de equivalencia, para tener debidamente en cuenta los mayores costes de construcción y reparación de las infraestructuras para uso de los vehículos pesados

▼ M1

- En el cuadro siguiente figura un conjunto de factores de equivalencia indicativos. Cuando los Estados miembros empleen factores de equivalencia con índices que difieran de los del cuadro, se basarán en criterios objetivamente justificables y se harán públicos.

Clase de vehículo ⁽¹⁾	Factores de equivalencia		
	Reparaciones estructurales ⁽²⁾	Inversiones	Mantenimiento anual
Comprendidos entre 3,5 t y 7,5 t, clase 0	1	1	1
> 7,5 t, clase I	1,96	1	1
> 7,5 t, clase II	3,47	1	1
> 7,5 t, clase III	5,72	1	1

⁽¹⁾ Para la determinación de la clase de vehículo, véase el anexo IV.

⁽²⁾ Las clases de vehículos corresponden a cargas por eje de 5,5, 6,5, 7,5 y 8,5 toneladas, respectivamente.

- Los regímenes de peaje que se basen en previsiones de los volúmenes de tráfico deberán contar con un mecanismo de corrección mediante el cual se ajustarán periódicamente los peajes con el fin de corregir cualquier exceso o defecto en la recuperación de costes que se deba a errores de previsión.

▼ M9*ANEXO III bis***REQUISITOS MÍNIMOS PARA LA PERCEPCIÓN DE UNA TASA POR COSTES EXTERNOS**

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

1. Partes de la red de carreteras afectadas

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

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

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

2. Vehículos, carreteras y períodos afectados

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

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

La clasificación de las carreteras en vías suburbanas (incluidas las autopistas), vías interurbanas (incluidas las autopistas) y la definición de los citados períodos se basarán en criterios objetivos relacionados con el nivel de exposición de las carreteras y sus inmediaciones a la contaminación, como la densidad de población, la media anual de la contaminación atmosférica (en particular para las PM₁₀ y el NO₂) y el número de días (para las PM₁₀) y horas (NO₂) en que superen los valores límite establecidos en la Directiva 2008/50/CE. Los criterios utilizados se indicarán en la notificación.

3. Importe de la tasa

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

▼ **M9**

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

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

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

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

4. Elementos de costes externos

4.1. Coste de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico

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

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

donde:

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

Los factores de emisión serán los mismos que los utilizados por los Estados miembros para elaborar los inventarios nacionales de emisiones contemplados en la Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo (1), que exige el uso de la guía inventario de emisiones de contaminantes atmosféricos del EMEP/AEMA (2). El coste monetario de los contaminantes será estimado por los Estados miembros o, si procede, por la autoridad independiente a que se refiere el artículo 7 *quater*, apartado 2, de la presente Directiva, aplicando métodos científicamente probados.

(1) Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016, relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, por la que se modifica la Directiva 2003/35/CE y se deroga la Directiva 2001/81/CE (DO L 344 de 17.12.2016, p. 1).

(2) Metodología de la Agencia Europea de Medio Ambiente: EMEP/EEA Guía de inventario de emisiones de contaminantes atmosféricos 2019 (<http://www.eea.europa.eu/publications/emep-eea-guidebook-2019>).

▼ **M9**

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

4.2. *Coste de la contaminación acústica provocada por el tráfico*

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

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

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

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

donde:

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

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

La población expuesta al nivel de ruido k deberá determinarse con arreglo a los mapas estratégicos de ruido elaborados en virtud del artículo 7 de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, u otra fuente de datos equivalente.

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

El tráfico medio diario ponderado supondrá un factor de equivalencia «e» entre los vehículos pesados de transporte de mercancías y los turismos calculado sobre la base de los niveles de emisiones sonoras del turismo medio y del vehículo pesado de transporte de mercancías medio y teniendo en cuenta el Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de junio de 2002, sobre evaluación y gestión del ruido ambiental (DO L 189 de 18.7.2002, p. 12).

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 540/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el nivel sonoro de los vehículos de motor y de los sistemas silenciadores de recambio, y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se deroga la Directiva 70/157/CEE (DO L 158 de 27.5.2014, p. 131).

▼M9

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

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

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

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

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

▼ **M9***ANEXO III ter***VALORES DE REFERENCIA DE LA TASA POR COSTES EXTERNOS**

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

*Cuadro 1***Valores de referencia de la tasa por costes externos para vehículos pesados de transporte de mercancías**

Clase del vehículo	Céntimo/vehículo-kilómetro	Zonas suburbanas ⁽¹⁾	Zonas interurbanas ⁽²⁾
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible inferior a 12 toneladas o de dos ejes	EURO 0	18,6	9,9
	EURO I	12,6	6,4
	EURO II	12,5	6,3
	EURO III	9,6	4,8
	EURO IV	7,3	3,4
	EURO V	4,4	1,8
	EURO VI	2,3	0,5
	Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero	2,0	0,3
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 12 y 18 toneladas o de tres ejes	EURO 0	24,6	13,7
	EURO I	15,8	8,4
	EURO II	15,8	8,4
	EURO III	12,5	6,6
	EURO IV	9,2	4,5
	EURO V	5,6	2,7
	EURO VI	2,8	0,7
	Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero	2,3	0,3
Vehículos pesados de transporte de mercancías con una masa máxima en carga técnicamente admisible de entre 18 y 32 toneladas o de cuatro ejes	EURO 0	27,8	15,8
	EURO I	20,4	11,3
	EURO II	20,4	11,2
	EURO III	16,3	8,9
	EURO IV	11,8	6,0
	EURO V	6,6	3,4
	EURO VI	3,1	0,8
	Menos contaminantes que EURO VI, incluidos los vehículos de emisión cero	2,5	0,3

▼ **M9**

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

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

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

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

▼ **M9***ANEXO III* quater**VALORES DE REFERENCIA DE LA TASA POR COSTES EXTERNOS
DE LAS EMISIONES DE CO₂**

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

*Cuadro 1***Valores de referencia de la tasa por costes externos de las emisiones de CO₂ para los vehículos pesados de transporte de mercancías**

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

▼ **M9**

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



ANEXO IV

DETERMINACIÓN INDICATIVA DE LA CLASE DE VEHÍCULO

Las clases de vehículos se definen en el cuadro siguiente.

Los vehículos se clasifican en las categorías 0, I, II y III en función de los daños que causan al pavimento, por orden creciente (la clase III es la que más daña las infraestructuras de carreteras). Los daños aumentan exponencialmente con el aumento de la carga por eje.

Todos los vehículos de motor y conjuntos de vehículos de un peso máximo en carga autorizado inferior a 7,5 toneladas pertenecen a la clase 0.

Vehículos de motor

Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente ⁽¹⁾		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clase de daños
Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Número de ejes y peso máximo total en carga autorizado (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
<i>Dos ejes</i>				
7,5	12	7,5	12	I
12	13	12	13	
13	14	13	14	
14	15	14	15	
15	18	15	18	
<i>Tres ejes</i>				
15	17	15	17	II
17	19	17	19	
19	21	19	21	
21	23	21	23	
23	25			
25	26			
<i>Cuatro ejes</i>				
23	25	23	25	I
25	27	25	27	
27	29			II
		27	29	
		29	31	
29	31			
31	32			

⁽¹⁾ Suspensión reconocida como equivalente con arreglo a la definición del anexo II de la Directiva 96/53/CE del Consejo, de 25 de julio de 1996, por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59). Directiva modificada en último lugar por la Directiva 2002/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 67 de 9.3.2002, p. 47).

▼ **M9****CONJUNTOS DE VEHÍCULOS (VEHÍCULOS ARTICULADOS Y TRENES DE CARRETERA)**

Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clase de daños
Número de ejes y masa máxima en carga técnicamente admisible (en toneladas)		Número de ejes y masa máxima en carga técnicamente admisible (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
2 + 1 ejes				
7,5	12	7,5	12	I
12	14	12	14	
14	16	14	16	
16	18	16	18	
18	20	18	20	
20	22	20	22	
22	23	22	23	
23	25	23	25	
25	28	25	28	
2 + 2 ejes				
23	25	23	25	
25	26	25	26	
26	28	26	28	
28	29	28	29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33	36	33	36	III
36	38			
2 + 3 ejes				
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
2 + 4 ejes				
36	38	36	38	
38	40			
		38	40	III
3 + 1 ejes				
30	32	30	32	
32	35			
		32	35	III
3 + 2 ejes				
36	38	36	38	
38	40			
		38	40 44	III
40	44			

▼ **M9**

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

▼ **M9***ANEXO V***REQUISITOS MÍNIMOS PARA LA PERCEPCIÓN DE UNA TASA POR CONGESTIÓN**

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

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

Los Estados miembros deberán especificar con precisión:

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

*Cuadro 1***Criterios de clasificación de las carreteras a que se hace referencia en la letra a) como «metropolitanas» y «no metropolitanas»**

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

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

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

*Cuadro 2***Factores de equivalencia para determinar las tarifas de la tasa por congestión según las diferentes categorías de vehículos**

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

▼ **M9**

2. Importe de la tasa

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

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

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

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

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

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

- i) la localización de las carreteras sujetas a tasas por congestión,
- ii) la clasificación de las carreteras en «metropolitanas» y «no metropolitanas», como se especifica en la sección 1, letra b),
- iii) los períodos durante los que se aplica la tasa, como se especifica en la sección 1, letra c),
- iv) toda exención parcial o total aplicada a los minibuses, autobuses y autocares.

3. Seguimiento

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

▼ M9*ANEXO VI***VALORES DE REFERENCIA DE LA TASA POR CONGESTIÓN**

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

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

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

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

▼ **M9**

ANEXO VII

COMPORTAMIENTO EN MATERIA DE EMISIONES

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

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

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

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

(##) Para NO_x y PN como se indica en el punto 48.2, del certificado de conformidad, en el apéndice del anexo VIII del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión (1).

(1) 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).