Jornal Oficial
da União Europeia

PT
Série L

2025/2459

4.12.2025

DIRETIVA (UE) 2025/2459 DO PARLAMENTO EUROPEU E DO CONSELHO

de 26 de novembro de 2025

que altera a Diretiva 1999/62/CE no respeitante à prorrogação do prazo durante o qual os veículos pesados com nível nulo de emissões podem beneficiar de reduções significativas das taxas de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização, ou de isenções ao pagamento dessas taxas de utilização da infraestrutura ou direitos de utilização

(Texto relevante para efeitos do EEE)

O PARLAMENTO EUROPEU E O CONSELHO DA UNIÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia, nomeadamente o artigo 91.º, n.º 1,

Tendo em conta a proposta da Comissão Europeia,

Após transmissão do projeto de ato legislativo aos parlamentos nacionais,

Tendo em conta o parecer do Comité Económico e Social Europeu [1],

Após consulta ao Comité das Regiões,

Deliberando de acordo com o processo legislativo ordinário [2],

Considerando o seguinte:

(1) Os valores de matrícula dos veículos pesados novos com nível nulo de emissões na União aumentaram recentemente, mas continuam a ser demasiado baixos para alcançar os objetivos de redução das emissões de CO_2 do setor dos transportes estabelecidos na Comunicação da Comissão de 9 de dezembro de 2020 intitulada «Estratégia de Mobilidade Sustentável e Inteligente – pôr os transportes europeus na senda do futuro». Um dos principais obstáculos a uma maior implantação de veículos pesados com nível nulo de emissões é o elevado custo inicial da aquisição desse tipo de veículo. Garantir uma maior motivação económica para investir em veículos com nível nulo de emissões significa trabalhar no sentido da paridade de custos com os veículos convencionais. O custo total de propriedade consiste no investimento inicial realizado para adquirir o veículo e nos custos operacionais incorridos durante o seu ciclo de vida. A diferença entre o custo total de propriedade dos veículos convencionais e dos veículos com nível nulo de emissões pode ser reduzida através da respetiva redução dos custos operacionais dos veículos com nível nulo de emissões. Esses custos incluem taxas rodoviárias.

(2) A Diretiva (UE) 2022/362 do Parlamento Europeu e do Conselho [3] alterou a Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho [4], entre outras alterações, tornando possível fixar taxas rodoviárias de acordo com as emissões de CO_2 dos veículos. Introduziu a possibilidade de variar taxas de utilização da infraestrutura e direitos de utilização e/ou de internalizar os custos externos das emissões de CO_2. Ambas as medidas afetam os custos operacionais dos veículos. A variação das taxas e direitos diminui os custos operacionais dos veículos menos poluentes, enquanto as taxas de externalidade aumentam os custos operacionais dos veículos mais poluentes. Ambas as medidas reduzem a diferença no custo total da propriedade entre veículos com nível nulo de emissões e veículos convencionais. Ambas as medidas são importantes para reforçar a justificação económica do investimento em veículos com nível nulo de emissões.

(3) O artigo 7.º-GA, n.º 1, quinto parágrafo, da Diretiva 1999/62/CE confere atualmente aos Estados-Membros a possibilidade de aplicarem uma redução das taxas de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização sem limitarem essas reduções, ou de aplicarem isenções totais dessas taxas de utilização da infraestrutura ou direitos de utilização, até 31 de dezembro de 2025. Os Estados-Membros deviam transpor a Diretiva (UE) 2022/362, para o direito nacional até 25 de março de 2024. Esse prazo para a transposição implica um período de execução muito curto, inferior a dois anos, que é demasiado curto para incentivar suficientemente a procura de novos veículos pesados com nível nulo de emissões. O período de execução, por conseguinte, deverá ser prorrogado, a fim de criar as condições adequadas para uma maior implantação de veículos com nível nulo de emissões.

---

(1) Parecer de 18 de setembro de 2025 (ainda não publicado no Jornal Oficial).

(2) Posição do Parlamento Europeu de 7 de outubro de 2025 (ainda não publicada no Jornal Oficial) e decisão do Conselho de 27 de outubro de 2025.

(3) Diretiva (UE) 2022/362 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 24 de fevereiro de 2022, que altera as Diretivas 1999/62/CE, 1999/37/CE e (UE) 2019/520 no que diz respeito à aplicação de imposições aos veículos pela utilização de certas infraestruturas (JO L 69 de 4.3.2022, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/362/oj).

(4) Diretiva 1999/62/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de junho de 1999, relativa à aplicação de imposições aos veículos pela utilização de infraestruturas rodoviárias (JO L 187 de 20.7.1999, p. 42, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/1999/62/oj).

(4) A variação das taxas e direitos rodoviários afeta as decisões de investimento dos operadores de transportes que adquirem um novo veículo. Por conseguinte, tem um efeito no lado da procura do mercado de veículos pesados novos. Os fabricantes de veículos pesados constituem o lado da oferta do mesmo mercado. Têm um objetivo de redução das emissões de CO_2 de 43 % até 2030, tal como previsto no Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho ([5]). Embora os veículos convencionais eficientes também contribuam para a consecução desse objetivo, é necessária uma maior implantação de veículos com nível nulo de emissões para o alcançar. O primeiro ano em que os fabricantes devem atingir esse objetivo é o período de referência de 2030, com o prazo de 30 de junho de 2031.

(5) A fim de assegurar um regime jurídico claro e coerente e apoiar as empresas da União no setor automóvel na consecução dos seus objetivos de redução das emissões de CO_2, o calendário das medidas do lado da oferta e da procura do mercado de veículos pesados deve ser harmonizado. A data até à qual os Estados-Membros podem aplicar reduções significativas das taxas de utilização da infraestrutura ou dos direitos de utilização, ou isentar os veículos com nível nulo de emissões dessas taxas de utilização da infraestrutura ou direitos de utilização, deverá, por conseguinte, ser adiada para 30 de junho de 2031.

(6) O caráter facultativo da disposição alterada significa que os Estados-Membros não são obrigados a transpor a presente diretiva. Deverão, no entanto, informar imediatamente a Comissão se utilizarem a opção de conceder aos veículos com nível nulo de emissões uma redução significativa das taxas de utilização da infraestrutura e dos direitos de utilização, ou isenções ao pagamento dessas taxas de utilização da infraestrutura ou direitos de utilização após 31 de dezembro de 2025,

ADOTARAM A PRESENTE DIRETIVA:

Artigo 1.º

No artigo 7.º-GA, n.º 1, quinto parágrafo, da Diretiva 1999/62/CE, a data de «31 de dezembro de 2025» é substituída pela de «30 de junho de 2031» e a data de «1 de janeiro de 2026» é substituída pela de «1 de julho de 2031».

Artigo 2.º

Os Estados-Membros devem informar imediatamente a Comissão das medidas tomadas em aplicação da presente diretiva.

Artigo 3.º

A presente diretiva entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Artigo 4.º

Os destinatários da presente diretiva são os Estados-Membros.

Feito em Estrasburgo, em 26 de novembro de 2025.

Pelo Parlamento Europeu	*Pelo Conselho*
A Presidente	*A Presidente*
R. METSOLA	M. BJERRE

([5]) Regulamento (UE) 2019/1242 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 20 de junho de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos veículos pesados novos e que altera os Regulamentos (CE) n.º 595/2009 e (UE) 2018/956 do Parlamento Europeu e do Conselho e a Diretiva 96/53/CE do Conselho (JO L 198 de 25.7.2019, p. 202, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj).