



Bruselas, 4.5.2023
COM(2023) 189 final

2023/0134 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo¹, por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo², abordó una serie de retos socioeconómicos y medioambientales, como el cambio climático. Para ello permitió que se diferenciase las tasas viarias impuestas tanto a los vehículos pesados como a los vehículos ligeros en función de sus emisiones de CO₂, con el fin de incentivar a los operadores a implantar vehículos más eficientes. En el momento de su adopción, todavía no se disponía de un marco jurídico para certificar el efecto de los remolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías. Por lo tanto, los remolques no pudieron incluirse en la diferenciación de las tasas viarias basada en las emisiones de CO₂.

En consecuencia, en el considerando 31 de la Directiva (UE) 2022/362 se pedía a la Comisión que incluyera el efecto de los remolques y semirremolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías a la hora de determinar la reducción de las tasas viarias una vez que se dispusiera de valores legalmente certificados para el efecto de los remolques y semirremolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías. La condición establecida en el considerando se cumplió mediante la adopción del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión³.

Los remolques tienen un importante potencial para reducir las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías; además, una medida orientada a la demanda que reduzca los costes operativos de los remolques más eficientes desde el punto de vista energético puede incentivar una implantación más rápida. Por lo tanto, el objetivo de la presente propuesta es establecer las normas que incluyan el efecto de los remolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías en los sistemas de tarificación viaria que diferencian las tasas viarias en función de las emisiones de CO₂ de los vehículos.

Además, la presente propuesta modifica las disposiciones vigentes de la Directiva (UE) 2022/362 relativas a la diferenciación de las tasas por infraestructura y las tasas por utilización de los vehículos pesados en función de sus emisiones de CO₂, a fin de reflejar la

¹ Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 69 de 4.3.2022, p. 1).

² 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).

³ Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión, de 1 de agosto de 2022, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al rendimiento de los remolques pesados con respecto a su influencia en las emisiones de CO₂, el consumo de combustible, el consumo de energía y la autonomía con cero emisiones de los vehículos de motor, y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 (DO L 205 de 5.8.2022, p. 145).

nueva estructura del Reglamento (UE) 2019/1242 resultante de su revisión en virtud de lo dispuesto en la propuesta COM(2023) 88 final⁴.

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

La presente iniciativa complementa los peajes basados en las emisiones de CO₂ introducidos por la Directiva (UE) 2022/362, tal como se establece en el considerando 31 de dicha Directiva.

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

La presente propuesta complementa la propuesta COM(2023) 88 final de Reglamento por la que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242, que amplía su ámbito de aplicación para establecer requisitos para los fabricantes de remolques en relación con sus nuevas flotas y, por tanto, se aplica a la oferta del sector del transporte de mercancías por carretera. La presente propuesta incide en la demanda de este sector porque incentiva a los operadores de transporte para que adquieran remolques más eficientes. La presente propuesta también refleja las modificaciones introducidas en el Reglamento (UE) 2019/1242 en las disposiciones de la Directiva (UE) 2022/362 que hacen referencia a dicho Reglamento.

La presente propuesta también contribuye a los objetivos del plan REPowerEU⁵ al mejorar el ahorro de energía y la eficiencia en el sector del transporte por carretera.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de la Directiva 1999/62/CE es los artículos 71 y 93 del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, actualmente artículos 91 y 113 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

Las disposiciones de la Directiva afectadas por la presente propuesta corresponden a las tasas viarias a los vehículos, un ámbito al que se aplica el artículo 91 del TFUE.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

La UE comparte con los Estados miembros la competencia para regular en el ámbito del transporte conforme a lo dispuesto en el artículo 4, apartado 2, letra g), del TFUE. No obstante, la adaptación de las normas vigentes solo puede ser llevada a cabo por la propia UE. La ampliación de las normas de la UE a los remolques se justifica por el impacto de los conjuntos de vehículos en el cambio climático, ya que estos vehículos utilizan la misma infraestructura vial y contribuyen a las emisiones de CO₂.

- **Proporcionalidad**

Las medidas propuestas solo contribuyen a la consecución de los objetivos fijados, en particular, una aplicación coherente del principio de que quien contamina paga y el principio

⁴ Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y a la integración de las obligaciones de información, y se deroga el Reglamento (UE) 2018/956. Véase más adelante la sección «Coherencia con otras políticas de la Unión».

⁵ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Plan REPowerEU» [COM(2022) 230 final].

del usuario pagador, y no van más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de la Unión de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de manera rentable, garantizando, al mismo tiempo, la equidad y la integridad medioambiental.

- **Elección del instrumento**

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

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

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

La Directiva (UE) 2022/362 abordaba diversos problemas relacionados con la tarificación viaria de los vehículos pesados de transporte de mercancías. La contribución de las partes interesadas a la evaluación que dio lugar a dicha Directiva señaló la necesidad de reducir las emisiones de CO₂ del sector del transporte por carretera.

La Directiva (UE) 2022/362 imponía tasas viarias diferenciadas para los vehículos pesados e incluía la posibilidad de que los Estados miembros diferenciaran las tasas viarias para los vehículos ligeros en función de sus emisiones de CO₂. Debido a la falta de un marco legislativo para la certificación del efecto de los remolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos en el momento de su adopción, la Directiva (UE) 2022/362 no tuvo en cuenta el efecto de los remolques en la diferenciación de las tasas viarias de los vehículos pesados. En aras de la plena coherencia normativa, el considerando 31 de la Directiva propone una modificación para colmar esta laguna e incluye el efecto de los remolques en la diferenciación de las tasas viarias de los vehículos pesados.

- **Consultas con las partes interesadas**

Se utilizaron métodos de consulta dirigidos a partes interesadas y a especialistas concretos. Se llevaron a cabo nueve entrevistas con representantes de los ministerios de transporte de los Estados miembros, operadores de transporte, representantes de las autoridades responsables de la conformidad de los vehículos, fabricantes y proveedores de servicios de peaje y organismos de normalización.

- **Resumen de las aportaciones recibidas y uso de los resultados**

Las partes interesadas consideraron que, desde el punto de vista técnico, resultaba viable incluir los remolques en la diferenciación de las tasas viarias en función de las emisiones de CO₂. Al mismo tiempo, las partes interesadas señalaron las posibles complejidades relacionadas con la aplicación, así como el margen de simplificación y mejora. A continuación, se describe cómo se tuvieron en cuenta las aportaciones recibidas en la propuesta.

El proyecto de propuesta que se debatió con las partes interesadas consistía en calcular las emisiones totales de CO₂ de los conjuntos de vehículos como el producto de las emisiones de CO₂ del vehículo de motor en gramos por tonelada-kilómetro, multiplicado por la relación de eficiencia del remolque enganchado a dicho vehículo. La clase del conjunto de vehículos por emisiones de CO₂ se definiría, por lo tanto, de conformidad con el artículo 7 *octies bis*, apartado 2. Sin embargo, tanto los Estados miembros como los proveedores de servicios de peaje detectaron problemas en el proceso. Los ministerios de transporte de los Estados

miembros destacaron posibles incoherencias con su aplicación de la Directiva (UE) 2022/362. En concreto, para aplicar la diferenciación basada en las emisiones de CO₂ en estos Estados miembros, el equipo instalado a bordo⁶ almacena la clase del vehículo de motor por emisiones de CO₂ y no tiene la obligación de almacenar las emisiones de CO₂ en gramos por tonelada-kilómetro. Los proveedores de servicios de peaje reconocieron que dicho cálculo requeriría almacenar la relación de eficiencia en el equipo instalado a bordo de cada remolque que se suela enganchar al vehículo de motor. El conductor de este vehículo tendría que seleccionar el remolque que ha utilizado durante un trayecto específico entre los que figuran en una lista de remolques. Esta lista podría ser bastante extensa en el caso de las empresas con una gran flota de remolques. En vista de ello, los proveedores de servicios de peaje destacaron que es importante que la interfaz del equipo instalado a bordo sea sencilla para reducir el riesgo de que los conductores hagan una interpretación errónea o cometan errores. Al mismo tiempo, los proveedores de servicios de peaje compartieron que ya existen equipos instalados a bordo con funciones similares, como la posibilidad de que un conductor seleccione el número de ejes y el peso del conjunto de vehículos. Los operadores de transporte hicieron una observación similar sobre la importancia de la simplicidad y el riesgo de carga adicional.

En respuesta a los puntos anteriores, la presente propuesta determina, en un nuevo anexo de la Directiva, tres clases de remolque basadas en los umbrales de la relación de eficiencia. Para cada clase de remolque, se define cómo se ve afectada la diferenciación de la clase de vehículo de motor por emisiones de CO₂, lo que da lugar a la clase del conjunto de vehículos por emisiones de CO₂. Este cambio hace que la presente propuesta sea más coherente con la aplicación en curso de la diferenciación de las tasas viarias basada en las emisiones de CO₂ introducida en la Directiva (UE) 2022/362. En concreto, no se requiere un cálculo, tal como se incluye en el proyecto de propuesta que se debatió con las partes interesadas, por lo que no es necesario que las emisiones de CO₂ del vehículo de motor se almacenen en el equipo instalado a bordo en gramos por tonelada-kilómetro. Del mismo modo, no es obligatorio que el equipo instalado a bordo de un vehículo de motor almacene la relación de eficiencia de cada remolque que se utiliza normalmente con un vehículo de motor. Por consiguiente, el conductor de un conjunto de vehículos no estaría obligado a seleccionar un valor de una lista de remolques; en su lugar, debería seleccionar la clase del remolque, lo que simplificaría la interfaz del equipo instalado a bordo y la nueva funcionalidad.

Para reducir el riesgo de que los conductores hagan una interpretación errónea o cometan errores, los proveedores de servicios de peaje también sugirieron que los parámetros de los remolques se comunicaran electrónicamente al equipo instalado a bordo del vehículo de motor mediante el equipo de pesaje a bordo de los remolques. La presente propuesta no profundiza en esta sugerencia por dos razones. En primer lugar, el uso de equipos de pesaje a bordo es una de las opciones descritas en el artículo 10 *quinquies* de la Directiva 96/53/CE⁷ del Consejo y ningún Estado miembro ha utilizado esta opción por el momento, lo que significa que el equipo de pesaje a bordo no se ha implantado de forma generalizada. En segundo lugar, las organizaciones europeas de normalización CEN y ETSI, consultadas por la

⁶ «Equipo instalado a bordo» se define en el artículo 2, punto 11, de la Directiva (UE) 2019/520 como: «“equipo instalado a bordo (EIB)”: el conjunto de componentes (equipo y programas informáticos) que deben usarse como parte del servicio de peaje, instalado o llevado a bordo de un vehículo con el fin de registrar, almacenar, procesar y recibir o transmitir datos a distancia, y que puede ser un dispositivo independiente o estar integrado en el vehículo;».

⁷ 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).

Comisión, coincidieron en que, aunque es técnicamente posible, las normas actuales no contemplan la comunicación entre los equipos instalados a bordo relacionados con el peaje y los equipos de pesaje a bordo y, además, no es compatible con todos los dispositivos de este tipo actualmente en el mercado.

Los ministerios de transporte de los Estados miembros expresaron su preocupación en lo relativo al cumplimiento. A este respecto, la propuesta modifica el artículo 7 *undecies* para exigir al conductor o, en su caso, al operador de transporte o al prestador del Servicio de Europeo de Telepeaje, que aporten pruebas de las características del remolque a las autoridades policiales. Una posible complicación asociada a los dispositivos aerodinámicos es que estos dispositivos pueden retirarse con relativa facilidad de un remolque. Para garantizar que la eficiencia de los remolques sea la misma que la del vehículo con homologación de tipo y que no sea diferente debido a cambios en los dispositivos aerodinámicos, los remolques estarán equipados con una etiqueta en su parte delantera, que incluirá una lista de dispositivos aerodinámicos equipados en ese mismo remolque, de conformidad con los puntos 1.8 y 1.9 del apéndice 3 del anexo V del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Para la evaluación cuantitativa de los efectos económicos, sociales y medioambientales, la evaluación de impacto a la que se hace referencia a continuación se ha basado en el análisis del modelo PRIMES y el modelo DIONE del JRC, así como en el análisis realizado por un contratista externo.

Los datos de seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero y otras características del parque de vehículos pesados nuevos procedían de los datos anuales de seguimiento notificados por los Estados miembros y los fabricantes, recopilados por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) en virtud del Reglamento (UE) 2018/956.

- **Evaluación de impacto**

La iniciativa está respaldada por la evaluación de impacto realizada para la revisión del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo⁸, que ha recibido un dictamen favorable, tras una nueva presentación, del Comité de Control Reglamentario el 6 de diciembre de 2022. La evaluación de impacto ha llegado a la conclusión de que la eficiencia energética de los remolques tiene un importante potencial de mejora y que tales medidas contribuirían de forma rentable a la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados. En términos económicos, el ahorro económico neto a lo largo de la vida útil del vehículo desde una perspectiva social oscila entre los casi 11 500 EUR en el caso de los remolques frigoríficos con barra de tracción y los más de 42 500 EUR de un semirremolque medio con carrocería de caja.

Por lo tanto, esta revisión establecerá un objetivo obligatorio de mejora de la eficiencia energética de la flota de remolques nuevos, que, dirigido a los fabricantes, es una medida orientada a la oferta. Al igual que en el caso de los vehículos de motor, esta medida orientada a la oferta estaría fuertemente respaldada por una medida complementaria orientada a la demanda. La reducción de las tasas viarias y, por lo tanto, de los costes operativos de los

⁸ Documento de trabajo de los servicios de la Comisión: Informe de evaluación de impacto que acompaña al documento Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y a la integración de las obligaciones de información, y se deroga el Reglamento (UE) 2018/956, SWD(2023) 88 final.

conjuntos de vehículos que utilizan remolques más eficientes desde el punto de vista energético, repercute en la demanda de estos vehículos, ya que apoya la adquisición de remolques más eficientes desde el punto de vista energético que, por lo tanto, son más caros. Este efecto también se tuvo en cuenta en el análisis de costes y beneficios de la revisión de la legislación sobre las normas de CO₂ para vehículos pesados.

Las modificaciones de la Directiva 1999/62/CE propuestas por el presente acto están estrechamente relacionadas con la propuesta de modificación del Reglamento (UE) 2019/1242. Sin embargo, la Directiva 1999/62/CE solo puede modificarse mediante otra Directiva, por lo que se requieren dos actos distintos.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La diferenciación de las tasas viarias introducida en la presente propuesta solo se aplica a los remolques más eficientes. Esto significa que los operadores de infraestructura viaria, los proveedores de servicios de peaje y los perceptores de peaje no necesitan registrar la información pertinente de otros remolques. La definición de las clases de remolques tiene por objeto simplificar su ejecución por parte de las empresas con un número elevado de remolques.

Se espera que la iniciativa tenga un pequeño impacto positivo en la competitividad debido a la tarificación diferenciada, lo que llevará a un ligero aumento de remolques más eficientes y al consiguiente fomento de la innovación.

Esta iniciativa aclara las disposiciones que establecen la obligación de diferenciar las tasas por infraestructura y por utilización en función de las emisiones de CO₂ de los vehículos de motor.

- **Derechos fundamentales**

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

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no tiene incidencia presupuestaria para la UE.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación y presentación de informes**

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

- **Documentos explicativos**

Teniendo en cuenta el ámbito de aplicación de la propuesta, no parece justificado ni proporcionado exigir documentos explicativos.

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

a) La propuesta de modificación de la Directiva 1999/62/CE contiene los elementos siguientes:

Artículo 1, apartado 1: Artículo 2 – Definiciones

En la letra a) de la definición de «vehículo de emisión cero», se modifica la referencia a la definición de «vehículo pesado de emisión cero» en el Reglamento (UE) 2019/1242 para que se refiera exclusivamente a los vehículos pesados de motor de emisión cero en la nueva definición propuesta, y no a los remolques. Esta enmienda garantiza que se mantenga el significado de la definición actual y que la clasificación de los conjuntos de vehículos pesados en la clase 5 por emisiones de CO₂, de conformidad con el artículo 7 *octies bis*, apartado 2, se base exclusivamente en el vehículo de motor.

En la definición de «vehículo de bajas emisiones», se modifica la letra b) para especificar los grupos de vehículos afectados, haciendo referencia a los contemplados en los actos de ejecución adoptados en virtud del artículo 7 *octies bis*, apartado 7. Esta enmienda garantiza que se mantenga el significado de la definición actual y refleja la nueva estructura propuesta del Reglamento (UE) 2019/1242. De hecho, sobre la base de la propuesta presentada en paralelo por la Comisión, el artículo 2, apartado 1, de dicho Reglamento ya no definirá los subgrupos de vehículos contemplados en el Reglamento.

Se modifica la definición de «trayectoria de reducción de emisiones» con el fin de:

- armonizar la terminología con la utilizada en el nuevo punto 5.1 del anexo I del Reglamento (UE) 2019/1242;
- garantizar su aplicabilidad después de 2030 sobre la base de los objetivos de reducción de las emisiones de CO₂ que se establecerán en el Reglamento (UE) 2019/1242 (una vez modificado de conformidad con la propuesta paralela de la Comisión);
- garantizar que la referencia a las emisiones de CO₂ de referencia de un subgrupo se aplique tal como se determina en el punto 38;
- trasladar la última sección, relativa a los posibles ajustes de los valores de CO₂ de referencia, al artículo 7 *octies bis*, apartado 1, para garantizar el mismo tiempo de aplicabilidad a todas las clases por emisiones de CO₂.

Esta enmienda garantiza que se preserve el significado de la definición actual, así como su aplicabilidad después de 2030.

La definición de «emisiones de CO₂ de referencia de un grupo de vehículos» se modifica para definir «emisiones de CO₂ de referencia», que se refiere tanto a subgrupos como a grupos de vehículos, para aclarar en la letra a) que los vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242 están agrupados en subgrupos, y para especificar los grupos de vehículos afectados en la letra b) haciendo referencia a aquellos incluidos en los actos de ejecución adoptados en virtud del artículo 7 *octies bis*, apartado 7. Esta enmienda garantiza que se conserve el significado de la definición actual.

Se añaden las definiciones de «remolque» y «semirremolque» para aportar claridad jurídica en lo que respecta a estos términos específicos y para especificar mejor el ámbito de aplicación de las disposiciones pertinentes.

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

En el artículo 7 *octies bis*, apartado 1, se modifican y suprimen los párrafos segundo y cuarto, respectivamente, con el fin de:

- hacer referencia, en el párrafo segundo, a la diferenciación de las tasas por infraestructura y las tasas por utilización para todas las clases de emisiones de CO₂ de todos los subgrupos de vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242, e incluir en dicho párrafo, por lo tanto, la referencia a los subgrupos que estarán incluidos una vez que entren en vigor las modificaciones propuestas de dicho Reglamento y que actualmente se mencionan en el párrafo cuarto;
- fusionar los actuales párrafos segundo y cuarto;
- preservar el tiempo de aplicabilidad de la diferenciación para los subgrupos de vehículos actualmente contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242, haciendo referencia explícita a dichos subgrupos de vehículos y especificando el 13 de mayo de 2023 como final del período de dos años tras la publicación de las emisiones de CO₂ de referencia en el acto de ejecución adoptado con arreglo al artículo 11, apartado 1, de dicho Reglamento, a saber, la Decisión de Ejecución (UE) 2021/781 de la Comisión⁹;
- preservar el tiempo de aplicabilidad de la diferenciación para los subgrupos de vehículos que estarán contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242 una vez entren en vigor las modificaciones de dicho Reglamento, tal como se establece en el párrafo cuarto actual y en la segunda frase del párrafo tercero actual;
- garantizar que el tiempo de aplicabilidad de los posibles ajustes de los valores de CO₂ de referencia con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/1242 sea el mismo para las clases 2, 3 y 4 por emisiones de CO₂, tal como se establece en la definición actual de «trayectoria de reducción de emisiones», teniendo en cuenta los cambios propuestos en el artículo 11, apartado 2.

En el apartado 1, se modifica el párrafo tercero con el fin de:

- especificar los grupos de vehículos afectados haciendo referencia a los contemplados en los actos de ejecución adoptados en virtud del artículo 7 *octies bis*, apartado 7;
- preservar el tiempo de aplicabilidad de las emisiones de CO₂ de referencia de los subgrupos de vehículos que estarán contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242 una vez entren en vigor las modificaciones de dicho Reglamento;
- aclarar que, tras la ampliación del ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242 a otros vehículos pesados, la diferenciación se aplica a todas las clases por emisiones de CO₂.

Se modifica el apartado 7 para mantener los subgrupos de vehículos en cuestión haciendo referencia explícita a los subgrupos de vehículos actualmente contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242.

Artículo 1, apartado 3: Artículo 7 *octies quater* — Efecto de los remolques en la determinación de la reducción de las tasas viarias

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

El nuevo artículo 7 *octies quater* especifica las modalidades para determinar la diferenciación de las tasas viarias de los conjuntos de vehículos en función del efecto de los remolques en las emisiones de CO₂ de los conjuntos de vehículos pesados de transporte de mercancías. La diferenciación se basa en la relación de eficiencia de los remolques, tal como se especifica en el anexo VIII. Esta disposición debe incentivar el uso de remolques más eficientes. El artículo establece la facultad de la Comisión para determinar valores umbral para la eficiencia de los remolques y una metodología para los remolques más antiguos, a los que no se asigna una relación de eficiencia.

Artículo 1, apartado 4: Artículo 7 undecies – Cobro y pago de peajes y tasas por utilización

Se modifica el apartado 2 *bis* para garantizar que todos los posibles elementos de la tasa se recauden y paguen de manera coherente.

Artículo 1, apartado 5: Artículo 9 quinquies – Facultad de la Comisión para adoptar actos delegados

Se modifica el artículo 9 *quinquies* para modificar el nuevo anexo VIII a fin de determinar los umbrales de la relación de eficiencia o ajustarlos a los avances científicos y técnicos.

Artículo 1, apartado 6: Artículo 11 – Presentación de informes

Se modifica la actual letra c) del apartado 2 para incluir información sobre el artículo 7 *octies quater*.

Artículo 1, apartado 7

El nuevo anexo VIII está vinculado al artículo 7 *octies quater* propuesto, relativo a la determinación de la diferenciación de las tasas viarias de los conjuntos de vehículos.

- b) La propuesta de modificación de la Directiva (UE) 2019/520¹⁰ contiene el elemento siguiente:

Artículo 2

Se modifica el anexo I para añadir información relacionada con los remolques con vistas a facilitar el intercambio transfronterizo de información sobre el impago de cánones de carretera en la Unión.

- c) La propuesta de modificación de la Directiva 1999/37/CE del Consejo¹¹ contiene el elemento siguiente:

Artículo 3

¹⁰ 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).

¹¹ Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos (DO L 138 de 1.6.1999, p. 57).

Se modifica el anexo I para ofrecer a los Estados miembros la posibilidad de añadir la relación de eficiencia de los remolques y su clase de remolque al permiso de circulación del vehículo.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La adopción de la Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo³ reforzó el principio de que quien contamina paga y el principio del usuario pagador mediante la aplicación de gravámenes obligatorios sobre la base de las emisiones de CO₂, bien mediante la diferenciación de las tasas por infraestructura y por utilización en función de las emisiones de CO₂ de los vehículos, o bien mediante la aplicación de una tasa por costes externos a las emisiones de CO₂. En la actualidad, las tasas viarias de los conjuntos de vehículos que comprenden un vehículo de motor y un remolque se diferencian por las emisiones de CO₂ del vehículo de motor, independientemente de las características del remolque enganchado y, en particular, de su efecto en las emisiones de CO₂ del conjunto de vehículos.
- (2) Aunque un remolque no consume energía por sí mismo, necesita energía del vehículo de motor tractor para poder moverse. La optimización de la eficiencia energética de los remolques conduce a la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos convencionales y al aumento de la autonomía de los vehículos. Esta optimización de los remolques se deriva de las mejoras del rendimiento aerodinámico, la resistencia a la rodadura y el peso de los remolques. El potencial de eficiencia energética es de alrededor del 7,5 % para los remolques con barra de tracción y del 15 % para los semirremolques, en comparación con un remolque de referencia del año 2020. Por lo

¹ DO C [...] de [...], p. [...].

² DO C [...] de [...], p. [...].

³ Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 69 de 4.3.2022, p. 1).

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

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

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

entre la relación de eficiencia del remolque concreto y los umbrales de la relación de eficiencia a que se refiere la presente Directiva. Se prevén diferentes umbrales para los semirremolques y para otros remolques, ya que su potencial para reducir las emisiones de CO₂ de manera rentable es diferente.

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

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

⁶ Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos (DO L 173 de 9.7.2018, p. 1).

⁷ Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a la inspección técnica periódica de los vehículos a motor y de sus remolques (DO L 127 de 29.4.2014, p. 51).

- (10) Con objeto de asegurar la aplicación coherente de la diferenciación de las tasas viarias en función de las emisiones de CO₂, es necesario modificar la Directiva 1999/37/CE del Consejo⁸ para exigir que se indique la relación de eficiencia de los remolques en su permiso de circulación, cuando dicha información conste en su certificado de conformidad o en el certificado de homologación de vehículo individual. Es importante garantizar que los datos relativos a la eficiencia de los remolques estén disponibles para el intercambio de información entre los Estados miembros, tal como se establece en la Directiva (UE) 2019/520 del Parlamento Europeo y del Consejo⁹.
- (11) Además, procede modificar la Directiva 1999/62/CE con el fin de reflejar la nueva estructura del Reglamento (UE) 2019/1242, modificado por [*añádase la referencia una vez conocida*]. Los cambios necesarios tienen por objeto preservar el significado actual de las definiciones siguientes: «vehículo de emisión cero», «vehículo de bajas emisiones», «emisiones de CO₂ de referencia» y «trayectoria de reducción de emisiones», y deben actualizar esta última para armonizar su aplicabilidad en relación con el Reglamento antes mencionado después de 2030. Estos cambios también deben preservar la obligación de diferenciar las tasas por infraestructura y por utilización y el momento a partir del cual se aplica esta obligación. Por lo que se refiere a los subgrupos de vehículos ya contemplados en el Reglamento, estos cambios deben aclarar, en particular, que esta obligación se aplica a partir del 13 de mayo de 2023, es decir, dos años después de la fecha de publicación de la Decisión de Ejecución (UE) 2021/781 de la Comisión¹⁰, que especifica las emisiones de CO₂ de referencia para esos subgrupos de vehículos. Para garantizar la adopción oportuna de estos cambios en relación con la fecha de entrada en vigor de las modificaciones del Reglamento (UE) 2019/1242, debe establecerse un plazo de un año para la transposición a la legislación nacional.
- (12) Procede, por tanto, modificar las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificaciones de la Directiva 1999/62/CE

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

- 1) El artículo 2, apartado 1, se modifica como sigue:
 - a) En el punto 29, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

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

⁹ 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).

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

«a) un vehículo de motor pesado, tal como se define en el artículo 3, punto 11, letras a) y b) del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo (*); o».

b) En el punto 30, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

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

c) El punto 37 se sustituye por el texto siguiente:

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

d) El punto 38 se sustituye por el texto siguiente:

«38) “emisiones de CO₂ de referencia”:

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

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

e) Se añaden los siguientes puntos:

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

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

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

** Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión, de 1 de agosto de 2022, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al

rendimiento de los remolques pesados con respecto a su influencia en las emisiones de CO₂, el consumo de combustible, el consumo de energía y la autonomía con cero emisiones de los vehículos de motor, y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 (DO L 205 de 5.8.2022, p. 145)».

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

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

«Los Estados miembros aplicarán dicha diferenciación a los subgrupos de vehículos contemplados en el Reglamento (UE) 2019/1242 sobre la base de las emisiones de CO₂ de referencia publicadas de conformidad con el artículo 11, apartado 1, de dicho Reglamento. No obstante, para los subgrupos de vehículos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD y 10-LH, los Estados miembros aplicarán dicha diferenciación a más tardar el 13 de mayo de 2023. Cuando las emisiones de CO₂ de referencia se ajusten de conformidad con el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/1242, dichas emisiones de CO₂ de referencia se aplicarán desde el inicio del siguiente período de notificación.

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

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

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

3) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 7 *octies quater*

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

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

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

de vehículos que empleen al menos un remolque al que se asigne una clase de remolque de conformidad con el anexo VIII de la presente Directiva.

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

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

Para las clases de remolque 1 y 2 indicadas en el cuadro del anexo VIII, la Comisión adoptará un acto delegado que determine los umbrales de la relación de eficiencia a más tardar un año después de la publicación de las emisiones de CO₂ de referencia de los remolques, de conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1242.

Para los remolques de la clase 3 que se señala en el cuadro del anexo VIII, aplicable a los remolques equipados con un dispositivo que contribuya activamente a su propulsión y que no tenga un motor de combustión interna o que disponga de uno que emita menos de 5 g de CO₂/kWh, la Comisión adoptará un acto delegado que determine los umbrales de la relación de eficiencia una vez se disponga de valores legalmente certificados para dichos remolques.

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

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

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

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

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

«Cuando un conductor o, en su caso, el operador de transporte o el prestador del Servicio Europeo de Telepeaje no pueda presentar pruebas relativas a la clase por emisiones del vehículo a los efectos del artículo 7 *octies*, apartado 2, el

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

- 5) En el artículo 9 *quinquies*, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:
- «Se faculta a la Comisión para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 9 *sexies*, por los que se modifique la presente Directiva en lo que respecta a su anexo 0, las fórmulas del anexo III *bis*, puntos 4.1 y 4.2, los importes indicados en los cuadros de los anexos III *ter* y III *quater* a fin de adaptarlos a los avances científicos y técnicos, así como los umbrales de la relación de eficiencia que figuran en el cuadro del anexo VIII, a fin de determinarlos o ajustarlos para que reflejen los avances técnicos.».
- 6) En el artículo 11, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:
- «c) la diferenciación de las tasas por infraestructura o por utilización según el comportamiento medioambiental de los vehículos, con arreglo a los artículos 7 *octies*, 7 *octies bis*, 7 *octies ter* o 7 *octies quater*;».
- 7) El texto del anexo de la presente Directiva se añadirá como anexo VIII.

Artículo 2

Modificaciones de la Directiva (UE) 2019/520

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

«Parte I. Datos relativos a los vehículos

| Elemento | O/F ⁽¹⁾ | Observaciones |
|--|--------------------|---|
| Número de matrícula | O | |
| Número de bastidor / Número de identificación del vehículo (NIV) | O | |
| Estado miembro de matriculación | O | |
| Marca | O | [D.1 ⁽²⁾] p. ej., Ford, Opel, Renault |
| Modelo de vehículo | O | (D.3) p. ej., Focus, Astra, Megane |
| Código de categoría UE | O | (J) p. ej., ciclomotores, motocicletas, turismos |
| Clase de emisiones EURO | O | p. ej., Euro 4, Euro 6 |
| Clase por emisiones de CO ₂ | F | se aplica a vehículos pesados |

| | | |
|---|---|-------------------------------|
| Fecha de reclasificación | F | se aplica a vehículos pesados |
| CO ₂ en g/tkm | F | se aplica a vehículos pesados |
| Para mercancías voluminosas: sí/no | F | se aplica a los remolques |
| Relación de eficiencia — basada en toneladas-kilómetro (-)... | F | se aplica a los remolques |
| Relación de eficiencia — basada en m ³ -kilómetro (-)... | F | se aplica a los remolques |
| Masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo | O | |
| (1) O = obligatorio cuando esté disponible en el registro nacional, F = facultativo. (2) Código armonizado de la Unión, véase la Directiva 1999/37/CE.». | | |

Artículo 3

Modificación de la Directiva 1999/37/CE

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

«(V.11) Relación de eficiencia:

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

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

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

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

Artículo 4

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el [un año después de la entrada en vigor de la Directiva]. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

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

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

Artículo 5

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

Artículo 6

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente / La Presidenta

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta