

2025/2459

4.12.2025

**DIRECTIVA (UE) 2025/2459 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO****de 26 de noviembre de 2025**

**por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE en lo que respecta a la prórroga del período durante el que los vehículos pesados de emisión cero pueden beneficiarse de una reducción significativa de las tasas por infraestructura o por utilización, o de una exención de la obligación de pagar dichas tasas**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo <sup>(1)</sup>,

Prevía consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) Las cifras de matriculaciones en la Unión de vehículos pesados de emisión cero nuevos han aumentado recientemente, pero siguen sin ser suficientes para conseguir los objetivos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> del sector del transporte establecidos en la Comunicación de la Comisión de 9 de diciembre de 2020 titulada «Estrategia de movilidad sostenible e inteligente: encauzar el transporte europeo de cara al futuro». Uno de los principales obstáculos para una mayor implantación de los vehículos pesados de emisión cero es el elevado coste inicial que conlleva adquirir un vehículo de este tipo. Con vistas a lograr una justificación económica para invertir en vehículos de emisión cero, es necesario trabajar para igualar los costes con respecto a los vehículos convencionales. El coste total de la propiedad se compone de la inversión inicial realizada para adquirir el vehículo y los costes operativos en los que se incurra durante la vida útil del vehículo. La brecha en el coste total de la propiedad entre los vehículos convencionales y los vehículos de emisión cero se puede reducir mediante la disminución de los costes operativos de estos últimos. Estos costes incluyen las tasas viarias.
- (2) La Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup> modificó la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup> al hacer posible, entre otros cambios, establecer tasas viarias en función de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos. Introdujo la posibilidad de diferenciar las tasas por infraestructura y por utilización o de internalizar los costes externos de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Ambas medidas afectan a los costes operativos de los vehículos. La diferenciación de las tasas reduce los costes operativos de los vehículos menos contaminantes, mientras que las tasas por costes externos aumentan los costes operativos de los vehículos más contaminantes. Las dos medidas reducen la brecha en el coste total de la propiedad entre los vehículos de emisión cero y los vehículos convencionales. Ambas medidas son importantes para reforzar la justificación económica de la inversión en vehículos de emisión cero.
- (3) El artículo 7 *octies bis*, apartado 1, párrafo quinto, de la Directiva 1999/62/CE ofrece actualmente a los Estados miembros la posibilidad de aplicar tasas por infraestructura o por utilización reducidas sin fijar ningún límite máximo a dichas reducciones, o de aplicar exenciones totales de la obligación de pagar dichas tasas, hasta el 31 de diciembre de 2025. Los Estados miembros estaban obligados a transponer la Directiva (UE) 2022/362, a su Derecho interno a más tardar el 25 de marzo de 2024. Este plazo de transposición implica un período de aplicación muy breve de menos de dos años, que es demasiado corto para incentivar de forma significativa la demanda de vehículos pesados de emisión cero nuevos. Por lo tanto, el período de aplicación debe ampliarse para crear las condiciones adecuadas para una mayor implantación de vehículos de emisión cero.

<sup>(1)</sup> Dictamen de 18 de septiembre de 2025 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

<sup>(2)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 7 de octubre de 2025 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 27 de octubre de 2025.

<sup>(3)</sup> Directiva (UE) 2022/362 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de febrero de 2022, por la que se modifican las Directivas 1999/62/CE, 1999/37/CE y (UE) 2019/520 por lo que respecta a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de determinadas infraestructuras (DO L 69 de 4.3.2022, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj>).

<sup>(4)</sup> Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 1999, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de infraestructuras viarias (DO L 187 de 20.7.1999, p. 42, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj>).

- (4) La diferenciación de las tasas viarias afecta a las decisiones de inversión de los operadores de transporte que adquieren un vehículo nuevo. Por tanto, tiene un efecto en el lado de la demanda del mercado de vehículos pesados nuevos. Los fabricantes de vehículos pesados conforman el lado de la oferta del mismo mercado. Tienen un objetivo de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> del 43 % para 2030, según lo establecido en el Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>. Si bien los vehículos convencionales eficientes también contribuyen al logro de dicho objetivo, la mayor implantación de vehículos de emisión cero es necesaria para alcanzarlo. El primer año en el que los fabricantes deben alcanzar el objetivo es el período de notificación de 2030, con un plazo hasta el 30 de junio de 2031.
- (5) A fin de garantizar un marco jurídico coherente y apoyar a las empresas de la Unión pertenecientes al sector del automóvil a lograr los objetivos de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>, es necesario armonizar el calendario de las medidas en el lado la oferta y de la demanda del mercado de vehículos pesados. La fecha hasta la que los Estados miembros pueden aplicar a los vehículos de emisión cero reducciones significativas de las tasas por infraestructura o por utilización o exenciones de la obligación de pagar dichas tasas debe, por lo tanto, posponerse al 30 de junio de 2031.
- (6) El carácter facultativo de la disposición modificada implica que los Estados miembros no están obligados a transponer la presente Directiva. No obstante, deben informar de inmediato a la Comisión si hacen uso de la facultad de aplicar a los vehículos de emisión cero, después del 31 de diciembre de 2025, reducciones significativas de las tasas por infraestructura y por utilización o exenciones de la obligación de pagar dichas tasas.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

#### *Artículo 1*

En el artículo 7 octies bis, apartado 1, párrafo quinto, de la Directiva 1999/62/CE, la fecha de «31 de diciembre de 2025» se sustituye por la de «30 de junio de 2031», y la fecha de «1 de enero de 2026» se sustituye por la de «1 de julio de 2031».

#### *Artículo 2*

Los Estados miembros informarán inmediatamente a la Comisión de las medidas adoptadas en aplicación de la presente Directiva.

#### *Artículo 3*

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

#### *Artículo 4*

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el 26 de noviembre de 2025.

*Por el Parlamento Europeo*

*La Presidenta*

R. METSOLA

*Por el Consejo*

*La Presidenta*

M. BJERRE

---

<sup>(3)</sup> 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 CO<sub>2</sub> para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo (DO L 198 de 25.7.2019, p. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).