COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 27.6.2025
COM(2025) 348 final

2025/0188 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La Brújula para la Competitividad[1] está guiando la política económica de la Comisión en el mandato actual. Se basa en la Declaración de Budapest[2] del Consejo Europeo y en la Declaración de Amberes[3] de los representantes empresariales y sindicales europeos. La Brújula para la Competitividad define «una hoja de ruta conjunta para la descarbonización y la competitividad» como uno de los tres imperativos de transformación para impulsar la competitividad.

Este imperativo se desarrolla en el Pacto por una Industria Limpia[4]. Su objetivo es reforzar la competitividad de la UE al tiempo que se mantiene el rumbo hacia la neutralidad climática. La atención se centra en promover y crear las condiciones correctas para que las empresas logren este objetivo. También tiene por objeto aumentar la seguridad económica y energética de la UE mediante la reducción de su dependencia de los combustibles fósiles importados y ampliar la cuota de energía producida mediante generación descarbonizada dentro de la Unión.

La Brújula para la Competitividad y el Pacto por una Industria Limpia prestan una atención especial al sector del automóvil. Este sector está sufriendo un cambio transformador y profundo, impulsado por cambios tecnológicos como la digitalización y la descarbonización. Teniendo esto en cuenta, la Comisión ha adoptado un Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil[5].

Estas tres estrategias definen la descarbonización como un potente motor de crecimiento y presentan medidas concretas para dotar a las industrias de la UE de un argumento económico más convincente a favor de la producción limpia. El plan de acción contiene incentivos específicos para impulsar adopción de vehículos de emisión cero, entre ellos vehículos pesados.

En 2022, el sector del transporte pesado por carretera generó el 27,5 % de las emisiones de CO_2 del transporte por carretera[6], a pesar de representar solamente el 2,4 % de la flota de vehículos[7]. Las emisiones de CO_2 en el sector del transporte pesado por carretera representaron más del 6,9 % de todas las emisiones de la UE y fueron un 20 % más altas que en 1995.

---

1 COM(2025) 30 final.

2 https://www.consilium.europa.eu/es/press/press-releases/2024/11/08/the-budapest-declaration/.

3 https://antwerp-declaration.eu/.

4 COM(2025) 85 final.

5 COM(2025) 95 final.

6 Las emisiones de CO_2 del sector del transporte pesado por carretera aumentaron un 20 % entre 1995 y 2022, y el volumen de tráfico aumentó un 70 % en el mismo período. En consecuencia, se produjo una reducción relativa de las emisiones de CO_2 debido a la mayor eficiencia de los vehículos, si bien esta mejora no dio lugar a una disminución absoluta de las emisiones de CO_2 debido al aumento de los niveles de tráfico. A efectos de comparación, las emisiones de CO_2 generadas por los turismos y el volumen de tráfico aumentaron un 9 y un 24 %, respectivamente, a lo largo del mismo período. https://transport.ec.europa.eu/facts-funding/studies-data/eu-transport-figures-statistical-pocketbook/statistical-pocketbook-2024_en?prefLang=es&etrans=es.

7 https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

El transporte de mercancías por carretera es un «sector con emisiones difíciles de reducir», lo que significa que el coste de reducir sus emisiones es superior al de otros sectores económicos. Además, el mercado de los servicios de transporte de mercancías por carretera es muy competitivo y se caracteriza por tener bajos márgenes de beneficio, lo que limita la inversión en tecnologías de reducción de emisiones, como los vehículos de emisión cero.

Las innovaciones aplicadas por los fabricantes de vehículos pesados en los últimos años han dado lugar al despliegue de modelos de emisión cero que abarcan todos los casos de uso, incluida la larga distancia[8]. Dicho despliegue ha aumentado sustancialmente desde 2019[9]. En 2024, el 3,9 % de todos los vehículos pesados nuevos eran vehículos de emisión cero[10], entre ellos el 1,2 % de los vehículos pesados de transporte de mercancías nuevos de más de 12 toneladas. Sin embargo, la proporción de vehículos de emisión cero en la flota de vehículos pesados sigue siendo extremadamente baja[11].

El objetivo de reducción de CO_2 de 2025 para los vehículos pesados del 15 % con respecto a los valores de 2019[12] se puede alcanzar mediante mejoras de la eficiencia en los vehículos convencionales, pero la implantación de vehículos de emisión cero debe aumentar rápidamente para lograr objetivos posteriores[13]. Sin embargo, la inversión inicial para la adquisición de un vehículo de emisión cero es aproximadamente dos veces y media mayor

[8] Véase la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la preparación tecnológica y comercial de los vehículos pesados de transporte por carretera [COM(2025) 260 final]. Véase también una lista de los modelos de vehículos de emisión cero existentes en el documento disponible al final de esta página web: https://www.acea.auto/news/truck-and-bus-manufacturers-contribution-to-climate-neutral-road-transport/.

[9] En comparación con 2019, en 2024 las ventas de vehículos pesados de transporte de mercancías de emisión cero de más de 12 toneladas se multiplicaron por 40, las de vehículos pesados de transporte de mercancías de más de 12 toneladas y menos de 3,5 toneladas se multiplicaron por 6,5, y las de autobuses y autocares de emisión cero se multiplicaron por 4. Las cifras de ventas de vehículos de emisión cero en 2024 fueron: 3 400 vehículos pesados de transporte de mercancías de más de 12 toneladas (aproximadamente el 1,2 % de las matriculaciones nuevas), 4 800 de menos de 12 toneladas y más de 3,5 toneladas (10 %), y 6 000 autobuses y autocares (17 %). https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

[10] https://theicct.org/publication/r2z-eu-hdv-market-development-quarterly-jan-dec-2024-feb25/.

[11] Los vehículos eléctricos de batería pesados de transporte de mercancías (es decir, vehículos de más de 3,5 toneladas) representaban el 0,1 % de la flota de la UE en 2023 (Dinamarca tenía la proporción más alta con un 1 %). Los autobuses y autocares eléctricos de batería representaban el 2,5 % de la flota (Países Bajos tenía la proporción más alta con un 17,7 %). https://www.acea.auto/files/ACEA_Report_-_Vehicles_on_European_roads_2025.pdf.

[12] Los objetivos de reducción de emisiones para el sector del transporte pesado por carretera se establecen en el 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_2 para vehículos pesados nuevos. Véase más adelante la sección «Coherencia con otras políticas de la UE».

[13] Los fabricantes indicaron que, según lo previsto, aproximadamente uno de cada tres vehículos pesados será un vehículos de emisión cero en 2030. Véase el documento COM(2025) 260 final y el estudio de apoyo correspondiente: *Market readiness analysis – Expected uptake of alternative fuel heavy-duty vehicles until 2030 and their corresponding infrastructure needs* [«Análisis sobre la preparación para el mercado. Adopción prevista de los vehículos pesados de combustible alternativo hasta 2030 y sus necesidades de infraestructura correspondientes», documento en inglés], https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/8a598b35-40f3-11f0-b9f2-01aa75ed71a1/.

que el coste de vehículos convencionales equivalentes[14] y sigue siendo uno de los principales obstáculos para su mayor implantación.

A diferencia del mercado de turismos, el mercado de vehículos pesados es un mercado entre empresas. Las decisiones de inversión se basan en el coste de un vehículo a lo largo de toda su vida útil. Esto es lo que se denomina el coste total de la propiedad[15]. El mercado de vehículos pesados es sensible a los precios. Esto significa que es probable que la decisión de compra de los operadores cuando invierten en un vehículo nuevo se base en el coste total de la propiedad del vehículo. En otras palabras, los operadores tendrán una justificación económica para invertir en un vehículo de emisión cero siempre que su coste sea inferior al coste de un vehículo convencional propulsado por combustibles fósiles.

Las tasas viarias diferenciadas pueden reducir los costes operativos y, por tanto, el coste total de la propiedad de los vehículos de emisión cero. Por tanto, pueden ayudar a elaborar una justificación económica más sólida para invertir en dichos vehículos.

La Directiva (UE) 2022/362[16] permitió la tarificación viaria[17] sobre la base de las emisiones de CO_2. La Directiva (UE) 2022/362 modificó la Directiva 1999/62/CE[18] mediante el establecimiento, entre otros cambios, de la diferenciación de las tasas por infraestructura y por utilización (lo que favorece el despliegue de vehículos más limpios) o de la internalización de los costes externos del CO_2 (penalizando a los vehículos que contaminan más). Ambas medidas reducen la brecha entre el coste total de la propiedad de los vehículos convencionales y el de los vehículos de emisión cero.

La diferenciación de las tasas viarias consiste en conceder a los vehículos de emisión cero una reducción de entre el 50 y el 75 % de las tasas por infraestructura o por utilización[19]. La tasa por costes externos añade a la tasa por infraestructura el coste externo de las emisiones de CO_2 provocadas por el tráfico. La Directiva establece valores de referencia para esta tasa, basados en un precio del CO_2 de 100 EUR por tonelada de CO_2 emitida[20].

---

[14] Se ofrece una comparación entre los precios minoristas de los camiones propulsados por distintas tecnologías en el apéndice C del siguiente estudio: https://theicct.org/publication/total-cost-ownership-trucks-europe-nov23/.

[15] El coste total de la propiedad de un vehículo es la suma del coste de adquisición inicial y de los costes de uso del vehículo a lo largo de toda su vida útil (combustible, mantenimiento, impuestos, tasas viarias y seguros).

[16] 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).

[17] El término «tarificación viaria» abarca peajes y tasas por utilización. Los peajes también se denominan «tasas basadas en la distancia» y las tasas por utilización también se denominan «tasas basadas en el tiempo» o «viñetas». El «peaje» se define en el artículo 2, apartado 1, punto 7, de la Directiva 1999/62/CE como un importe específico que consiste en la suma de al menos uno de los tres elementos siguientes: una tasa por infraestructura, una tasa por costes externos y una tasa por congestión. Las tasas por utilización se definen en el artículo 2, apartado 1, punto 16, de la misma Directiva como el pago de un importe determinado que confiere el derecho a que un vehículo utilice durante un período determinado las infraestructuras viarias.

[18] 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).

[19] Artículo 7 *octies bis*, apartado 3, letra d), de la Directiva 1999/62/CE.

[20] Artículo 7 *quater*, apartado 1, y anexo III *quater*, de la Directiva 1999/62/CE. Tal y como se explica en la exposición de motivos de la propuesta que se convertiría en la Directiva (UE) 2022/362 [COM(2017) 275

La Directiva refuerza aún más esos dos mecanismos al permitir a los Estados miembros establecer reducciones sustanciales de las tasas por infraestructura o por utilización o incluso exenciones completas de la obligación de pagar dichas tasas para los vehículos de emisión cero hasta el 31 de diciembre de 2025[21]. Asimismo, permite a los Estados miembros aplicar tasas por costes externos más elevadas para las emisiones de CO_2 provocadas por el tráfico de hasta el doble de los valores de referencia establecidos en la Directiva[22].

Se estima que el apoyo monetario en un Estado miembro que haga pleno uso de estas disposiciones para incentivar a un operador a invertir en un vehículo de motor de emisión cero de menos de 40 toneladas puede ascender a 45 000 EUR en el primer año de actividad[23]. Los vehículos más pequeños reciben un nivel de apoyo más bajo. Para algunos casos de uso, la Directiva ayuda a igualar los costes entre los vehículos pesados de emisión cero y los vehículos convencionales[24].

La transposición de estas disposiciones a la legislación nacional debía completarse a más tardar el 25 de marzo de 2024. Está previsto que la opción de 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 finalice el 31 de diciembre de 2025. Este período es demasiado corto para incentivar suficientemente la demanda de vehículos pesados de emisión cero nuevos.

Por tanto, la Comisión propone prorrogar la aplicabilidad de esta exención. Con vistas a ayudar a los fabricantes europeos a lograr su objetivo de reducir las emisiones de CO_2 generadas por los vehículos pesados nuevos en un 43 % en el período de notificación de 2030 [tal y como se establece en el Reglamento (UE) 2019/1242], la Comisión propone que la exención se prorrogue hasta el final del período de notificación de 2030, que termina el 30 de junio de 2031. Este cambio garantizaría un marco legislativo coherente.

Está previsto que la exención actual finalice el 31 de diciembre de 2025 y las autoridades nacionales deberían transponer las disposiciones de la Directiva propuesta actualmente a la legislación nacional. Por tanto, la Comisión invita al Parlamento Europeo y al Consejo a que consideren la tramitación rápida de la adopción de esta propuesta.

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

Esta propuesta prorrogaría una disposición vigente que se ha introducido recientemente y es, por tanto, coherente con el marco político existente en materia de tarificación viaria. En caso de aplicarse, esta disposición tendría una repercusión positiva para la creación de una justificación económica para los vehículos de emisión cero. La exención de la obligación de pagar tasas por infraestructura o por utilización complementa la aplicación de las tasas por costes externos, ya que ambas medidas reducen la brecha entre los costes operativos y, por ende, entre los costes totales de la propiedad de los vehículos de emisión cero y los vehículos

---

final], los valores establecidos en los anexos de la Directiva se basan en el manual sobre los costes externos del transporte. Los valores establecidos en el anexo III *quater* se calculan sobre la base de las cifras presentadas en el cuadro 24 del estudio disponible en: https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/9781f65f-8448-11ea-bf12-01aa75ed71a1.

[21] Artículo 7 *octies bis*, apartado 1, párrafo quinto, de la Directiva 1999/62/CE.

[22] Artículo 7 *quater ter*, apartado 1, de la Directiva 1999/62/CE.

[23] https://www.transportenvironment.org/uploads/files/202403_TE_Eurovignette_briefing_update.pdf.

[24] https://www.iru.org/resources/iru-library/alternative-vs-traditional-truck-powertrains-eu-total-cost-ownership-2024 y https://www.youtube.com/watch?v=ktaEN7do6pA.

convencionales. Por lo tanto, ambas medidas son importantes para reforzar la justificación económica de la inversión en vehículos de emisión cero.

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

Esta propuesta prorroga una medida en el lado de la demanda del mercado de vehículos pesados nuevos para acelerar su implantación. Por tanto, complementa las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 del **Reglamento** sobre vehículos pesados[25], que actúa sobre el lado de la oferta del mercado de vehículos pesados nuevos y establece un objetivo de reducción de CO2 del 43 % para los fabricantes de aquí a 2030 (y objetivos posteriores más ambiciosos hasta 2040). Los fabricantes pueden lograr los objetivos mediante i) la mejora de la eficiencia de los vehículos convencionales; o ii) el aumento del número de vehículos de emisión cero comercializados. Esta propuesta ayuda a los fabricantes a acelerar la implantación de vehículos de emisión cero.

La internalización del coste del carbono reduce la brecha en el coste total de propiedad entre los vehículos más limpios y los vehículos más contaminantes al incrementar los costes operativos de los vehículos convencionales. La Directiva 1999/62/CE internaliza el coste del carbono mediante la imposición de una tasa por costes externos. A partir de 2027, las emisiones del transporte por carretera también estarán cubiertas por el régimen de comercio de derechos de emisión en la **Directiva 2003/87/CE (RCDE 2)**[26]. La coherencia entre estas dos medidas será el objeto de un informe de la Comisión que se presentará a más tardar en 2027, de acuerdo con el artículos 7 *quater ter*, apartado 4, y el artículo 7 *octies bis*, apartado 8, de la Directiva 1999/62/CE. La evaluación también abordará el efecto de la **fiscalidad de la energía** sobre la tarificación del carbono, tal como se regula en la **Directiva 2003/96/CE del Consejo**[27].

La infraestructura de recarga es una condición favorecedora para la implantación más rápida de los vehículos pesados de emisión cero. El **Reglamento RTE-T**[28] revisado recientemente y el **Reglamento sobre la Infraestructura para los Combustibles Alternativos**[29] establecen objetivos para la implantación de estaciones de recarga y estaciones de repostaje de hidrógeno, en particular objetivos específicos para el transporte pesado. Asimismo, en el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil se indica que la Comisión trabajará en **Corredores de Transporte Limpios** para acelerar el despliegue de centros de

[25] 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_2 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).

[26] Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/87).

[27] Directiva 2003/96/CE del Consejo, de 27 de octubre de 2003, por la que se reestructura el régimen comunitario de imposición de los productos energéticos y de la electricidad (DO L 283 de 31.10.2003, p. 51, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2003/96).

[28] Reglamento (UE) 2024/1679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de junio de 2024, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la red transeuropea de transporte, y por el que se modifican el Reglamento (UE) 2021/1153 y el Reglamento (UE) n.º 913/2010 y se deroga el Reglamento (UE) n.º 1315/2013 (DO L, 2024/1679, 28.6.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1679/oj).

[29] Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE (DO L 234 de 22.9.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj).

recarga de vehículos pesados. También se indica que se presentarán propuestas adicionales para el futuro **plan de inversiones para el transporte sostenible**.

Para reducir las emisiones de CO_2, es esencial realizar la transición de los combustibles fósiles a fuentes de energía renovables. La energía renovable se convirtió en la principal fuente de producción de electricidad en la UE en 2023[30]. Sin embargo, la ampliación de la infraestructura de la red eléctrica es igual de importante para apoyar esta transición. Las conexiones a la red son cruciales para la implantación de la infraestructura de recarga para el transporte pesado. Ya se han planificado varias medidas en el marco del **Plan de Acción de la UE para las Redes**[31], que se complementarán con el **paquete de medidas sobre las redes eléctricas** y el **Plan de Acción para la Electrificación**. La Comisión publicará **orientaciones** y **recomendaciones** para los Estados miembros sobre la reducción del tiempo de espera para la conexión de los puntos de recarga a las redes y su tratamiento prioritario, y recomendará a los Estados miembros que consideren que las estaciones de recarga y su conexión a la red son de interés público superior en el contexto de los procedimientos de concesión de autorizaciones.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

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

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

La UE comparte la competencia con los Estados miembros para regular el ámbito del transporte de conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra g), del TFUE, pero solo la UE puede adaptar las normas vigentes de la Unión. En la Directiva 1999/62/CE se definen los casos en los que podrán concederse las reducciones o las exenciones de la obligación de pagar peajes y las tasas por utilización. Las autoridades nacionales disponen de un margen de apreciación para decidir cómo usar estas opciones. La reducción de las tasas por infraestructura o por utilización o la exención de la obligación de pagar dichas tasas para los vehículos de emisión cero solo podrán prorrogarse después de finales de 2025 si se modifica la Directiva. Las autoridades nacionales pueden o no hacer uso de esta posibilidad.

• Proporcionalidad

Las medidas propuestas no exceden de lo necesario para lograr los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de la UE, al tiempo que garantizan la equidad y la integridad medioambiental.

---

[30] En 2023, el 44,7 % de la electricidad generada provino de fuentes de energía renovables y el 32,5 %, de combustibles fósiles https://ec.europa.eu/eurostat/web/products-eurostat-news/w/ddn-20240627-1?etrans=es.

[31] Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: Redes, el eslabón perdido: Plan de Acción de la UE para las Redes [COM(2023) 757 final]. https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=COM%3A2023%3A757%3AFIN&qid=1701167355682.

- **Elección del instrumento**

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

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

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

El breve tiempo transcurrido desde la aplicación de las nuevas normas (es decir, el 25 de marzo de 2024) hace que no exista información suficiente para realizar una evaluación *ex post* completa de la Directiva (UE) 2022/362. Además, esta propuesta se limitaría a prorrogar una disposición ya vigente.

- **Consultas con las partes interesadas**

Al preparar la presente propuesta, la Comisión realizó consultas específicas con las partes interesadas pertinentes, como asociaciones de operadores de transporte y fabricantes de vehículos, la sociedad civil y las autoridades nacionales.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La Comisión se ha basado en la información de acceso público para evaluar tanto el nivel actual de implantación de vehículos de emisión cero como la eficacia de la exención de la obligación de pagar las tasas por infraestructura o por utilización. Todas las fuentes utilizadas por la Comisión están disponibles en las notas a pie de página del texto en la sección 1.

- **Evaluación de impacto**

La Comisión llevó a cabo una evaluación de impacto de la propuesta que condujo a la adopción de la Directiva (UE) 2022/362[32]. La propuesta actual solo modifica la fecha límite de una disposición facultativa. Por lo tanto, no ha sido necesario efectuar una nueva evaluación de impacto.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

Esta propuesta se limitaría a modificar una fecha y, por tanto, no tiene consecuencia alguna para la simplificación del Derecho de la Unión.

- **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.

[32] Documento de trabajo de los servicios de la Comisión titulado *Impact assessment accompanying the proposal for a directive of the European Parliament and of the Council amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures and the proposal for a Council directive amending Directive 1999/62/EC on the charging of heavy goods vehicles for the use of certain infrastructures, as regards certain provisions on vehicle taxation* [«Evaluación de impacto que acompaña a la propuesta de una 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», documento en inglés] [SWD(2017) 180], disponible en https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=SWD:2017:180:FIN.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La prórroga de la exención de la obligación de pagar las tasas por infraestructura o por utilización no tiene implicación alguna para el presupuesto de la Unión.

Las disposiciones de la Directiva tendrían distintas implicaciones para los presupuestos nacionales, en función de las estrategias de aplicación individuales de los Estados miembros. La reducción de las tasas viarias o la exención de la obligación de pagar dichas tasas para los vehículos más limpios podría tener repercusiones negativas para los ingresos y, por tanto, para los presupuestos nacionales, a menos que aumentara la tasa media para otros vehículos[33]. Por el contrario, las tasas por costes externos generan ingresos y tienen repercusiones positivas para los presupuestos nacionales. La Directiva ofrece tres opciones a los Estados miembros, que pueden aplicar:

reducciones de las tasas viarias o exenciones de la obligación de pagar dichas tasas para incentivar la inversión en vehículos más limpios;
tasas por costes externos para tener en cuenta esos costes externos en las decisiones de inversión del sector privado;

el uso simultáneo de ambos instrumentos para maximizar la reducción de la brecha del coste total de propiedad entre los vehículos convencionales y los vehículos de emisión cero.

A corto y medio plazo (es decir, el ámbito temporal de aplicación de esta propuesta), cabe esperar que las posibles repercusiones negativas de las reducciones de las tasas viarias para los presupuestos nacionales sean menores que el efecto positivo de las tasas por costes externos. La razón es que los vehículos de emisión cero representan actualmente aún una parte muy pequeña de la flota de vehículos[34] y se prevé que para 2030 representen entre el 5 y el 9 % de la flota de vehículos pesados[35]. En consecuencia, si ambos instrumentos se aplican simultáneamente, cabe esperar que los ingresos procedentes de las tasas por costes externos sean mayores que los ingresos no percibidos de las reducciones o exenciones de las tasas viarias. El uso de los ingresos generados por las tasas viarias (tasas por infraestructura y por utilización) y las tasas por costes externos se regula conforme al artículo 9, apartado 2, de la Directiva 1999/62/CE.

5. OTROS ELEMENTOS

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

El artículo 11 de la Directiva 1999/62/CE establece una obligación de información cada cinco años. El último plazo de presentación de información fue el 25 de marzo de 2025 y el próximo plazo será el 25 de marzo de 2030. El artículo 11, apartado 2, letra c), exige informar sobre « la diferenciación de las tasas por infraestructura o por utilización según el comportamiento medioambiental de los vehículos, con arreglo a los artículos 7 *octies*, 7 *octies bis* o 7 *octies ter*». El próximo plazo se cumple antes de la fecha límite de la exención

[33] El artículo 7 *octies bis*, apartado 4, exige que las diferenciaciones relativas a los peajes que se basen en dicho artículo no tengan la finalidad de generar ingresos adicionales. Esto significa que los Estados miembros pueden compensar los ingresos no percibidos debido a las reducciones o las exenciones concedidas a los vehículos más limpios con un aumento de las tasas impuestas a otros vehículos.

[34] Véase la nota 11.

[35] COM(2025) 260 final.

propuesta y, por tanto, será apropiado para evaluar su aplicación. Por tanto, no se prevén obligaciones de información adicionales.

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

La presente propuesta prorrogaría una disposición facultativa vigente, por lo que no se requiere ningún documento explicativo. No obstante, los Estados miembros que se decanten por esta opción deben informar a la Comisión.

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

El artículo 1 modifica el párrafo quinto del artículo 7 *octies bis*, apartado 1, de la Directiva 1999/62/CE al prorrogar hasta el 30 de junio de 2031 la exención establecida en dicha disposición.

El artículo 2 exige a los Estados miembros que informen inmediatamente a la Comisión de las medidas adoptadas en aplicación de la presente Directiva.

El artículo 3 fija la fecha de entrada en vigor de la Directiva.

El artículo 4 establece que los destinatarios de la Directiva son los Estados miembros.

2025/0188 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

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,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo[36],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[37],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) Las cifras de matriculaciones de vehículos pesados de emisión cero nuevos han aumentado recientemente en la Unión, pero siguen sin ser suficientes para conseguir los objetivos de reducción de emisiones de CO_2 del sector del transporte establecidos en la Estrategia de Movilidad Sostenible e Inteligente[38]. 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 incurridos durante la vida útil del vehículo. La brecha del 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[39] modificó la Directiva 1999/62/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[40] al hacer posible, entre

[36] DO C , , p. .

[37] DO C , , p. .

[38] COM(2020) 789 final.

[39] 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

otros cambios, establecer tasas viarias según las emisiones de CO_2 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_2. 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 una reducción de las tasas por infraestructura o por utilización sin limitar en modo alguno dichas reducciones, o de aplicar exenciones totales de la obligación de pagar dichas tasas solo hasta el 31 de diciembre de 2025. Los Estados miembros estaban obligados a transponer dicha disposición, introducida por la Directiva (UE) 2022/362, a su legislación nacional a más tardar el 25 de marzo de 2024. Esta fecha límite de transposición implica un período de aplicación muy breve de menos de dos años. Dicho período es demasiado corto para incentivar de forma significativa la demanda de vehículos pesados de emisión cero nuevos. Por tanto, esta fecha límite debería posponerse para crear las condiciones correctas para una mayor implantación de vehículos de emisión cero.

(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 sobre 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_2 del 43 % para 2030, según lo establecido en el Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo[41]. Si bien los vehículos convencionales eficientes también contribuyen al logro de este 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) Con vistas a 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_2, es necesario armonizar el calendario de las medidas en el lado la oferta y de la demanda del mercado de vehículos pesados. La fecha límite para que los Estados miembros apliquen a los vehículos de emisión cero reducciones significativas de las tasas por infraestructura y por utilización o exenciones de la obligación de pagar dichas tasas debería, por tanto, posponerse hasta el 30 de junio de 2031.

---

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).

[40] 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).

[41] 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_2 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).

(6) El carácter facultativo de la disposición modificada implica que los Estados miembros no están obligados a transponer esta Directiva. No obstante, deben informar de inmediato a la Comisión si van a hacer uso de la opción de conceder 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 después del 31 de diciembre de 2025.

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 «31 de diciembre de 2025» se sustituye por «30 de junio de 2031», y la fecha «1 de enero de 2026» se sustituye por «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 Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente / La Presidenta	*El Presidente / La Presidenta*