COMISIÓN
EUROPEA

Estrasburgo, 16.12.2025
COM(2025) 999 final

2025/0424 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 92/6/CEE con el fin de eximir a determinados vehículos eléctricos de la categoría N2 del requisito relativo a la instalación y utilización de un dispositivo de limitación de velocidad

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

Para situar la cuestión en un contexto más amplio, véase el documento COM(2025) 993 final.

Esta iniciativa forma parte de un paquete de medidas destinadas a eliminar los obstáculos reglamentarios para la adopción de vehículos comerciales ligeros eléctricos.

La Directiva 92/6/CEE[1] del Consejo exige la instalación y la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinados vehículos pesados por razones de seguridad vial (la potencia de los motores de los camiones pesados, autocares y autobuses es necesaria para que dichos vehículos puedan subir las pendientes, pero permite asimismo alcanzar en terreno llano velocidades excesivas que no son compatibles con las especificaciones de otros componentes, como, por ejemplo, frenos y neumáticos) y por razones de protección del medio ambiente en determinados Estados miembros. La Directiva 2002/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[2] amplió el ámbito de aplicación de la Directiva 92/6/CEE a todos los vehículos N2, N3, M2 y M3. De conformidad con el artículo 3, apartado 1, de la Directiva 92/6/CEE, «los vehículos de motor de las categorías N2 y N3 solo puedan circular por la vía publica si tienen instalado un dispositivo de limitación de velocidad regulado de tal manera que su velocidad no pueda superar los 90 kilómetros por hora».

Los vehículos comerciales ligeros eléctricos (furgonetas eléctricas) son más pesados que sus equivalentes de combustibles fósiles debido al peso de su batería. Si bien tienen la misma carga útil y los mismos casos de utilización que un vehículo comercial ligero con un motor de combustión interna y un peso máximo admisible inferior a 3,5 toneladas, debido al peso adicional de la batería, entran en la categoría N2 y, por tanto, en el ámbito de aplicación de la legislación que exige la instalación de dispositivos de limitación de velocidad [Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo[3] y Directiva 92/6/CEE].

Este requisito hace que las furgonetas eléctricas con un peso superior a 3,5 toneladas resulten menos atractivas para los clientes, muchos de los cuales son pymes y microempresas, debido a los costes que conlleva la instalación y la utilización del dispositivo de limitación de velocidad. Esta carga adicional ralentiza el aumento del número de furgonetas eléctricas en las carreteras frente a furgonetas de motor de combustión similares, lo que también puede dar lugar a una mayor dificultad para que los fabricantes de vehículos alcancen los objetivos de rendimiento en materia de CO_2 para los vehículos comerciales ligeros.

El Reglamento (UE) 2019/2144 se modifica en una propuesta legislativa paralela [que se incluye en el documento COM(2025) 993 final], en la que las furgonetas eléctricas N2 con un peso máximo admisible superior a 3,5 toneladas y de hasta 4,25 toneladas están exentas de la obligación de estar equipadas con dispositivos de limitación de velocidad, lo que las sitúa en pie de igualdad con la furgonetas equivalentes de combustibles fósiles, las furgonetas diésel N1. La modificación del Reglamento (UE) 2019/2144 no tendría ningún efecto si los vehículos en cuestión, que son vehículos N2, no pudieran utilizarse en carretera porque no están equipados con un dispositivo de limitación de velocidad. Por consiguiente, es necesario modificar el artículo 3 de la Directiva 92/6/CEE, que actualmente exige que todos los vehículos N2 (y N3) solo puedan utilizarse en carretera si están equipados con un dispositivo de limitación de velocidad. La Directiva debe prever una excepción similar para que los

[1] DO L 57 de 2.3.1992, p. 27, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj.
[2] DO L 327 de 4.12.2002, p. 8, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2002/85/oj.
[3] DO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj.

vehículos en cuestión puedan utilizarse en carretera también sin un dispositivo de limitación de velocidad.

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

Esta iniciativa es coherente con la política común de transportes, que promueve la descarbonización del transporte y apoya la adopción generalizada de vehículos de emisión cero y de baja emisión[4]. La política de seguridad vial tiene por objeto reducir el número de víctimas mortales y heridos graves en las carreteras de la Unión en un 50 % entre 2020 y 2030 y acercar estas cifras a cero de aquí a 2050[5]. No se espera que permitir el uso en carretera de furgonetas eléctricas con un peso máximo admisible superior a 3,5 toneladas pero no superior a 4,25 toneladas sin que estén equipadas con un dispositivo de limitación de velocidad sea incompatible con dicha política de seguridad vial, ya que los vehículos modernos están equipados con una serie de sistemas avanzados de asistencia al conductor, incluidos los sistemas de asistencia de velocidad inteligente, que no existían cuando el ámbito de aplicación de la Directiva 92/6/CEE se amplió a los vehículos N2 en 2002.

Cabe señalar en este contexto que, a menos que sean conducidas por conductores profesionales con un permiso de categoría C o C1, las furgonetas eléctricas en cuestión solo pueden ser conducidas por conductores experimentados: De conformidad con el artículo 6, apartado 4, letra c), de la Directiva 2006/126/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[6], los Estados miembros pueden permitir a los titulares de un permiso de conducción de categoría B conducir vehículos destinados al transporte de mercancías impulsados por combustibles alternativos con un peso máximo admisible superior a 3,5 toneladas pero no superior a 4,25 toneladas en sus respectivos territorios únicamente si su permiso se expidió al menos dos años antes. En la cuarta Directiva sobre el permiso de conducción[7], recientemente adoptada, esta opción se ha convertido en una disposición obligatoria a escala de la Unión que se ha ampliado a otros vehículos además de los vehículos destinados al transporte de mercancías y que debe aplicarse a partir del 26 de noviembre de 2027. El tratamiento de los vehículos N2 impulsados por combustibles alternativos, como las furgonetas eléctricas, con un peso máximo admisible superior a 3,5 toneladas, pero no superior a 4,25 toneladas, como si fueran vehículos N1, es coherente con esta política.

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

La presente propuesta forma parte de un paquete de medidas referentes a la competitividad de la industria automovilística europea. Su objetivo es reducir los costes administrativos y de ajuste para las industrias a fin de garantizar el buen funcionamiento del mercado único de los vehículos de motor, manteniendo al mismo tiempo el elevado nivel de seguridad y comportamiento medioambiental establecido en el marco regulador.

El Reglamento (UE) 2019/2144 exige que los vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3 estén equipados con dispositivos de limitación de velocidad que cumplan lo dispuesto en el Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas. Dado que los vehículos N2 propulsados mediante electricidad y con un peso máximo en carga técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas están exentos de este requisito en un procedimiento legislativo paralelo [véase el documento COM(2025) 993 final], los mismos vehículos deben quedar exentos del ámbito de aplicación de la Directiva 92/6/CEE para permitir su uso en carretera sin dispositivos de

[4] Véase COM(2020) 789: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52020DC0789.

[5] Véase «Una movilidad sostenible para Europa: segura, conectada y limpia». COM(2018) 293 final; https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52018DC0293.

[6] DO L 403 de 30.12.2006, p. 18, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2006/126/oj.

[7] DO L, 2025/2205, 5.11.2025, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/2025/2205/oj.

limitación de velocidad. Por lo tanto, la presente Directiva garantiza la coherencia con la propuesta de modificación del Reglamento (UE) 2019/2144.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

La base jurídica de la presente Directiva es el artículo 91, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (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. Dado que los vehículos de motor se utilizan cada vez más a través de las fronteras, un marco jurídico uniforme reduce los costes de cumplimiento y ejecución en toda la Unión. La Directiva 92/6/CEE ya proporciona un marco común relativo a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Unión. La modificación de dicha Directiva solo puede hacerse a nivel de la Unión.

• Proporcionalidad

La presente propuesta no va más allá de lo necesario para garantizar la coherencia con las modificaciones del Reglamento (UE) 2019/2144 que se proponen en paralelo [véase el documento COM(2025) 993 final].

• Elección del instrumento

Dado que el acto que se modifica es una directiva, el acto modificador propuesto debe en principio 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

Véase el documento COM(2025) 993 final.

• Consultas con las partes interesadas

Véase el documento COM(2025) 993 final.

• Obtención y uso de asesoramiento especializado

Véase el documento COM(2025) 993 final.

• Evaluación de impacto

Véase el documento COM(2025) 993 final.

• Adecuación regulatoria y simplificación

Véase el documento COM(2025) 993 final.

- **Derechos fundamentales**

La presente propuesta respeta los derechos fundamentales consagrados en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea[8] y se adhiere a los principios reconocidos en ella.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Esta iniciativa no implicará ningún coste adicional para la Comisión.

5. OTROS ELEMENTOS

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

La presente propuesta no requiere un plan de ejecución. La Comisión supervisará la transposición, ejecución y aplicación de la nueva disposición y su cumplimiento.

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

Artículo 1 Modificación de la Directiva 92/6/CEE

Este artículo sustituye al artículo 3, apartado 1, de la Directiva 92/6/CEE. Los vehículos de la categoría N2 propulsados mediante electricidad y con un peso máximo admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas quedan exentos del ámbito de aplicación de dicha disposición. En aras de la claridad, se sustituye todo el apartado.

Artículo 2 Transposición

Los Estados miembros tienen [tres meses a partir de la entrada en vigor del Reglamento basado en el documento COM(2025) 993 final] para transponer esta nueva disposición a sus respectivas legislaciones nacionales.

No se ha añadido a la presente propuesta ninguna ficha legislativa de financiación y digital. Está cubierta por la ficha correspondiente adjunta a la propuesta legislativa en el documento COM(2025) 993 final.

[8] DO C 326 de 26.10.2012, p. 391, ELI: http://data.europa.eu/eli/treaty/char_2012/oj.

2025/0424 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 92/6/CEE con el fin de eximir a determinados vehículos eléctricos de la categoría N2 del requisito relativo a la instalación y utilización de un dispositivo de limitación de velocidad

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[9],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[10],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El artículo 3, apartado 1, de la Directiva 92/6/CEE[11] del Consejo, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor, exige la instalación y la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en los vehículos de las categorías N2 y N3. Con arreglo a dicho artículo, tales vehículos solo pueden utilizarse en carretera si están equipados con un dispositivo de limitación de velocidad. El requisito de instalación también se ha integrado en la legislación sobre homologación de tipo de los vehículos de motor con el Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo[12].

(2) El peso añadido de la batería puede hacer que el peso de los vehículos comerciales ligeros eléctricos de batería supere las 3,5 toneladas. Este aumento de peso somete a dichos vehículos al requisito de un dispositivo de limitación de velocidad, aunque su carga útil y su caso de utilización sean los mismos que los de los vehículos comerciales ligeros con un motor de combustión interna que quedan fuera del ámbito de aplicación de la Directiva 92/6/CEE. Este requisito impone costes injustificados a los fabricantes de vehículos y a las empresas que los adquieren, ralentizando el aumento del número de vehículos comerciales ligeros de emisión cero en las carreteras. Procede, por tanto, eximir a los vehículos de la categoría N2 propulsados mediante electricidad y con un peso máximo en carga técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas del requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad.

---

9 DO C [...] de [...], p. [...].
10 DO C [...] de [...], p. [...].
11 DO L 57 de 2.3.1992, p. 27, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/dir/1992/6/oj.
12 DO L 325 de 16.12.2019, p. 1, ELI: https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2019/2144/oj.

(3) El Reglamento (UE) 2019/2144 se modifica en paralelo para eximir a los vehículos de la categoría N2 propulsados mediante electricidad y con un peso máximo en carga técnicamente admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas del requisito de estar equipados con dispositivos de limitación de velocidad de conformidad con el Reglamento n.º 89 de las Naciones Unidas.

(4) Procede, por tanto, modificar la Directiva 92/6/CEE en consecuencia,

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

Modificación de la Directiva 92/6/CEE

El artículo 3, apartado 1, de la Directiva 92/6/CEE se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para que los vehículos de motor de las categorías N2 y N3, excepto los vehículos de la categoría N2 propulsados mediante electricidad y con un peso máximo admisible de entre 3,5 y 4,25 toneladas, solo puedan circular por la vía publica si tienen instalado un dispositivo de limitación de velocidad regulado de tal manera que su velocidad no pueda superar los 90 kilómetros por hora.».

Artículo 2

Transposición

1. Los Estados miembros adoptarán y publicarán, a más tardar el [tres meses después de la entrada en vigor del Reglamento basado en el documento COM(2023) 993 final], las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

   Aplicarán las disposiciones a partir del [OP: insértese la fecha de aplicación de las modificaciones del Reglamento (UE) 2019/2144 en el documento COM(2023) 993 final].

   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 4

Entrada en vigor

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

Artículo 5

Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Estrasburgo, el

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta
[...]

Por el Consejo
El Presidente / La Presidenta
[...]