COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 31.5.2017
COM(2017) 275 final

ANNEX 1

ANEXOS

de la

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras
(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2017) 180 final}
{SWD(2017) 181 final}

ANEXOS

de la

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras
(Texto pertinente a efectos del EEE)

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

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

i) el título se sustituye por el texto siguiente:

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

ii) en el cuadro, se suprime la línea relativa a «vehículo VEM»;

iii) se añade el texto siguiente:

«Límites de emisiones Euro VI

	Valores límite							
	CO (mg/kWh)	HCT (mg/kWh)	HCNM (mg/kWh)	CH_4 (mg/kWh)	NO_X (1) (mg/kWh)	NH_3 (ppm)	Masa de PM (mg/kWh)	Número de partículas (#/kWh)
WHSC (CI)	1500	130			400	10	10	$8{,}0 \times 10^{11}$
WHTC (CI)	4000	160			460	10	10	$6{,}0 \times 10^{11}$
WHTC (PI)	4000		160	500	460	10	10	$6{,}0 \times 10^{11}$

Nota:

PI = Encendido por chispa
CI = Encendido por compresión

1) El nivel admisible del componente NO_2 en el valor límite de los NO_x podrá definirse posteriormente.»;

b) El anexo III queda modificado como sigue:

i) La sección 2 se modifica como sigue:

— en el punto 2.1, el sexto guión se sustituye por el texto siguiente:

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

_____

* 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.»;

— en el punto 2.2, el segundo guion se sustituye por el texto siguiente:

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

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

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

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

c) el anexo III *bis* se sustituye por el texto siguiente:

«**ANEXO III *bis***

REQUISITOS MÍNIMOS PARA LA PERCEPCIÓN DE UNA TASA POR COSTES EXTERNOS

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

1. *Partes de la red de carreteras afectadas*

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

Cuando un Estado miembro tenga la intención de percibir una tasa por costes externos únicamente respecto de una o varias partes de su red viaria que formen parte de la red transeuropea, así como de sus autopistas, esa parte o esas partes se escogerán tras haber realizado un análisis que determine lo siguiente:

– que la utilización por los vehículos de las carreteras donde se aplique la tasa por costes externos provoca unos daños al medio ambiente superiores a los registrados, en promedio, evaluados según los informes sobre la calidad del aire, los inventarios nacionales de emisiones, los volúmenes de tráfico y, en el caso del ruido, de conformidad con la Directiva 2002/49/CE, o

– que la imposición de una tasa por costes externos en otras partes de esa red viaria podría tener efectos adversos para el medio ambiente o la seguridad vial, o bien que la percepción y recaudación de ese tipo de tasa en esas otras partes de la red viaria entrañaría costes desproporcionados.

2. *Vehículos, carreteras y períodos afectados*

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

Cuando 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 PM_{10} y el NO_2) y el número de días (para las PM_{10}) y horas (NO_2) 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 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 determinará, para cada categoría de vehículo, tipo de carretera y período, un importe único específico. La estructura tarifaria resultante deberá ser transparente, hacerse pública y ponerse a disposición de todos los usuarios en términos de igualdad. La publicación tendrá lugar con tiempo suficiente antes de la aplicación. Se publicarán todos los parámetros, datos y demás información necesarios para comprender cómo se calculan los diversos elementos de coste externo.

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

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

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

4. Elementos de costes externos

4.1. Coste de la contaminación atmosférica provocada por el tráfico

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

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

donde:

— PCV_{ij} = el coste de la contaminación atmosférica emitida por el vehículo de categoría i en una carretera de tipo j (euros/vehículo·kilómetro)

— EF_{ik} = el factor de emisión del contaminante k y el vehículo de categoría i (gramos/vehículo·kilómetro),

— PC_{jk} = el coste monetario del contaminante k para el tipo de carretera j (euros/gramo)

Los factores de emisión serán los mismos que los utilizados por los Estados miembros para elaborar los inventarios nacionales de emisiones contemplados en la Directiva (UE) 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre techos nacionales de emisión de determinados contaminantes atmosféricos*, que requiere el uso de la guía inventario de emisiones de contaminantes atmosféricos del EMEP/AEMA**. El coste monetario de los contaminantes será estimado por los Estados miembros o, si procede, por la autoridad independiente a que se refiere el artículo 7 *quater*, apartado 4, aplicando métodos científicamente probados.

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

4.2. Coste de la contaminación acústica provocada por el tráfico

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

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

$$NCV_j\ (day) = a \times NCV_j$$

$$NCV_j\ (night) = b \times NCV_j$$

donde:

—	NCV_j =		el coste de la contaminación acústica emitida por un vehículo pesado de transporte de mercancías en una carretera de tipo j

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

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

La población expuesta al nivel de ruido k deberá determinarse con arreglo a los mapas estratégicos de ruido elaborados en virtud del artículo 7 de la Directiva 2002/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo***.

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, 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.

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.

---

* 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).

** Metodología de la Agencia Europea del Medio Ambiente: http://www.eea.europa.eu//publications/emep-eea-guidebook-2016

*** 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).»;

d) el anexo III *ter* se sustituye por el texto siguiente:

«**ANEXO III *ter***

VALORES DE REFERENCIA DE LA TASA POR COSTES EXTERNOS

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

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

Clase del vehículo	**Céntimos/vehículo·kilómetro**	**Suburbanas[(1)]**	**Interurbanas[(2)]**
Vehículos pesados de transporte de mercancías de peso bruto en carga máximo autorizado inferior a 14 toneladas o de dos ejes	EURO 0	13,3	8,3
	EURO I	9,1	5,4
	EURO II	8,8	5,4
	EURO III	7,7	4,3
	EURO IV	5,9	3,1
	EURO V	5,7	1,9
	EURO VI	3,2	0,6
	Menos contaminantes que EURO VI	2,5	0,3
Vehículos pesados de transporte de mercancías de peso bruto en carga máximo autorizado entre 14 y 28 toneladas o de tres ejes	EURO 0	23,3	15,1
	EURO I	16,4	10,1
	EURO II	15,7	10,0
	EURO III	13,5	8,2
	EURO IV	9,5	5,7
	EURO V	8,9	3,7
	EURO VI	3,6	0,8
	Menos contaminantes que EURO VI	2,5	0,3
Vehículos pesados de transporte de mercancías de peso bruto en carga máximo autorizado entre 28 y 40 toneladas o de cuatro ejes	EURO 0	30,4	19,7
	EURO I	22,6	13,9
	EURO II	21,3	13,9
	EURO III	17,8	11,2
	EURO IV	12,2	7,7
	EURO V	9,2	4,0
	EURO VI	3,5	0,8
	Menos contaminantes que EURO VI	2,5	0,3
Vehículos pesados de transporte de mercancías de peso bruto en carga máximo autorizado	EURO 0	43,0	28,6
	EURO I	31,5	19,8
	EURO II	29,2	19,4
	EURO III	24,0	15,6
	EURO IV	16,2	10,6
	EURO V	9,8	4,7

superior a 40 toneladas	EURO VI	3,6	1,0
o de 5 ejes o más	Menos contaminantes que EURO VI	2,5	0,3

(1) Por «suburbanas» se entiende zonas con una densidad de población de entre 150 y 900 habitantes/km^2 (densidad media de población de 300 habitantes/km^2).

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

Cuadro 2: Valores de referencia de la tasa por costes externos para autocares

Clase del vehículo	**Céntimos/vehículo·kilómetro**	**Suburbanas(1)**	**Interurbanas(2)**
Autocares de peso bruto en carga máximo autorizado de 18 toneladas o de dos ejes	EURO 0	20,3	13,1
	EURO I	16,0	10,4
	EURO II	15,6	9,9
	EURO III	13,9	8,5
	EURO IV	10,0	5,7
	EURO V	9,0	5,0
	EURO VI	2,8	0,8
	Menos contaminantes que EURO VI	1,4	0,2
Autocares de peso bruto en carga máximo autorizado superior a 18 toneladas o de tres o más ejes	EURO 0	24,9	16,2
	EURO I	19,2	12,3
	EURO II	18,5	12,0
	EURO III	15,7	9,8
	EURO IV	10,6	6,6
	EURO V	10,2	5,2
	EURO VI	2,8	0,8
	Menos contaminantes que EURO VI	1,4	0,2

(1) Por «zonas suburbanas» se entiende zonas con una densidad de población de entre 150 y 900 habitantes/km^2 (densidad media de población de 300 habitantes/km^2).

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

Los valores de los cuadros 1 y 2 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 y/o las inversiones térmicas.»;

e) en el anexo IV, el cuadro con el título «combinaciones de vehículos (vehículos articulados y trenes de carretera)» se sustituye por el texto siguiente:

«CONJUNTOS DE VEHÍCULOS (VEHÍCULOS ARTICULADOS Y TRENES DE CARRETERA)

Ejes motores con suspensión neumática o suspensión reconocida como equivalente		Otros sistemas de suspensión de los ejes motores		Clase de daños
Número de ejes y peso bruto máximo total en carga autorizado (en toneladas)		Número de ejes y peso bruto máximo total en carga autorizado (en toneladas)		
Igual o superior a	Inferior a	Igual o superior a	Inferior a	
2 + 1 ejes				
7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	7,5 12 14 16 18 20 22 23 25	12 14 16 18 20 22 23 25 28	I
2 + 2 ejes				
23 25 26 28	25 26 28 29	23 25 26 28	25 26 28 29	
29	31	29	31	II
31	33	31	33	
33 36	36 38	33	36	III
2 + 3 ejes				II
36 38	38 40	36	38	
		38	40	III

3 + 2 ejes				II
36 38	38 40	36	38	
		38 40	40 44	III
40	44			
3 + 3 ejes				
36 38	38 40	36	38	I
		38	40	II
40	44	40	44	
7 ejes				
40	50	40	50	II
50 60	60	50 60	60	III
8 o 9 ejes				
40	50	40	50	I
50	60	50	60	II
60		60		III»;

2) se añadirán los anexos V, VI y VII siguientes:

«ANEXO V

REQUISITOS MÍNIMOS PARA LA PERCEPCIÓN DE UNA TASA DE CONGESTIÓN

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

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

Los Estados miembros deberán especificar con precisión:

a) la parte o las partes de su red viaria que formen parte de la red transeuropea, así como de sus autopistas, a que hace referencia el artículo 7, apartado 1, sujetas a una tasa de congestión, de conformidad con el artículo 7 *quinquies bis*, apartados 1 y 3;

b) los tramos de la red sujetos a la tasa de congestión clasificados como «metropolitanos» y «no metropolitanos». Los Estados miembros utilizarán los criterios expuestos en el cuadro 1 a los efectos de la determinación de la clasificación de cada tramo de carretera.

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

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

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

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

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

Categoría de vehículo	Factor de equivalencia
Vehículos ligeros:	1
Vehículos pesados rígidos de transporte de mercancías	1,9
Autobuses y autocares	2,5
Vehículos pesados articulados de transporte de mercancías	2,9

2. **Importe de la tasa**

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

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

a) todos los parámetros, datos y demás información necesaria para comprender cómo se establece la clasificación de las carreteras y de los vehículos y se determinan los períodos de aplicación de la tasa;

b) la descripción completa de las tasas de congestión que se aplican a cada categoría de vehículo en cada tramo de carretera y en cada período de tiempo.

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

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

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 año, si procede, la estructura tarifaria, el período o los períodos de cobro de la tasa, y la tarifa específica para cada categoría de vehículo, tipo de carretera y período de tiempo.

ANEXO VI

TARIFA MÁXIMA DE LA TASA DE CONGESTIÓN

En el presente anexo se establece la tarifa máxima de la tasa de congestión.

Las tarifas máximas que figuran en el cuadro a continuación se aplicarán a los vehículos ligeros. Las tarifas para las demás categorías de vehículos se establecerán multiplicando la tarifa aplicada a los vehículos ligeros por los factores de equivalencia que figuran en el cuadro del anexo V.

Cuadro: Tarifa máxima de la tasa de congestión para los vehículos ligeros

Céntimos/vehículo·kilómetro	**«Metropolitana»**	**«No metropolitana»**
Autopistas	67	34
Carreteras principales	198	66

ANEXO VII

DIFERENCIACIÓN DE LAS TARIFAS DE PEAJE Y DE LAS TASAS DE INFRAESTRUCTURA PARA LOS VEHÍCULOS LIGEROS

El presente anexo establece las categorías de emisiones según las cuales se diferenciarán las tarifas de peaje y de las tasas de infraestructura.

Las emisiones conformidad con el Reglamento (UE) ..../.... de la Comisión*.

Las tarifas inferiores se aplicarán a los turismos y vehículos comerciales ligeros con las emisiones específicas de CO_2, medidas de acuerdo con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo**, que sean inferiores a los niveles correspondientes a los objetivos aplicables a todo el parque de vehículos de la UE establecidos en el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo * * * y el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo****.

Cuadro: Categorías de emisiones de los vehículos ligeros

Factor de conformidad	**1,5-2,1**	**1-1,5**	**Inferior a 1**	**Vehículos de emisiones cero**
Tasa por km	10 % inferior a la tarifa máxima	20 % inferior a la tarifa máxima	30 % inferior a la tarifa máxima	75 % inferior a la tarifa máxima

---

* REGLAMENTO (UE) .../.... DE LA COMISIÓN, de XXX, que modifica el Reglamento (UE) 2017/xxx y la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a las emisiones en condiciones reales de conducción procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 6) [RDE 3] (DO L … de …….. de 2017, p. ..).

** Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, 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 (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

*** Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos ligeros (DO L 140 de 5.6.2009, p. 1).

**** Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos ligeros (DO L 140 de 5.6.2009, p. 1).