COMISIÓN
EUROPEA

Estrasburgo, 14.2.2023
COM(2023) 88 final

2023/0042 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 para vehículos pesados nuevos y a la integración de las obligaciones de comunicación, y se deroga el Reglamento (UE) 2018/956

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

Como uno de los elementos clave del **Pacto Verde Europeo,** que establece el compromiso de la Comisión de abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente, la **Ley Europea del Clima** consagra en la legislación el compromiso de la UE de alcanzar el objetivo de neutralidad climática de aquí a 2050, y aumentar la ambición intermedia estableciendo el objetivo de una reducción neta de las emisiones de al menos un 55 % de aquí a 2030 en comparación con 1990. Esto está en consonancia con el compromiso de la UE con la acción mundial por el clima en el marco del Acuerdo de París. La crisis vinculada a la invasión de Ucrania por parte de Rusia refuerza aún más la necesidad de reducir la dependencia de la UE de los combustibles fósiles, como se destaca en el **plan REPowerEU**, que establece medidas para ahorrar energía, diversificar el suministro, sustituir los combustibles fósiles y llevar a cabo inversiones y reformas inteligentes en todos los sectores económicos.

El transporte por carretera, en particular, es responsable de una quinta parte de las emisiones totales de gases de efecto invernadero en la UE, y estas emisiones muestran una tendencia al alza. Los argumentos para avanzar hacia una **movilidad sin emisiones** se hacen aún más sólidos y claros con vistas a reducir lo antes posible la dependencia energética de la UE, teniendo en cuenta que el transporte por carretera también es responsable de un tercio de toda la energía final consumida en la UE. A este respecto, el plan REPowerEU subraya la necesidad de mejorar el ahorro de energía y la eficiencia energética en el sector del transporte y de acelerar la transición hacia vehículos de emisión cero, combinando la electrificación y el hidrógeno no fósil para sustituir a los combustibles fósiles.

Con el fin de cumplir estos objetivos climáticos reforzados, en julio de 2021 la Comisión adoptó un paquete global de propuestas políticas coherentes como parte del **paquete de medidas «Objetivo 55»**.

El transporte también es responsable de más de dos tercios de todas las emisiones de NOx y representa una proporción significativa (alrededor del 10 % o más) de las emisiones totales de otros contaminantes. El transporte por carretera, en particular, sigue representando una proporción significativa de las emisiones de todos los principales contaminantes atmosféricos (con excepción de los SO_x).

Sin medidas adicionales, este sector no aportará una contribución suficiente a los objetivos climáticos y de contaminación cero para 2030 y 2050, ni a la reducción de la dependencia energética de la UE. Las opciones políticas que sustentan el Plan del Objetivo Climático y el paquete de medidas «Objetivo 55» muestran que será necesario aumentar la ambición para reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos pesados, junto con políticas para mejorar los sistemas de transporte de mercancías, incluida una transferencia modal.

El sector de los vehículos pesados es responsable de más de una cuarta parte de las emisiones de GEI del transporte por carretera en la UE y de más del 6 % del total de las emisiones de GEI de la UE. En 2019, las emisiones de GEI de los vehículos pesados fueron un 44 % y un 37 % superiores a las emisiones del total del transporte aéreo y marítimo, respectivamente.

En conjunto, la industria automovilística es de vital importancia para la economía de la UE y representa más del 7 % de su PIB. Proporciona empleo –directa o indirectamente, en la fabricación, la venta, el mantenimiento, la construcción y el transporte y los servicios de transporte– a 14,6 millones de europeos. La UE es uno de los mayores productores mundiales

de vehículos de motor y demuestra un liderazgo tecnológico en este sector. La inversión de la UE en I+D en el sector del automóvil asciende a 60 900 millones EUR anuales. La importancia del sector pesado dentro de la industria automovilística es significativa, con muchos centros de producción importantes de vehículos pesados en la UE. Si bien el número de vehículos pesados nuevos producidos anualmente en la UE de unas 500 000 unidades es significativamente inferior al número de automóviles, el valor añadido por unidad producida es significativamente mayor en el caso de los vehículos pesados.

El sector del automóvil está experimentando una importante transformación estructural que incluye la evolución de las tecnologías limpias y digitales, en particular el paso de los motores de combustión interna a tecnologías de emisión cero y de baja emisión, así como a vehículos cada vez más conectados. El objetivo debe ser capacitar al sector del automóvil para que mantenga y refuerce su liderazgo en las tecnologías del futuro.

Las normas sobre emisiones de CO_2 de los vehículos pesados son factores clave para reducir las emisiones de CO_2 en el sector. El **objetivo general** de la presente propuesta es establecer nuevas normas de emisiones para reducir las emisiones de CO_2 y contribuir al cambio hacia una movilidad sin emisiones en el contexto más amplio de una mayor ambición climática de la UE de aquí a 2030, y de la neutralidad climática de la UE de aquí a 2050.

La propuesta persigue **tres objetivos específicos**. El primero consiste en **reducir las emisiones de CO_2** de los vehículos pesados de manera eficiente en términos de costes, en consonancia con los objetivos climáticos de la UE, contribuyendo al mismo tiempo a mejorar la seguridad energética de la UE. Teniendo en cuenta que el efecto de las normas sobre emisiones de CO_2 de los vehículos pesados en la reducción de las emisiones del parque de vehículos no será inmediato y, habida cuenta de la dinámica de renovación de los parques, es importante realizar intervenciones tempranas para garantizar la consecución del objetivo a largo plazo.

El segundo objetivo específico es proporcionar beneficios a los **operadores y usuarios europeos de transporte,** la mayoría de los cuales son pymes, como resultado de un mayor despliegue de vehículos más eficientes desde el punto de vista energético. Las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los vehículos pesados incitan a los fabricantes a aumentar la oferta de vehículos de emisión cero, de modo que los consumidores pueden beneficiarse de modelos de vehículos de emisión cero más asequibles y de un ahorro energético significativo derivado de su uso, reduciéndose así el coste total de propiedad de dichos vehículos.

El tercer objetivo específico es reforzar el **liderazgo industrial en materia tecnológica y de innovación** de la UE canalizando las inversiones hacia tecnologías de emisión cero. Aunque el sector del automóvil ha logrado desarrollar y fabricar tecnologías avanzadas de motores de combustión interna y comercializarlas en todo el mundo, debe canalizar cada vez más las inversiones en tecnologías de emisión cero para convertirse en un actor destacado en la actual transición mundial hacia una movilidad sin emisiones.

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

Esta iniciativa está estrechamente relacionada con las propuestas adoptadas en el marco del paquete de medidas «Objetivo 55».

Al garantizar una reducción de las emisiones del transporte por carretera, las normas sobre emisiones de CO_2 apoyan a los Estados miembros sobre todo en el cumplimiento de sus objetivos en virtud del Reglamento de reparto del esfuerzo. Dado que incentivan la electrificación de los vehículos, contribuyen a los objetivos de eficiencia energética y, al ofrecer una vía complementaria para el uso de energías renovables, también al objetivo de las

fuentes de energía renovables. La propuesta también está en consonancia con las propuestas de la Conferencia sobre el Futuro de Europa, en particular las propuestas 3 y 4 sobre cambio climático, energía y transporte, que subrayan explícitamente la necesidad de seguir reduciendo la dependencia del petróleo y del gas y de promover el uso de vehículos eléctricos, así como de las inversiones en la infraestructura necesaria de recarga.

Existen claras complementariedades entre las normas sobre emisiones de CO_2 y el comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera. Las normas sobre emisiones de CO_2 abordan el suministro de vehículos más eficientes en términos de consumo de combustible y de emisión cero, ya que establecen requisitos para los fabricantes de vehículos con respecto a sus nuevos parques. La ampliación del comercio de derechos de emisión afecta al uso de combustible en todo el parque de vehículos. Podría aumentar tanto la demanda de vehículos más eficientes en términos de consumo de combustible como de vehículos de emisión cero, facilitando así el cumplimiento de los objetivos de eficiencia en materia de CO_2 de los fabricantes de vehículos.

Las normas sobre emisiones de CO_2 que permiten suministrar al mercado nuevos vehículos de emisión cero son también una medida complementaria de la Directiva sobre fuentes de energía renovables que incentivará la utilización de combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono para los vehículos de motor de combustión del parque.

También se producen sinergias importantes entre las normas sobre emisiones de CO_2 y un régimen reforzado de comercio de derechos de emisión (CDE) y la Directiva sobre fuentes de energías renovables. El régimen de comercio de derechos de emisión y la Directiva sobre fuentes de energía renovables impulsarán la descarbonización de la generación de electricidad, de modo que los vehículos de emisión cero, incentivados por las normas sobre emisiones de CO_2, se alimenten progresivamente de fuentes de energía renovables, logrando así la descarbonización de todas las emisiones «del pozo a la rueda».

También existen importantes sinergias con la propuesta de homologación de tipo Euro 7, que garantiza que todos los vehículos sean tan limpios como sea posible desde el punto de vista tecnológico y económico. Esto reviste especial importancia, ya que incluso los vehículos de emisión cero siguen emitiendo microplásticos a partir de los neumáticos, así como partículas procedentes de sistemas de frenado. En Euro 7 se propone regular estas emisiones distintas de las de escape.

Por último, si bien las normas sobre emisiones de CO_2 garantizan el suministro de vehículos de emisión cero, el **Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos** es un instrumento complementario necesario para abordar las barreras del mercado a la implantación de la infraestructura.

La combinación de fiscalidad de la energía, inversión en infraestructuras de recarga y repostaje, nueva tarificación del carbono y normas actualizadas de CO_2 conduce a un enfoque equilibrado y rentable para reducir las emisiones del transporte por carretera, abordando las barreras y fallos del mercado, así como ofreciendo a los inversores seguridad para invertir en tecnologías de emisión cero.

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

La presente propuesta es coherente con todas las acciones y políticas de la UE y ayuda a que esta logre el objetivo más ambicioso para 2030 y una transición justa y exitosa hacia el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2050, como afirmó la Comisión en la Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo.

Junto con la propuesta que forma parte del paquete de medidas «Objetivo 55», Next Generation UE, el plan REPowerEU y el marco financiero plurianual para el período 2021-

2027, contribuirá a lograr la doble transición ecológica y digital a la que aspira Europa. La combinación de estas políticas acelerará el paso a una economía limpia y sostenible, vinculando la acción por el clima y el crecimiento económico. La iniciativa también es coherente con las políticas de la Unión en materia de economía limpia y circular, movilidad sostenible e inteligente y con los objetivos del Plan de Acción «Contaminación Cero»[1]. Dado que la aceleración en la incorporación de vehículos pesados de emisión cero dará lugar a una reducción de la contaminación atmosférica, con beneficios colaterales para el agua y el suelo derivados de la reducción de la contaminación a través de los depósitos atmosféricos, la iniciativa contribuye a los objetivos de aire limpio, en particular a las normas de calidad del aire más estrictas incluidas en la revisión propuesta[2] de las Directivas sobre la calidad del aire ambiente.

Como se anuncia en su Comunicación **«Actualización del nuevo modelo de industria de 2020: creación de un mercado único más sólido para la recuperación de Europa»**[3], la Comisión está colaborando con las autoridades públicas, las partes interesadas y los interlocutores sociales en un proceso de creación conjunta para determinar las vías de transición ecológica y digital que respaldarán la expansión de la fabricación de vehículos de emisión cero, la rápida implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y la consiguiente capacitación y reciclaje profesional de los trabajadores. El Plan Industrial del Pacto Verde[4] mejorará la competitividad de la industria europea de cero emisiones netas y apoyará la rápida transición hacia la neutralidad climática. El objetivo de dicho Plan es crear un entorno más propicio para el aumento de la capacidad de fabricación de la UE en relación con las tecnologías y productos con cero emisiones netas necesarios para cumplir los ambiciosos objetivos climáticos de Europa.

Esta iniciativa también es coherente con la política de la UE en materia de investigación e innovación. El apoyo al desarrollo de tecnologías de emisión cero también está previsto en el Programa Marco de Investigación e Innovación de la UE y, en particular, a través de las asociaciones de Horizonte Europa.

La iniciativa es coherente con la financiación de la UE para vehículos de emisión cero o baja emisión y transporte limpio. La financiación a través del Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional y el Fondo de Transición Justa asciende conjuntamente a 8 200 millones EUR para infraestructuras de transporte urbano limpio, 5 100 millones EUR para material rodante de transporte urbano limpio, 1 100 millones EUR para infraestructuras para los combustibles alternativos, 408 millones EUR para la digitalización del transporte urbano / emisiones de gases de efecto invernadero y 141 millones EUR para la digitalización del transporte por carretera / emisiones de gases de efecto invernadero. Además, la ayuda del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia asciende a 7 700 millones EUR para infraestructuras de transporte urbano limpias, 5 400 millones EUR para material rodante de transporte urbano limpio, 60 millones EUR para la digitalización del transporte cuando se dedique en parte a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte urbano, 380 millones EUR para la digitalización del transporte cuando se dedique en parte a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte por carretera, y 7 600 millones EUR para los vehículos de emisión cero o baja emisión.

1 COM(2021) 400 final.
2 COM(2022) 542 final.
3 COM(2020) 350 final.
4 COM(2023) 62 final.

El 12 de enero de 2023 entró en vigor el Reglamento sobre subvenciones extranjeras. Este nuevo conjunto de normas para hacer frente a las distorsiones causadas por las subvenciones extranjeras permitirá a la UE permanecer abierta al comercio y la inversión, garantizando al mismo tiempo unas condiciones de competencia equitativas para todas las empresas que operan en el mercado único.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

• Base jurídica

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 192 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). De conformidad con el artículo 191 y con el artículo 192, apartado 1, del TFUE, la Unión Europea debe contribuir a alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos: la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente; el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente y en particular a luchar contra el cambio climático. El Reglamento (UE) 2019/1242 y el Reglamento (UE) 2018/956 se basaron en el artículo 192 del TFUE.

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

El cambio climático es un problema transfronterizo que no puede resolverse mediante medidas nacionales o locales exclusivamente. La coordinación de la acción por el clima debe llevarse a cabo a escala europea y, cuando sea posible, mundial. La acción de la UE está justificada por el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. Desde 1992, la UE trabaja para desarrollar soluciones conjuntas e impulsar medidas mundiales para combatir el cambio climático. Concretamente, las medidas a escala de la UE posibilitarán la consecución rentable de los objetivos de reducción de 2030 y a largo plazo, garantizando, a su vez, la equidad y la integridad medioambiental. Los artículos 191 a 193 del TFUE confirman y especifican las competencias de la UE en el ámbito del cambio climático.

A la luz del objetivo de reducción de las emisiones para 2030, y teniendo en cuenta el objetivo de neutralidad climática que debe alcanzarse de aquí a 2050, es necesario que la UE adopte medidas más firmes para garantizar una contribución suficientemente elevada del sector del transporte por carretera.

Aunque las iniciativas a nivel nacional, regional y local pueden crear sinergias, por sí solas no serán suficientes, teniendo también en cuenta la dimensión internacional inherente al transporte de mercancías por carretera. La falta de una acción coordinada de la UE se traduciría en un riesgo de fragmentación del mercado debido a la diversidad de los regímenes nacionales, la diferencia en los niveles de ambición y los parámetros de diseño. Por sí solos, los Estados miembros también representarían un mercado demasiado pequeño para impulsar los cambios a nivel industrial y crear economías de escala.

• Proporcionalidad

La presente propuesta revisa las normas vigentes en materia de emisiones de CO_2 para vehículos pesados con el fin de contribuir a la consecución de los objetivos climáticos establecidos en la Ley del Clima. La propuesta cumple el principio de proporcionalidad, ya que no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de la UE de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de forma rentable, garantizando al mismo tiempo la equidad y la integridad medioambiental. Los beneficios obtenidos superan los costes adicionales previstos relacionados con la propuesta.

- **Elección del instrumento**

La propuesta prevé una modificación del Reglamento (UE) 2019/1242, y un Reglamento es, por tanto, el único instrumento jurídico adecuado.

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 Reglamento (UE) 2019/1242 sobre normas de CO_2 para vehículos pesados se adoptó y entró en vigor en 2019. Establece nuevos objetivos vinculantes en materia de CO_2 que empiezan a aplicarse a partir del año 2025. Por el momento, no es posible evaluar la aplicación efectiva de estas disposiciones.

Sin embargo, es necesaria una revisión para adaptar el Reglamento a las ambiciones del Pacto Verde Europeo y los objetivos reforzados de reducción de emisiones de la Legislación europea sobre el clima. Estas modificaciones fueron objeto de una evaluación de impacto.

- **Consultas con las partes interesadas**

Con el fin de recabar pruebas y garantizar una mayor transparencia, la Comisión organizó una consulta pública del 20 de diciembre de 2021 al 14 de marzo de 2022. En el anexo 2 de la evaluación de impacto de la presente propuesta se presentan un resumen detallado y los resultados. Más concretamente, la Comisión recabó la opinión de las siguientes partes interesadas: los Estados miembros (autoridades nacionales y regionales), los fabricantes de vehículos, los proveedores de componentes y materiales, los compradores de vehículos (privados, empresas, empresas de gestión de flotas), los proveedores de energía, las ONG medioambientales, de transporte y consumidores, los interlocutores sociales y el mundo académico y de la investigación.

Además de la consulta pública, también se recabó información a través de los siguientes medios: i) reuniones con asociaciones industriales pertinentes, fabricantes de vehículos, proveedores de componentes y materiales, operadores de transporte y ONG; ii) documentos de posición presentados por las partes interesadas o las autoridades de los Estados miembros. A continuación se resumen los principales resultados:

la mayoría de los participantes en la consulta pública se mostró partidaria de los objetivos de «reducción de las emisiones de CO_2 de los vehículos pesados nuevos de manera eficiente en términos de costes, en consonancia tanto con el objetivo climático global para 2030 de al menos un -55 % como con el objetivo de neutralidad climática de aquí a 2050».

Los otros dos objetivos («reducción del consumo de energía de la UE y de su dependencia de las importaciones de combustibles fósiles y refuerzo del liderazgo técnico» y «liderazgo industrial y estímulo al empleo en la cadena de valor de la UE de vehículos pesados») también contaron con el apoyo de la mayoría de los consultados, pero en menor medida en comparación con el primero.

En cuanto al ámbito de aplicación, en todos los grupos de partes interesadas, la mayoría de los participantes en la consulta pública mostraron su apoyo al establecimiento de nuevos objetivos para los camiones de más de 7,5 t, los autobuses urbanos y los autocares.

En cuanto a los niveles objetivo, la consulta reflejó el apoyo general a su refuerzo, tanto a largo como a corto plazo. Las ONG medioambientales y los fabricantes de vehículos de emisión cero pidieron los objetivos más ambiciosos, mientras que los fabricantes de

vehículos, los operadores de transporte, los proveedores de componentes y los proveedores de combustibles apoyaron objetivos de menor ambición. El establecimiento de normas para remolques y semirremolques fue considerado importante por todas las partes interesadas, excepto la mitad de los transportistas, que emitieron opiniones mixtas. Respecto de la posible introducción de un mecanismo para la contabilización de los combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono en el cumplimiento de los objetivos de CO_2 , la consulta reflejó opiniones variadas.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Para la evaluación cuantitativa de las repercusiones económicas, sociales y ambientales, la evaluación de impacto se ha basado en una serie de hipótesis desarrolladas para el modelo PRIMES. Este análisis se complementó con la aplicación de otras herramientas de modelización, como E3ME y el modelo DIONE del Centro Común de Investigación (JRC).

Los datos de control de las emisiones de GEI y otras características del parque de vehículos pesados nuevos procedían de los datos anuales de control comunicados por los Estados miembros y los fabricantes y recopilados por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) en virtud del Reglamento (UE) 2018/956.

Se recopilaron datos complementarios a través de contratos de servicios encargados a contratistas externos.

- **Evaluación de impacto**

La evaluación de impacto se desarrolla sobre hipótesis de modelización integrada que reflejan la interacción de los distintos instrumentos políticos con los operadores económicos, a fin de garantizar la complementariedad, la coherencia y la eficacia en la consecución de las aspiraciones climáticas para 2030 y 2050. Estas hipótesis tienen en cuenta las políticas propuestas en julio de 2021 como parte del paquete legislativo «Objetivo 55» y el plan REPowerEU más reciente, así como las nuevas normas Euro 7 propuestas.

Por otra parte, la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta ha sido elaborada y desarrollada con arreglo a las orientaciones aplicables de mejora de la legislación. Fue objeto de un dictamen negativo del Comité de Control Reglamentario el 16 de septiembre de 2022. Tras una nueva presentación, el Comité emitió un dictamen favorable con reservas el 6 de diciembre de 2022.

Se han incorporado a la versión final las mejoras sugeridas por el Comité.

Esto afecta, en particular, a los siguientes puntos principales:

- La identificación de la brecha restante en materia de reducción de las emisiones de CO_2 que la iniciativa pretende abordar.
- Una descripción adicional de la hipótesis de referencia.
- Información adicional sobre los costes y beneficios globales para las combinaciones de opciones más pertinentes y sobre su proporcionalidad.
- Aclaraciones sobre la opción preferida.
- Un debate sobre las limitaciones y riesgos derivados de la posible infrautilización de tecnologías clave e infraestructuras de apoyo, incluido un análisis adicional de las incertidumbres que influyen en los resultados.
- Un mayor desarrollo de la competitividad internacional del sector de los vehículos pesados.

Opciones de actuación

La evaluación de impacto ha analizado las opciones de actuación agrupadas en temas, para abordar los problemas detectados y lograr los objetivos políticos.

1) Objetivos de emisiones de CO_2 para los vehículos pesados nuevos (alcance, niveles, calendario, modalidades)

Por lo que se refiere a los niveles objetivo, las opciones analizadas incluyen tres trayectorias hasta 2040, en las que se refleja también el objetivo de lograr una reducción de las emisiones del transporte del 90 % de aquí a 2050.

Con el fin de contribuir al mayor nivel de ambición global para 2030 y al objetivo de neutralidad climática para 2050, la opción preferida es reforzar significativamente los objetivos de CO_2 del parque de la UE para los vehículos pesados nuevos a partir de 2030 y ampliar su ámbito de aplicación. Esto proporcionará la dirección necesaria para acelerar el suministro al mercado de vehículos de emisión cero, aportará beneficios a los usuarios de los vehículos y estimulará el liderazgo en materia tecnológica y de innovación, limitando al mismo tiempo el aumento del coste para los fabricantes. Las normas sobre vehículos pesados también contribuyen a reducir los contaminantes atmosféricos.

Por lo que se refiere al calendario para el endurecimiento de los objetivos, la opción preferida es mantener el enfoque regulador consistente en establecer objetivos decrecientes en etapas de cinco años, con el fin de tener en cuenta los ciclos de desarrollo en el sector del automóvil.

Los posibles ingresos procedentes de las primas por exceso de emisiones seguirían formando parte del presupuesto general de la UE. Las demás opciones consideradas aumentarían significativamente la carga administrativa y no beneficiarían de forma directa al sector del automóvil en su transición.

Se introduciría la posibilidad de que se concediera un objetivo de excepción tanto a los pequeños fabricantes de la UE como a los establecidos fuera de la UE.

2) Incentivos específicos para los vehículos de emisión cero o de baja emisión

Se consideraron diferentes opciones en lo que respecta al mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero o de baja emisión, tanto en lo que se refiere al tipo de mecanismo como al tipo de vehículos que debe abarcar. La opción preferida es eliminar, a partir de 2030, el sistema de incentivos a los vehículos de emisión cero o de baja emisión, ya que la incorporación de estos vehículos por parte del mercado se verá impulsada por los objetivos de CO_2 más estrictos aplicables a partir de esa fecha. Esto también simplificaría la legislación y evitaría el riesgo de socavar su eficacia.

3) Un mecanismo para tener en cuenta la posible contribución de los combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono a los efectos de la evaluación del cumplimiento de los objetivos

A este respecto, se consideraron dos opciones: un factor de corrección del carbono o un régimen de créditos. Sin embargo, la opción preferida es no incluir un mecanismo de contabilización de este tipo, ya que no sería eficiente en términos de costes, ni para los fabricantes ni para los operadores y la sociedad en su conjunto, diluiría las responsabilidades de los distintos agentes para alcanzar los objetivos, socavaría la eficacia y aumentaría la carga administrativa y la complejidad. El fomento del uso de combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono se lleva a cabo mediante la revisión de la Directiva sobre fuentes de energía renovables, el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE y las Directivas sobre fiscalidad de la energía.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

De acuerdo con el compromiso de la Comisión de «Legislar mejor», la propuesta se ha elaborado de forma inclusiva, sobre la base de la transparencia y de la interacción constante con las partes interesadas.

Con respecto al Reglamento actual, no se espera que la propuesta aumente los costes administrativos para las empresas y los ciudadanos. Además, con el fin de contribuir a la simplificación, se propone suprimir a partir de 2030 una disposición existente, a saber, el mecanismo de incentivos de «bonificación» para los vehículos de emisión cero o de baja emisión, e introducir una exención para los pequeños fabricantes.

- **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[5]. En concreto, contribuye al objetivo de un elevado nivel de protección del medio ambiente de acuerdo con el principio de desarrollo sostenible establecido en el artículo 37 de dicha Carta.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

El análisis y el tratamiento de diferentes conjuntos de datos relacionados con las emisiones de CO_2 de los vehículos pesados son elementos esenciales de la aplicación y el cumplimiento de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2. Habida cuenta de los importantes efectos jurídicos relacionados con el análisis y el tratamiento de dichos conjuntos de datos, se requieren esfuerzos para garantizar la corrección y fiabilidad de dichas actividades. Se necesitarían más recursos en la Comisión y en la Agencia Europea de Medio Ambiente. En la ficha de financiación legislativa figura un desglose detallado de las repercusiones presupuestarias.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación y comunicación**

Ya existe un sistema bien establecido para supervisar la aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242. Los Estados miembros y los fabricantes comunican anualmente a la Comisión las emisiones de CO_2 y el consumo de combustible de los vehículos pesados matriculados por primera vez.

La Comisión, con el apoyo de la AEMA, publica anualmente los datos de control del período de comunicación anterior, entre ellos, el rendimiento específico del fabricante respecto de los objetivos de CO_2 o la trayectoria. La legislación seguirá basándose en este marco de seguimiento y cumplimiento bien establecido.

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

Artículo 1, apartado 1: modificación del artículo 1 – Objeto y objetivos

Se modifica el artículo 1 para explicar que la propuesta también establece el requisito de seguimiento y comunicación de determinados datos de los vehículos pesados nuevos.

Artículo 1, apartado 2: modificación del artículo 2 – Ámbito de aplicación

[5] DO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

Se modifica el artículo 2 para ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento al ámbito de aplicación más amplio del Reglamento (CE) 2018/956, incluidos ahora los remolques, los autobuses urbanos, los autocares y otros tipos de camiones. Las referencias a la Directiva 2007/46/CE[6] (Directiva marco de homologación de tipo), que fue derogada a partir del 1 de septiembre de 2020, se sustituyen por referencias al Reglamento (UE) 2018/858[7], que se aplica desde esa fecha. Los vehículos diseñados y fabricados o adaptados para su uso por la protección civil, los servicios de bomberos y las fuerzas de orden público no están sujetos a los objetivos de emisiones de CO_2.

Artículo 1, apartado 3: modificación del artículo 3 – Definiciones

Algunas definiciones se actualizan o añaden.

Artículo 1, apartado 4: nuevos artículos 3 bis y 3 ter

Se añade un artículo 3 *bis*, que establece en qué medida se reducirán en determinados años las emisiones específicas de CO_2 del parque de vehículos pesados nuevos de la Unión y define cómo se asignan dichos objetivos a los subgrupos de vehículos pesados.

También aclara que los objetivos no se aplican a los vehículos especiales, todoterreno, especiales todoterreno y vehículos profesionales, como las grúas móviles y los vehículos forestales o agrícolas.

En el artículo 3 *ter* se establecen requisitos en materia de emisiones de CO_2 relacionados con el parque de remolques nuevos de la Unión, así como objetivos de vehículos de emisión cero para los autobuses urbanos. Este objetivo de cero emisiones de los vehículos no se aplica a los autocares utilizados para el transporte regional y de larga distancia de pasajeros, que solo están sujetos a los objetivos de reducción de las emisiones de CO2 establecidos en el artículo 3 *bis*.

Artículo 1, apartado 6: modificación del artículo 5 – Vehículos pesados de emisión cero y de baja emisión

Se modifica el artículo 5 para poner fin al régimen de incentivos de emisión cero y de baja emisión en 2029.

Artículo 1, apartado 7: modificación del artículo 6 – Objetivos de emisiones específicas de CO_2 de un fabricante

Se modifica el artículo 6 para incluir las emisiones de CO_2 relacionadas con los remolques y el objetivo de vehículos de emisión cero de los autobuses en los objetivos de emisiones específicas de CO_2 de un fabricante.

Artículo 1, apartado 8: nuevos artículos 6 bis – Transferencia de vehículos entre fabricantes y 6 ter – Exención para los fabricantes que producen pocos vehículos

Se añade un nuevo artículo 6 *bis*, que ofrece a los fabricantes la posibilidad de transferir vehículos individuales con el fin de calcular sus emisiones específicas medias de CO_2, siempre que se cumplan determinadas condiciones.

---

6 Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

7 Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE.

Se añade un nuevo artículo 6 *ter*, que ofrece a los fabricantes responsables de matricular menos de cien vehículos pesados nuevos en la UE la posibilidad de quedar exentos de los objetivos de emisiones de CO_2.

Artículo 1, apartado 9: modificación del artículo 7 – Créditos y deudas de emisiones

Se modifica el artículo 7 para permitir a los fabricantes tener en cuenta los créditos de emisiones o las deudas de emisiones también después del período de comunicación de 2029. También se determina una trayectoria de reducción de las emisiones de CO_2 para el período de comunicación de los años 2030 a 2040.

Artículo 1, apartado 10: nuevos artículos 7 bis – Atribución de los vehículos a un fabricante y 7 ter – Cálculo de las emisiones específicas medias de CO_2 de los vehículos de la categoría M

Se añade un artículo 7 *bis* para establecer cómo se asignarán los vehículos matriculados a un fabricante para la evaluación del cumplimiento. Se añade un nuevo artículo 7 *ter* para establecer cómo se calcularán las emisiones específicas medias de CO_2 de los vehículos de la categoría M en caso de que el fabricante del vehículo primario no sea el fabricante del vehículo completado.

Artículo 1, apartado 12: modificación del artículo 9 – Verificación de los datos de control

Se modifica el artículo 9 para incluir otros casos en los que las autoridades de homologación de tipo y los fabricantes deben notificar a la Comisión cualquier desviación de los datos comunicados.

Artículo 1, apartado 13: modificación del artículo 10 – Evaluación de las emisiones de CO_2 de referencia

Se modifica el artículo 10 para incluir la evaluación de las emisiones de CO_2 de referencia de los subgrupos de vehículos que se han añadido al ámbito de aplicación ampliado.

Artículo 1, apartado 14: modificación del artículo 11 – Publicación de datos y rendimiento del fabricante

Se añade un nuevo apartado para que la Comisión pueda complementar los actos de ejecución a que se refiere el mismo artículo cuando las emisiones de referencia deban ajustarse debido a las modificaciones del procedimiento de determinación del CO_2.

Artículo 1, apartado 15: modificación del artículo 13 – Verificación de las emisiones de CO_2 de los vehículos pesados en circulación

En el artículo 13, apartado 3, se añade una frase que establece la obligación de que la autoridad de homologación de tipo responsable emita una declaración de corrección con los datos corregidos y la transmita a la Comisión y a las partes interesadas cuando los datos de la documentación de homologación de tipo no puedan corregirse con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858.

Artículo 1, apartado 16: nuevos artículos 13 bis a 13 septies

Los artículos 13 *bis* a 13 *septies* integran los artículos 4 a 9 del Reglamento (UE) 2018/956 en el Reglamento (UE) 2019/1242 modificado.

Nuevo artículo 13 bis – Seguimiento y comunicación por los Estados miembros

Se añade un nuevo artículo 13 *bis*, que se corresponde en gran medida con el artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/956, que establece la obligación de los Estados miembros de hacer un seguimiento y comunicar determinados datos sobre los vehículos pesados nuevos.

Nuevo artículo 13 ter – Seguimiento y comunicación por los fabricantes u otras entidades

Se añade un nuevo artículo 13 *ter*, que se corresponde en gran medida con el artículo 5 del Reglamento (UE) 2018/956, que establece la obligación de los fabricantes u otras entidades de hacer un seguimiento y comunicar determinados datos sobre los vehículos pesados nuevos. Se añade un nuevo apartado que aclara las obligaciones de los fabricantes y otras entidades responsables de la determinación de un vehículo pesado.

Nuevo artículo 13 quater – Registro central

Se añade un nuevo artículo 13 *quater*, que se corresponde en gran medida con el artículo 6 del Reglamento (UE) 2018/956, que establece la obligación de que la Comisión lleve y actualice un registro central.

Nuevo artículo 13 quinquies – Ensayos de verificación en carretera

Se añade un nuevo artículo 13 *quinquies*, que se corresponde en gran medida con el artículo 7 del Reglamento (UE) 2018/956, que establece la obligación de que la Comisión haga el seguimiento de los resultados de los ensayos de verificación en carretera de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (UE) 2018/956.

Nuevo artículo 13 sexies – Calidad de los datos

Se añade un nuevo artículo 13 *sexies*, que se corresponde en gran medida con el artículo 8 del Reglamento (UE) 2018/956, con la obligación de que la Comisión, las autoridades competentes y los fabricantes garanticen la calidad de los datos sobre la base de un acto de ejecución que adopte la Comisión.

Nuevo artículo 13 septies – Multas administrativas

Se añade un nuevo artículo 13 *septies*, correspondiente al artículo 9 del Reglamento (UE) 2018/956, sobre las multas administrativas.

Artículo 1, apartado 17: modificación del artículo 14 – Modificaciones de los anexos

El artículo 14 define todos los poderes otorgados a la Comisión para modificar los elementos técnicos de los anexos mediante actos delegados. Combina los poderes ya existentes otorgados por los Reglamentos (UE) 2018/956 y 2019/1242 y añade nuevos poderes, que se hicieron necesarios debido a la ampliación del ámbito de aplicación de la propuesta de Reglamento.

Artículo 1, apartado 18: modificación del artículo 15 – Revisión y presentación de informes

El artículo 15 sugiere una revisión de la propuesta de Reglamento en 2028.

Artículo 1, apartado 19: modificación del artículo 17 – Ejercicio de la delegación

Se actualizan los apartados 2, 3 y 6 para añadir las referencias a los poderes otorgados en virtud de los artículos adicionales recientemente añadidos que integran el antiguo Reglamento (UE) 2018/956 en cuanto al seguimiento y la comunicación.

El ***artículo 2*** deroga el Reglamento (UE) 2018/956.

El ***artículo 3*** establece la entrada en vigor del presente Reglamento.

2023/0042 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 para vehículos pesados nuevos y a la integración de las obligaciones de comunicación, y se deroga el Reglamento (UE) 2018/956

(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 192, 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[1],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[2],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) Abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), constituye el núcleo de la Comunicación sobre el «Pacto Verde Europeo», adoptada por la Comisión el 11 de diciembre de 2019[3]. Las gravísimas consecuencias de la pandemia de COVID-19 para la salud y el bienestar económico de los ciudadanos de la Unión no han hecho sino reforzar la necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo.

(2) El Pacto Verde Europeo combina un conjunto completo de medidas e iniciativas que se refuerzan entre ellas, cuyo objetivo es lograr la neutralidad climática en la Unión de aquí a 2050, y establece una nueva estrategia de crecimiento destinada a transformar la Unión en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, competitiva y que utiliza eficientemente los recursos,, en la que el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos. Ese Pacto aspira también a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la Unión, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. Al mismo tiempo, esta

1 DO C […] de […], p. […].
2 DO C […] de […], p. […].
3 Comunicación de la Comisión, de 11 de diciembre de 2019, sobre El Pacto Verde Europeo, COM(2019) 640 final.

transición afecta de manera diferente a mujeres y hombres y ejerce un efecto concreto sobre algunos grupos desfavorecidos, como las personas mayores, las personas con discapacidad y las personas pertenecientes a minorías raciales o étnicas. Por lo tanto, debe garantizarse que la transición sea justa e inclusiva, sin dejar a nadie atrás.

(3) La Unión se comprometió a reducir, de aquí a 2030, las emisiones netas de gases de efecto invernadero en el conjunto de su economía en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990 en la contribución determinada a nivel nacional actualizada presentada a la Secretaría de la CMNUCC el 17 de diciembre de 2020.

(4) En el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo[4], la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en toda la economía de aquí a 2050. Dicho Reglamento establece también un compromiso vinculante de la Unión de reducir de aquí a 2030 las emisiones netas internas de gases de efecto invernadero (las emisiones tras la deducción de las absorciones) en al menos un 55 % por debajo de los niveles de 1990.

(5) Se espera que todos los sectores de la economía, incluido el sector del transporte por carretera, contribuyan a lograr esta reducción de emisiones.

(6) El paquete legislativo «Objetivo 55», adoptado por la Comisión Europea en 2021, tiene por objeto aplicar el objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030. Abarca una serie de ámbitos de actuación: la revisión del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo[5] es parte integral de dicho paquete.

(7) En la Comunicación REPowerEU[6] se planteaba un plan para hacer que la Unión fuese independiente de los combustibles fósiles rusos mucho antes ya del fin de esta década. La Comunicación destaca la importancia, entre otras cosas, de seguir aumentando la eficiencia y reduciendo el consumo de combustibles fósiles en el sector del transporte, en el que la electrificación puede combinarse con el uso de hidrógeno no fósil para sustituir a los combustibles fósiles.

(8) A fin de contribuir a la reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero de al menos un 55 % de aquí a 2030 en comparación con 1990, y de conformidad con el principio de primacía de la eficiencia energética, es necesario reforzar los requisitos de reducción establecidos en el Reglamento (UE) 2019/1242 para los vehículos pesados. Asimismo, es necesario establecer una vía clara para nuevas reducciones más allá de 2030 a fin de contribuir a la consecución del objetivo de neutralidad climática para 2050.

(9) El refuerzo de los requisitos de reducción de las emisiones de CO_2 debe incentivar que haya un porcentaje cada vez mayor de vehículos de emisión cero desplegados en el mercado de la Unión, al tiempo que aporta beneficios a los usuarios y a los ciudadanos

---

4 Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

5 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 CO2 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).

6 Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «Plan REPowerEU», COM(2022) 230 final de 18.5.2022.

en términos de calidad del aire y ahorro energético, así como garantizar el mantenimiento de la innovación en la cadena de valor del automóvil. En la actualidad, los vehículos de emisión cero incluyen a los vehículos eléctricos con batería, los de pila de combustible y otros propulsados con hidrógeno, y las innovaciones tecnológicas continúan.

(10) En este contexto, deben fijarse nuevos objetivos reforzados de reducción de emisiones de CO_2 para los vehículos pesados nuevos aplicables a partir de 2030. Estos objetivos deben fijarse a un nivel que envíe una señal clara para acelerar la incorporación de los vehículos de emisión cero en el mercado de la Unión y estimular la innovación en tecnologías de emisión cero de una manera rentable.

(11) La actualización del nuevo modelo de industria[7] prevé la creación conjunta de vías de transición ecológica y digital en cooperación con la industria, las autoridades públicas, los interlocutores sociales y otras partes interesadas. En este contexto, se está desarrollando una vía de transición para que el ecosistema de la movilidad acompañe la transición de la cadena de valor del automóvil. Esta vía debe prestar especial atención a las pymes de la cadena de suministro del automóvil y a la consulta de los interlocutores sociales, en particular por parte de los Estados miembros, y también apoyarse en la Agenda de Capacidades Europea con iniciativas como el Pacto por las Capacidades para movilizar al sector privado y a otras partes interesadas, con el fin de mejorar las capacidades y reciclar profesionalmente a los trabajadores europeos en vista de las transiciones ecológica y digital y del Mecanismo para el Impulso del Talento en el marco de la iniciativa para aprovechar el talento en las regiones de la UE. También se están abordando medidas e incentivos adecuados a escala europea y nacional para mejorar la asequibilidad de los vehículos de emisión cero. Esto podría incluir, por ejemplo, la posibilidad de que los Estados miembros utilicen la propuesta del Fondo Social para el Clima para ayudar a las microempresas a adquirir camiones de emisión cero.

El Plan Industrial del Pacto Verde[8] mejorará la competitividad de la industria europea de cero emisiones netas y apoyará la rápida transición hacia la neutralidad climática. El objetivo de dicho Plan es crear un entorno más propicio para el aumento de la capacidad de fabricación de la UE en relación con las tecnologías y productos de cero emisiones netas necesarios para cumplir los ambiciosos objetivos climáticos de Europa.

(12) Los objetivos a escala del parque de la Unión deben complementarse con el necesario despliegue de la infraestructura de recarga y repostaje, tal como se establece en la propuesta de Reglamento de la Comisión relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos[9].

(13) La transición hacia la neutralidad climática requiere inversiones significativas en las redes eléctricas, en particular en la mejora de la capacidad, la resiliencia y el

---

7 Comunicación de la Comisión «Actualización del nuevo modelo de industria de 2020: Creación de un mercado único más sólido para la recuperación de Europa» [COM(2021) 350 final de 5 de mayo de 2021].

8 COM(2023) 62 final.

9 Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, 14.7.2021, COM(2021) 559 final.

almacenamiento, así como conexiones adicionales. En lo que respecta a los vehículos pesados, con los niveles objetivo propuestos en el artículo 3 *bis* para el año 2030, la proporción de vehículos de emisión cero en el parque total de vehículos que circulan por carretera, así como el consumo de electricidad en el sector, seguirán siendo limitados. Por lo tanto, la repercusión correspondiente en la red eléctrica también seguirá siendo limitada.

(14) Los fabricantes deben contar con la flexibilidad suficiente para adaptar sus flotas a lo largo del tiempo con el fin de gestionar de manera rentable la transición hacia vehículos de emisión cero, por lo que conviene mantener el enfoque de reducción de los niveles objetivo en etapas de cinco años.

(15) Debido a la estructura heterogénea del parque total de camiones, no es posible predecir plenamente si, para todos los usos especializados, los avances tecnológicos serán lo suficientemente rápidos como para garantizar que la tecnología de cero emisiones de escape será una opción viable. Por ejemplo, hay usos, como vehículos pesados de larga distancia en circunstancias meteorológicas y morfológicas territoriales específicas, y autocares y camiones para aplicaciones críticas de seguridad y protección, que no pueden alcanzarse mediante tecnologías de cero emisiones de escape. Los vehículos en cuestión deben constituir una proporción limitada del total del parque de vehículos pesados. A la vista de estas consideraciones, debe dejarse cierto margen en el objetivo para 2040 con el fin de adaptarse a la evolución de la tecnología que aún ha de producirse.

(16) Al basar la adjudicación de contratos para la adquisición o el uso de los vehículos a que se refiere el punto 4.2 del anexo I, los poderes adjudicadores o las entidades adjudicadoras deben considerar la resiliencia del suministro, en particular teniendo en cuenta las «Directrices sobre la participación de licitadores y bienes de terceros países en el mercado de contratación pública de la UE» [C (2019) 5494 final].

(17) Con los objetivos más estrictos a escala del parque de la Unión a partir de 2030, los fabricantes deberán poner muchos más vehículos de emisión cero en el mercado de la Unión. En este contexto, el mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero o de baja emisión dejaría de cumplir su finalidad original y podría socavar la eficacia del Reglamento (UE) 2019/1242. El mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero o de baja emisión se suprime a partir de 2030.

(18) La posibilidad de asignar los ingresos procedentes de las primas por exceso de emisiones a un fondo específico o a un programa pertinente se ha evaluado de conformidad con el artículo 15, apartado 4, del Reglamento (UE) 2019/1242, con la conclusión de que esto aumentaría significativamente la carga administrativa, sin aportar beneficios directos al sector del automóvil en su transición. Por consiguiente, los ingresos procedentes de las primas por exceso de emisiones se deben seguir considerando ingresos del presupuesto general de la Unión, de conformidad con el artículo 8, apartado 4, del Reglamento (UE) 2019/1242.

(19) El objeto debe ampliarse para incluir también las obligaciones de seguimiento y comunicación que se integran en el Reglamento (UE) 2019/1242 mediante el presente Reglamento.

(20) El Reglamento (UE) 2019/1242 debe modificarse para abarcar el mismo ámbito de aplicación que el Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo[10].

(21) En el caso de los vehículos que no entran en el ámbito de aplicación de la legislación sobre homologación de tipo de automóviles, como los tractores agrícolas y forestales, los vehículos diseñados y fabricados para su uso por las fuerzas armadas y los vehículos de orugas, las emisiones de CO_2 no están determinadas y, por lo tanto, estos vehículos no tienen que cumplir los objetivos de CO_2 establecidos en el presente Reglamento.

Los vehículos diseñados y fabricados o adaptados para su uso por la protección civil, los servicios de bomberos y las fuerzas de orden público o de urgencias médicas homologados voluntariamente también deben quedar exentos de la obligación de cumplir los objetivos de CO_2 del presente Reglamento, a fin de no crear un incentivo para dejar de homologar voluntariamente dichos vehículos, lo que tendría consecuencias negativas para la seguridad y el medio ambiente, a menos que el fabricante solicite la inclusión de dichos vehículos.

Los Estados miembros también deben estar facultados para indicar una exención de la obligación de cumplir los objetivos para aquellos vehículos no diseñados específicamente, pero matriculados, para su uso por la protección civil, los servicios de bomberos, las fuerzas de orden público, los servicios armados o las urgencias médicas, como los autocares normales utilizados para el transporte de la policía o del ejército, confirmando que dicha exención responde al interés público.

En cuanto a determinados grupos de vehículos que disponen de una homologación de tipo, pero cuyas emisiones de CO_2 aún no se han determinado por razones técnicas, no tienen que cumplir los objetivos de CO_2 establecidos en el presente Reglamento. Se trata, por ejemplo, de vehículos especiales, como grúas móviles, portadores de multiequipos hidráulicos o vehículos de transporte de carga excepcional, vehículos todoterreno, como determinados vehículos utilizados para fines mineros, forestales y agrícolas, así como otros vehículos con configuraciones no normalizadas de ejes, como los vehículos de más de cuatro ejes o más de dos ejes motores, los autobuses pequeños con una masa máxima inferior a 7,5 t y los camiones pequeños con una masa máxima inferior a 5 t.

Los vehículos profesionales, como los camiones de basura, los volquetes o las hormigoneras, deben seguir estando exentos del cálculo de las emisiones específicas medias de CO2 de los fabricantes.

(22) Deben introducirse determinadas definiciones para armonizar la terminología con la de la legislación de la Unión sobre homologación de tipo de los vehículos, en particular el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo[11] y el Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión[12].

---

10 Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO2 y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos (DO L 173 de 9.7.2018, p. 1).

11 Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se

(23) A efectos de la recién introducida transferencia de vehículos entre fabricantes y del establecimiento de una exención para los fabricantes que solo producen pocos vehículos, debe añadirse al Reglamento (UE) 2019/1242 una definición del término «grupo de entidades vinculadas», en esencia, siguiendo la terminología utilizada en el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo[13] para los vehículos ligeros.

(24) A la hora de definir las obligaciones de los fabricantes individuales, los objetivos de reducción de CO_2 a escala del parque de la Unión para el nuevo parque de vehículos pesados deben traducirse en objetivos de reducción específicos para los subgrupos que deben definirse según las características técnicas de los vehículos que incluyen.

(25) Dado que las emisiones de CO_2 relacionadas con los remolques tienen una gran repercusión en las emisiones globales de CO2 y en el consumo de energía de los vehículos de motor, también deben definirse los objetivos correspondientes a los remolques.

(26) Debido a la preparación técnica del subsector y a la necesidad de mejorar la calidad del aire en las ciudades, debe establecerse una cuota mínima obligatoria de nuevos autobuses urbanos de emisión cero.

(27) Una cuota mínima obligatoria de autobuses urbanos de emisión cero debe reflejar la necesidad social de un transporte público asequible, también en las zonas rurales. El aumento de la oferta de autobuses urbanos de emisión cero como resultado de dicha cuota mínima obligatoria debe tener un efecto positivo en el coste de adquisición, tanto en términos del precio de compra inicial como del coste total de la propiedad de autobuses urbanos de emisión cero, que refleje el ahorro de combustibles fósiles como consecuencia de su funcionamiento. La contratación conjunta de autobuses urbanos sobre la base de la plataforma *Clean Bus Europe* puede reducir aún más el coste de adquisición de dichos autobuses, y los Estados miembros podrían utilizar la propuesta del Fondo Social para el Clima para apoyar a los ciudadanos vulnerables con billetes o abonos de transporte público reducidos o gratuitos. Por último, los autobuses y autocares regionales y de larga distancia, también para el transporte en las zonas rurales, siguen estando sujetos a los objetivos para los vehículos pesados. El apoyo del Fondo Social para el Clima podría abordar las necesidades específicas de las zonas rurales y prevenir la pobreza en el transporte[14] garantizando el acceso a un transporte público asequible.

(28) El factor de emisión cero y de baja emisión debe aplicarse por última vez al período de comunicación del año 2029, ya que después de ese tiempo ya no se considera

---

modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE.

12 Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2017, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la determinación de las emisiones de CO2 y el consumo de combustible de los vehículos pesados, y por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión (DO L 349 de 29.12.2017, p. 1).

13 Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

14 En consonancia con la definición del Reglamento relativo al Fondo Social para el Clima, artículo 2, apartado 2 *bis*.

necesario como incentivo para promover la entrada en el mercado de los vehículos de emisión cero.

(29) Dado que son las entidades comerciales y no las jurídicas las que deben tenerse en cuenta a efectos de cumplimiento, debe permitirse a los fabricantes económicamente vinculados, dentro de determinados límites, transferir vehículos entre ellos a efectos de la contabilidad de estos vehículos con arreglo al Reglamento (UE) 2019/1242.

(30) Además, con el fin de reforzar el desarrollo de nuevas tecnologías de emisión cero en pequeñas y medianas empresas especializadas, también debe ser posible transferir vehículos de emisión cero entre entidades no vinculadas.

(31) A fin de evitar costes de cumplimiento desproporcionadamente elevados y de reducir la carga administrativa, los fabricantes que produzcan pocos vehículos que cumplan determinados requisitos legales deben quedar exentos del cumplimiento de los objetivos de emisiones de CO_2. Dado que están obligados a cumplir las obligaciones de comunicación del Reglamento (UE) 2019/1242, existe un mecanismo de control adecuado para dichos fabricantes.

(32) El actual sistema de créditos y deudas de emisiones plurianuales debe ampliarse hasta 2039, ya que los objetivos de reducción siguen reforzándose más allá de 2030 hasta 2040 y requieren avances técnicos prospectivos de los fabricantes durante ese período.

(33) El Reglamento (UE) 2019/1242 debe establecer claramente, para cada categoría de vehículos, quién es el fabricante al que debe atribuirse un vehículo, teniendo en cuenta específicamente las diferentes constelaciones de los vehículos de la categoría M.

(34) Las normas sobre la verificación de los datos de control también deben abarcar posibles correcciones *ex post* de errores en dichos datos comunicados y la manera en que la Comisión debe gestionar dichas correcciones para la aplicación de los objetivos de emisiones de CO_2 del parque de vehículos.

(35) La evaluación de las emisiones de CO_2 de referencia debe modificarse para incluir también los subgrupos de vehículos recientemente incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento 2019/1242.

(36) El seguimiento y la comunicación por parte de los fabricantes y los Estados miembros es una condición previa esencial para la aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242. La fusión del Reglamento (UE) 2018/956 en el Reglamento (UE) 2019/1242 debe generar sinergias y permitir la interpretación de las disposiciones teniendo en cuenta los objetivos de ambos Reglamentos.

(37) Con ocasión de la fusión de las disposiciones sobre seguimiento y comunicación en el Reglamento (UE) 2019/1242, debe aprovecharse la oportunidad para modificar ligeramente dichas disposiciones a la luz de la experiencia adquirida en los dos primeros ciclos de comunicación en virtud del Reglamento (UE) 2018/956.

(38) Teniendo en cuenta que la determinación ya no será realizada por los fabricantes por sí solos, la comunicación de las emisiones de CO_2 y otros datos técnicos de los vehículos debe ampliarse más allá de los fabricantes a las entidades que lleven a cabo la determinación de los vehículos con arreglo al Reglamento (UE) 2017/2400 y al

Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión[15]. Los datos que deben comunicarse deben incluir el archivo de registro del fabricante.

(39) La Comisión debe estar facultada para tener en cuenta el progreso técnico, la evolución de la logística del transporte de mercancías, los ajustes necesarios basados en la aplicación del presente Reglamento y las modificaciones de la legislación subyacente en materia de homologación de tipo, así como para garantizar que los requisitos de datos y el procedimiento de seguimiento y comunicación sigan siendo pertinentes a lo largo del tiempo para evaluar la contribución del parque de vehículos pesados a las emisiones de CO_2, garantizar la disponibilidad de datos sobre tecnologías nuevas y avanzadas de reducción de CO_2 y sobre los resultados de los ensayos de verificación en carretera, así como para garantizar que los intervalos de valor de resistencia aerodinámica siguen siendo pertinentes a efectos de información y comparabilidad, y también para complementar las disposiciones sobre multas administrativas.

(40) Por estas razones, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que se refiere a la modificación de los criterios que definen los subgrupos de vehículos y los vehículos profesionales, para los intervalos operativos de las diferentes tecnologías de propulsión eléctrica, la lista y el peso de los perfiles de misión, las cargas útiles, el número de pasajeros, las masas de pasajeros, las cargas útiles máximas técnicamente admisibles, el número máximo de pasajeros y los volúmenes de carga de los subgrupos de vehículos y los valores de kilometraje anuales; a la modificación de los requisitos en materia de datos y el procedimiento de seguimiento y comunicación establecidos en los anexos del presente Reglamento; a la especificación de los datos que deben comunicar los Estados miembros para el seguimiento de los resultados de los ensayos de verificación en carretera, a la modificación de los intervalos de valor de resistencia aerodinámica; y a la definición de los criterios, el cálculo y el método de recaudación de las multas administrativas impuestas a los fabricantes. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupan de la preparación de actos delegados.

(41) El Reglamento (UE) 2018/956 debe derogarse con un calendario que permita concluir el período de comunicación en curso en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento con arreglo a las normas aplicables al inicio de dicho período de comunicación, incluidos todos los procesos posteriores al tratamiento de los datos recogidos. Por consiguiente, el presente Reglamento debe aplicarse desde el inicio del siguiente período de comunicación.

---

[15] Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión, de 1 de agosto de 2022, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al rendimiento de los remolques pesados con respecto a su influencia en las emisiones de CO2, el consumo de combustible, el consumo de energía y la autonomía con cero emisiones de los vehículos de motor, y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683, DO L 205 de 5.8.2022, p. 145.

(42) Procede, por lo tanto, modificar el Reglamento (UE) 2019/1242 en consecuencia,

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Modificaciones del Reglamento (UE) 2019/1242

El Reglamento (UE) 2019/1242 queda modificado como sigue:

1) el artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1

Objeto y objetivo

1. El presente Reglamento establece requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 para los vehículos pesados nuevos para contribuir al cumplimiento del objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2018/842[16], y de los objetivos del Acuerdo de París[17], así como para garantizar el funcionamiento adecuado del mercado interior.

2. El presente Reglamento establece asimismo los requisitos para la comunicación de las emisiones de CO_2 y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión.»;

2) el artículo 2 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos nuevos que hayan recibido una homologación de tipo o una homologación individual con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858 o que no requieran una homologación de tipo con arreglo al artículo 2, apartado 3, del mismo Reglamento, pertenecientes a las categorías siguientes:

a) M_2 y M_3;

b) N_1, que no entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/631, N_2 y N_3;

c) O_3 y O_4.

A efectos del presente Reglamento, dichos vehículos se considerarán vehículos pesados. Los vehículos incluidos en las letras a) y b) se denominarán vehículos pesados de motor.

Las categorías de vehículos mencionadas en el presente Reglamento hacen referencia a las categorías de vehículos tal como se definen en el artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/858 y en su anexo I.»;

b) el apartado 2 se modifica como sigue:

---

16 Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros entre 2021 y 2030 que contribuyan a la acción por el clima, con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 16 de 19.6.2018, p. 26).

17 DO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

i) el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los vehículos mencionados en el apartado 1, a los fines del presente Reglamento, se considerarán vehículos pesados nuevos en un período de comunicación determinado, si se matriculan en la Unión por primera vez en ese período y no han sido matriculados previamente fuera de la Unión.»;

ii) se añade el párrafo siguiente:

«El apartado 1 no se aplicará a los vehículos matriculados por primera vez durante un período no superior a un mes y matriculados únicamente con fines de transición a un país no perteneciente a la Unión.»;

c) se añaden los apartados 4, 5 y 6 siguientes:

«4. No obstante lo dispuesto en el artículo 2, apartado 3, del Reglamento (UE) 2017/2400, los vehículos homologados que entren en el ámbito de aplicación del artículo 2, apartado 3, letra b), del Reglamento (UE) 2018/858 no estarán sujetos a los objetivos en materia de emisiones de CO_2 establecidos en el artículo 3 *bis* del presente Reglamento, a menos que el fabricante opte por incluir dichos vehículos en el cálculo de sus emisiones y objetivos específicos de CO_2 al comunicar el vehículo de conformidad con el anexo IV, parte B, del presente Reglamento.

5. Los vehículos distintos de los mencionados en el apartado 4 matriculados para su uso por la protección civil, los servicios de bomberos, las fuerzas de orden público, los servicios armados o las urgencias médicas no estarán sujetos a los objetivos de emisiones de CO_2 con arreglo al artículo 3 *bis* si un Estado miembro lo indica en el proceso de matriculación y comunicación, confirmando así en los datos comunicados de conformidad con el anexo IV, parte A, que la finalidad del vehículo no puede ser atendida por igual por un vehículo de emisión cero y, por tanto, redunda en el interés público matricular un vehículo con un motor de combustión para cumplir esa finalidad.

6. Las obligaciones de comunicación establecidas en los artículos 13 *bis* a 13 *septies* se aplicarán también a los vehículos que no estén sujetos a objetivos de emisiones de CO_2 de conformidad con los apartados 4 y 5 del presente artículo.»;

3) el artículo 3 se modifica como sigue:

a) el punto 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1) “emisiones de CO_2 de referencia”: la media de las emisiones específicas de CO_2 en el período de referencia de todos los vehículos pesados nuevos en cada uno de los subgrupos de vehículos, determinadas de conformidad con el punto 3 del anexo I;»;

b) Se insertan los puntos 3 *bis* y 3 *ter* siguientes:

«3 *bis*) “período de comunicación”: el período de un año determinado comprendido entre el 1 de julio y el 30 de junio del año siguiente;

3 *ter*) “período de referencia”: el período de comunicación de un año determinado con respecto al cual se especifican las obligaciones reglamentarias

de reducción para un subgrupo de vehículos determinado en virtud del presente Reglamento;»;

c) el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5) “objetivo de emisiones específicas de CO_2”: el objetivo de las emisiones de CO_2 de un solo fabricante, determinado anualmente para el período de comunicación precedente de conformidad con el punto 4 del anexo I;»;

d) el punto 9 se sustituye por el texto siguiente:

«9) “vehículos profesionales”: vehículos pesados destinados a ser utilizados para tareas específicas que, de acuerdo con la información de su certificado de conformidad comunicada por los Estados miembros, cumple los criterios establecidos en el punto 1.2 del anexo I;»;

e) se suprime el punto 10;

f) se insertan los puntos 10 *bis* y 10 *ter* siguientes:

«10 *bis*) “responsable de comunicación”: una entidad responsable de la comunicación de datos a la Comisión;

10 *ter*) “determinación de un vehículo pesado”: la determinación de sus emisiones de CO_2 o parámetros de entrada de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (UE) 2017/2400, o la evaluación de su rendimiento con respecto a su influencia en las emisiones de CO_2 y el consumo de combustible de conformidad con el artículo 8 del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión;»;

g) el punto 11 se sustituye por el texto siguiente:

«11) “vehículo de emisión cero”: los siguientes vehículos:

a) un vehículo pesado de motor con un máximo de 5 g/(t·km) o 5 g/(p·km) de emisiones de CO_2 determinadas de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (UE) 2017/2400;

b) un vehículo pesado de motor que cumpla las condiciones del punto 1.1.4 del anexo I del presente Reglamento si no se han determinado emisiones de CO_2 de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/2400;

c) un remolque equipado con un dispositivo que ayude de forma activa a su propulsión y que no tenga un motor de combustión interna, o que tenga un motor de combustión interna que emita menos de 5 g CO2/kWh, determinado de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y sus medidas de ejecución, o con el Reglamento n.º 49 de la CEPE.».

h) el punto 12 se sustituye por el texto siguiente:

«12) “vehículo pesado de baja emisión”: un vehículo pesado que no sea un vehículo pesado de emisión cero, con emisiones específicas de CO_2 de menos de la mitad de las emisiones de CO_2 de referencia de todos los vehículos del subgrupo de vehículos al que pertenece el vehículo pesado, determinadas en virtud del punto 2.3.4 del anexo I;»;

i) se añaden los puntos 16 a 23 siguientes:

«16) “vehículo primario de un vehículo pesado”: un vehículo primario tal como se define en el artículo 3, punto 22, del Reglamento (UE) 2017/2400, para cuya simulación se asigna una carrocería genérica que corresponde a la carrocería real del vehículo pesado con respecto a sus configuraciones de piso (bajo/alto, un solo piso/dos pisos) y cualquier otro parámetro aplicable;

17) “vehículo completado”: tal como se define en el artículo 3, punto 26, del Reglamento (UE) 2018/858;

18) “vehículo completo”: tal como se define en el artículo 3, punto 27, del Reglamento (UE) 2018/858;

19) “vehículo todoterreno”: un vehículo todoterreno tal como se define en el anexo I, parte A, punto 2.1, del Reglamento (UE) 2018/858;

20) “vehículo especial”: tal como se define en el artículo 3, punto 31, del Reglamento (UE) 2018/858;

21) “vehículo especial todoterreno”: vehículo especial todoterreno según se especifica en el anexo I, parte A, punto 2.3.1, del Reglamento (UE) 2018/858;

22) “certificado de conformidad”: tal como se define en el artículo 3, punto 5, del Reglamento (UE) 2018/858;

23) “contrato público”: en el contexto de los procedimientos de contratación pública y salvo disposición contraria, un contrato público tal como se define en el artículo 2, apartado 1, punto 5, de la Directiva 2014/24/UE, “contratos” tal como se definen en el artículo 2, punto 1, de la Directiva 2014/25/UE, así como “concesiones“ tal como se definen en el artículo 5, punto 1, de la Directiva 2014/23/UE»;

j) se añade el apartado siguiente:

«A efectos del presente Reglamento se entenderá por “grupo de fabricantes vinculados” un fabricante y sus empresas vinculadas.

Por “empresas vinculadas” se entenderá:

a) las empresas en las que el fabricante disponga, directa o indirectamente:

i) del poder de ejercer más de la mitad de los derechos de voto, o

ii) del poder de designar a más de la mitad de los miembros del consejo de vigilancia o de administración o de los órganos que representen legalmente a la empresa, o

iii) del derecho a dirigir las actividades de la empresa;

b) las empresas que dispongan, directa o indirectamente, de los derechos o facultades mencionados en la letra a) con respecto del fabricante;

c) aquellas en las que una empresa de las contempladas en la letra b) disponga, directa o indirectamente, de los derechos o facultades enumerados en la letra a);

d) las empresas en las que el fabricante disponga, conjuntamente con una o varias de las empresas mencionadas en las letras a), b) o c), de los derechos o facultades enumerados en la letra a), o aquellas en las que dos o más de estas últimas empresas dispongan conjuntamente de esos derechos o facultades;

e) las empresas en las que los derechos o facultades enumerados en la letra a) sean titularidad conjunta del fabricante o de una o varias de sus empresas vinculadas, mencionadas en las letras a) a d), y uno o varios terceros.»;

4) se insertan los artículos 3 *bis* a 3 *quater* siguientes:

«Artículo 3 *bis*

Objetivos de emisiones de CO_2

1. Las emisiones medias de CO_2 del parque de vehículos de motor pesadosnuevos de la Unión, distintos de los vehículos especiales, todoterreno, todoterreno especiales y profesionales, se reducirán en los siguientes porcentajes en comparación con las emisiones medias de CO_2 del período del año 2019:

a) para los subgrupos de vehículos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH para los períodos de comunicación de los años 2025 a 2029, en un 15 %,

b) para todos los subgrupos de vehículos para los períodos de comunicación de los años 2030 a 2034, en un 45 %,

c) para todos los subgrupos de vehículos para los períodos de comunicación de los años 2035 a 2039, en un 65 %,

d) para todos los subgrupos de vehículos para los períodos de comunicación de los años a partir de 2040, en un 90 %.

2. A estos objetivos de emisiones de CO_2, los subgrupos de vehículos deben contribuir con arreglo a lo establecido en el punto 4.3 del anexo I.

3. Las emisiones de CO_2 relacionadas con el parque de remolques nuevos de la Unión se mejorarán de conformidad con el punto 4.3 del anexo I.

Artículo 3 *ter*

Objetivo de vehículos de emisión cero para los autobuses urbanos

1. En el caso de los vehículos a que se refiere el anexo I, punto 4.2, los fabricantes cumplirán las proporciones mínimas de vehículos de emisión cero en su parque de vehículos pesados nuevos establecidas en el anexo I, punto 4.3. En el caso de los autobuses urbanos nuevos, la proporción de vehículos de emisión cero será del 100 % a partir del período de comunicación del año 2030.

2. Los Estados miembros podrán decidir excluir de la obligación prevista en el presente artículo una proporción limitada de los autobuses urbanos matriculados en cada período de comunicación, confirmando que la finalidad del vehículo no puede ser atendida por igual por un vehículo de emisión cero y, por tanto, redunda en el interés público matricular un vehículo de emisión distinta de cero para cumplir esa finalidad, debido a la rentabilidad socioeconómica en vista de la morfología territorial o las circunstancias meteorológicas específicas.

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 a fin de definir la proporción máxima de vehículos que un Estado miembro puede excluir y los costes y beneficios socioeconómicos habida cuenta de la morfología territorial y las circunstancias meteorológicas que justifican la exclusión mencionada en el apartado anterior.

3. En relación con la utilización de los vehículos a que se refiere el presente artículo, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 a fin de establecer especificaciones técnicas comunes, en particular normas, en relación con:

a) la interoperabilidad técnica y abierta entre la infraestructura de recarga y repostaje y los vehículos, en términos de conexiones físicas e intercambio de comunicaciones;

b) el intercambio y uso seguros de los datos generados.

Artículo 3 *quater*

Procedimientos de contratación pública

1. Los poderes o entidades adjudicadores aplicarán, para la adjudicación de los contratos públicos para la adquisición o el uso de los vehículos a que se refiere el artículo 3 *ter*, el criterio de la oferta más ventajosa económicamente, que incluirá la mejor relación calidad-precio y la contribución de la oferta a la seguridad del suministro, respetando el Derecho internacional aplicable.

2. La contribución de la oferta a la seguridad del suministro se evaluará, entre otras cosas, sobre la base de:

a) la proporción de productos u ofertas originarios de terceros países, determinada de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo;

b) la introducción por parte de terceros países de una medida restrictiva o distorsionadora sobre dichos vehículos o de la interoperabilidad técnica y abierta entre la infraestructura de recarga y repostaje y los vehículos;

c) la disponibilidad de piezas de recambio esenciales para el funcionamiento del equipo objeto de la licitación;

d) el compromiso del licitador de que los posibles cambios en su cadena de suministro durante la ejecución del contrato no afectarán negativamente a dicha ejecución;

e) una certificación o documentación que demuestre que la organización de la cadena de suministro del licitador le permitirá cumplir el requisito de seguridad del suministro.

3. De conformidad con el artículo 3 *ter*, la contribución del licitador a la seguridad del suministro tendrá una ponderación de entre el 15 % y el 40 % de los criterios de adjudicación. »;

5) en el artículo 4, párrafo primero, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) los datos comunicados para los vehículos pesados nuevos del fabricante matriculados en el período de comunicación precedente; y»;

6) el artículo 5 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. A partir del 1 de julio de 2020 y en cada período de comunicación posterior hasta el período de comunicación del año 2029, la Comisión determinará para cada fabricante el factor de emisión cero y de baja emisión para el período de comunicación precedente.

El factor de emisión cero y baja emisión tendrá en consideración el número y las emisiones de CO_2 de todos los vehículos pesados de emisión cero y de baja emisión del parque del fabricante.»;

b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Para los períodos de comunicación de 2025 a 2029, el factor de emisión cero y de baja emisión se determinará, sobre la base de un índice de referencia del 2 %, de conformidad con el punto 2.3.2 del anexo I.»;

c) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. El factor de emisión cero y de baja emisión reducirá las emisiones específicas medias de CO_2 de un fabricante hasta un máximo del 3 %. La contribución de los vehículos de emisión cero de la categoría N, distintos de los de los subgrupos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, a dicho factor reducirá las emisiones específicas medias de CO_2 de un fabricante hasta un máximo del 1,5 %.»;

7) el artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6

Objetivos de emisiones específicas de CO_2 de un fabricante

Para el período de comunicación del año 2025 y en cada período de comunicación posterior, la Comisión determinará para cada fabricante un objetivo de emisiones específicas de CO_2 para el período de comunicación precedente. Dicho objetivo se determinará de conformidad con el punto 4.1 del anexo I.»;

8) se insertan los artículos 6 *bis* y 6 *ter* siguientes:

«Artículo 6 *bis*

Transferencia de vehículos entre fabricantes

1. A efectos del cálculo de las emisiones específicas medias de CO_2 de los fabricantes de conformidad con el artículo 4 y el punto 2.2 del anexo I, los vehículos individuales podrán transferirse entre fabricantes, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

a) para todas las transferencias: la solicitud deberá ser presentada conjuntamente por el fabricante transmisor y el receptor;

b) para las transferencias de vehículos distintos de los vehículos de emisión cero, el fabricante transmisor y el receptor deben pertenecer a un grupo de fabricantes vinculados;

c) para las transferencias de vehículos de emisión cero entre fabricantes que no pertenezcan a un grupo de fabricantes vinculados: el número de vehículos de emisión cero transferidos a un fabricante no debe superar el 5 % de todos sus vehículos pesados nuevos matriculados en un período de comunicación determinado.

Los fabricantes comunicarán las solicitudes de transferencia a la Comisión haciendo uso de las herramientas electrónicas facilitadas por la Comisión.

2. Cuando la Comisión considere que se cumplen las condiciones de una transferencia, no tendrá en consideración el vehículo transferido para el cálculo de los valores pertinentes para el fabricante transmisor, sino que lo tendrá en consideración para el cálculo de los valores pertinentes para el fabricante receptor.

Artículo 6 *ter*

Exención para los fabricantes que producen pocos vehículos

1. Si en un período de comunicación determinado se matricularon menos de cien vehículos pesados nuevos de un fabricante, las emisiones específicas medias de CO_2 conforme a lo dispuesto en el artículo 4 y en el punto 2.7 del anexo I, y los objetivos de emisiones específicas de CO_2 conforme a lo dispuesto en el artículo 6 y en el punto 4.1 del anexo I se fijarán en "0" en el período de comunicación correspondiente.
2. Los valores de las emisiones específicas medias de CO_2 y de las emisiones específicas de CO_2 no se incluirán en la publicación con arreglo al artículo 11 en el caso de los fabricantes y períodos de comunicación en cuestión.
3. La exención establecida en el apartado 1 no se aplicará en un período de comunicación determinado en ninguno de los siguientes casos:

   a) a petición del fabricante;

   b) si el fabricante solicita una transferencia de vehículos de conformidad con el artículo 6 *bis*;

   c) si el fabricante forma parte de un grupo de fabricantes vinculados con otro fabricante al que no se aplica la exención del apartado 1, o de un grupo de fabricantes vinculados que matricularon colectivamente más de cien vehículos en ese período de comunicación.
4. Los fabricantes que formen parte de un grupo en el sentido del apartado 3, letra c), informarán a la Comisión si han matriculado menos de cien vehículos en un período de comunicación determinado.
5. Los fabricantes a los que no se aplique la exención establecida en el apartado 1 informarán a la Comisión, en cada período de comunicación , de todas sus empresas vinculadas que cumplan las condiciones de la exención establecida en el apartado 1.
6. Los fabricantes comunicarán la información necesaria a la Comisión haciendo uso de las herramientas electrónicas facilitadas por la Comisión.»;

9) el artículo 7 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, párrafo primero, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Con el fin de determinar el cumplimiento de un fabricante de sus objetivos de emisiones específicas de CO_2 en los períodos de comunicación de los años 2025 a 2039, deben tenerse en cuenta sus créditos o deudas de emisiones determinados de conformidad con el anexo I, punto 5, que corresponden al número de vehículos pesados nuevos del fabricante en un período de comunicación, multiplicados por:»;

b) en el apartado 1, párrafo segundo, «2029» se sustituye por «2039»;

c) en el apartado 1, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Las deudas de emisiones se adquirirán en los períodos de comunicación de los años 2025 a 2039. No obstante, la deuda de emisiones total de un fabricante no podrá superar el 5 % del objetivo de emisiones específicas de CO_2 del fabricante multiplicado por el número de vehículos pesados del fabricante en ese período (“límite de deuda de emisiones”).»;

d) en el apartado 1, el párrafo cuarto se sustituye por el texto siguiente:

«Los créditos y deudas de emisiones adquiridos en los períodos de comunicación de los años 2025 a 2039, cuando sean aplicables, se transferirán de un período de comunicación al siguiente. No obstante, todas las deudas de emisiones restantes se saldarán en los períodos de comunicación de los años 2029, 2034 y 2039»;.

e) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Las trayectorias de reducción de las emisiones de CO_2 se establecerán para cada fabricante de conformidad con el anexo I, punto 5.1, basadas en las trayectorias lineales siguientes:

a) entre las emisiones de CO_2 de referencia y el objetivo de emisiones de CO_2 para el período de comunicación de los años 2025 o 2030, tal como se especifica en el artículo 3 *bis*, apartado 1, letras a) y b);

b) entre el objetivo de emisiones de CO_2 para el período de comunicación del año 2025 y el objetivo de emisiones de CO_2 para el período de comunicación del año 2030, tal como se especifica en el artículo 3 *bis*, apartado 1, letra b);

c) entre el objetivo de emisiones de CO_2 para el período de comunicación del año 2030 y el objetivo de emisiones de CO_2 para el período de comunicación del año 2035, tal como se especifica en el artículo 3 *bis*, apartado 1, letra c); y

d) entre el objetivo de emisiones de CO_2 para el período de comunicación del año 2035 y el objetivo de emisiones de CO_2 para el período de comunicación del año 2040, tal como se especifica en el artículo 3 *bis*, apartado 1, letra d).»;

10) se insertan los artículos 7 *bis* y 7 *ter* siguientes:

«Artículo 7 *bis*

Atribución de vehículos a un fabricante

Al calcular las emisiones específicas medias de CO_2 en el artículo 4 y los objetivos de emisiones específicas de CO_2 del artículo 6, los vehículos matriculados en un período de comunicación determinado se atribuirán a los siguientes fabricantes:

a) para los vehículos de la categoría N, al fabricante de vehículos tal como se define en el artículo 3, punto 4 *bis*, del Reglamento (UE) 2017/2400;

b) para los vehículos de la categoría M, al fabricante del vehículo primario tal como se define en el artículo 3, punto 29, del Reglamento (UE) 2017/2400;

c) para los vehículos de la categoría O, al fabricante de vehículos tal como se define en el artículo 2, punto 5, del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362.

Artículo 7 *ter*

Cálculo de las emisiones específicas medias de CO_2 de los vehículos de la categoría M

En el caso de los vehículos de la categoría M, se aplicará lo siguiente:

a) para el cálculo de las emisiones específicas medias de CO_2 en un subgrupo de un fabricante, un vehículo pesado nuevo de la categoría M se considerará con sus emisiones específicas de CO_2 como vehículo completo o completado en el punto 2.2.2 del anexo I y no se tendrá en consideración en el punto 2.2.3 del anexo I;

b) no obstante, a petición del fabricante a que se refiere el artículo 7 *bis*, letra b), y con sujeción a la condición establecida en el apartado 3, un vehículo pesado nuevo de la categoría M se considerará con las emisiones específicas de CO_2 de su vehículo primario en el punto 2.2.3 del anexo I y no se considerará en el punto 2.2.2 del anexo I;

c) una solicitud a que se refiere la letra b) para un vehículo pesado nuevo de la categoría M no será admisible si su fabricante, tal como se define en el artículo 7 *bis*, letra b), y el fabricante de su vehículo completo o completado, tal como se define en el artículo 3, apartado 4 *bis*, del Reglamento (UE) 2017/2400, son empresas vinculadas o la misma entidad jurídica. Al presentar dicha solicitud, el fabricante declara que esta condición se mantiene y facilitará información justificativa a la Comisión previa solicitud;

d) la Comisión, con el apoyo de la Agencia, pondrá a disposición a su debido tiempo en formato electrónico las herramientas y orientaciones de procedimiento necesarias para que los fabricantes comuniquen las solicitudes a que se refiere la letra b).»;

11) el artículo 8 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, letra a), los términos «a 2029» se sustituyen por «en adelante»;

b) en el apartado 1, se suprime la letra b);

c) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Se considerará que un fabricante presenta un exceso de emisiones de CO_2 en cualquiera de los casos siguientes:

a) cuando, en cualquier período de comunicación de los años comprendidos entre 2025 y 2028, entre 2030 y 2033 y entre 2035 y 2038, la suma de las deudas de emisión menos la suma de los créditos de emisión supere el límite de deuda de emisiones mencionado en el artículo 7, apartado 1, párrafo tercero;

b) cuando, en el período de comunicación de los años 2029, 2034, 2039 y 2040, la suma de las deudas de emisión menos la suma de los créditos de emisión sea positiva;

c) cuando, a partir del período de comunicación del año 2041 en adelante, las emisiones específicas medias de CO_2 del fabricante sobrepasen su objetivo de emisiones específicas de CO_2.»;

12) el artículo 9 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Las autoridades de homologación de tipo y los fabricantes comunicarán sin demora a la Comisión cualquiera de las siguientes desviaciones con respecto a los datos comunicados:

a) en caso de que los valores de las emisión de CO_2 de los vehículos pesados en servicio, como resultado de las verificaciones realizadas de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 13 del presente Reglamento, se desvíen de los valores indicados en los certificados de conformidad o en el expediente de información de clientes a que se refiere el artículo 9, apartado 4, del Reglamento (UE) 2017/2400;

b) en caso de que se hayan detectado errores debidos a datos de cálculo incorrectos u otras causas en la ejecución de la determinación del CO_2;

c) en caso de que se hayan detectado errores en la ejecución del seguimiento y comunicación;

d) cualquier otra desviación distinta de las mencionadas en las letras a), b) y c).»;

b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La Comisión tendrá en cuenta las desviaciones a que se refiere el apartado 1 para el cálculo de las emisiones específicas medias de CO_2 de un fabricante y de las emisiones de CO_2 de referencia y estudiará la posibilidad de modificar en consecuencia las decisiones adoptadas de conformidad con el artículo 11. La Comisión no estará obligada a tener en cuenta las desviaciones si el nuevo cálculo de las emisiones específicas medias de CO_2 de un fabricante o las emisiones de CO_2 de referencia dan lugar a una desviación inferior al 0,1 %.»;

13) el artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 10

Evaluación de las emisiones de CO_2 de referencia

1. A fin de asegurar la fiabilidad y la representatividad de las emisiones de CO_2 de referencia de los subgrupos de vehículos a los que se aplique un período de comunicación del año 2024 o posterior como período de referencia de conformidad con el punto 3.2 del anexo I, la Comisión evaluará la aplicación de las condiciones en las que se han determinado las emisiones de CO_2 de referencia y establecerá si dichas emisiones se han incrementado indebidamente y, en tal caso, cómo deben corregirse.

2. Si la Comisión llega a la conclusión de que deben corregirse todas o algunas de las emisiones de referencia, adoptará un acto de ejecución con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 16, apartado 2, mediante el que se realicen estas correcciones.»;

14) el artículo 11 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«La lista, para su publicación antes del 30 de abril del año siguiente a un año en el que haya finalizado un período de referencia, incluirá las emisiones de CO_2 de referencia determinadas en dicho período de referencia.»;

b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La Comisión modificará los actos de ejecución adoptados en virtud del apartado 1:

a) cuando se modifiquen los procedimientos de homologación de tipo a los que se refiere el Reglamento (CE) n.º 595/2009 de manera que el nivel de las emisiones de CO_2 de los vehículos representativos especificados con arreglo al presente apartado aumente o disminuya en más de 5 g CO_2/km, con excepción de las modificaciones relativas a los valores de carga útil y número de pasajeros utilizados para determinar las emisiones de CO_2:

i) las emisiones de referencia se calcularán de conformidad con el punto 1 del anexo II;

ii) los nuevos valores se publicarán como complemento de los valores anteriores, indicando el período de comunicación cuando se apliquen por primera vez;

b) cuando los anexos hayan sido modificados de conformidad con el artículo 14, apartado 1, letras a) a f):

i) las emisiones de CO_2 de referencia publicadas previamente se volverán a calcular de conformidad con el anexo I, teniendo en cuenta los parámetros modificados con arreglo al artículo 14, apartado 1, letras a) a f);

ii) el conjunto de emisiones de CO_2 de referencia nuevamente calculado se publicará y sustituirá al conjunto anterior de emisiones de referencia a partir del período de comunicación en el que se apliquen por primera vez los parámetros modificados con arreglo al artículo 14, apartado 1, letras a) a f).»;

c) se añade el apartado siguiente:

«3. En caso de que se modifiquen los procedimientos de homologación de tipo a que se refiere el apartado 2, letra a), el acto de ejecución modificativo especificará o establecerá una metodología para definir uno o varios vehículos representativos de un subgrupo de vehículos, incluidas sus ponderaciones estadísticas y los valores de carga útil y número de pasajeros que deben utilizarse para determinar las emisiones de CO_2, sobre cuya base se establecerá el ajuste a que se refiere el apartado 2, letra a), teniendo en cuenta los datos de control comunicados con arreglo al presente Reglamento y las características técnicas de los vehículos enumerados en el artículo 12, apartado 1, del Reglamento (UE) 2017/2400. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartado 2, del presente Reglamento.»;

15) en el artículo 13, apartado 3, se añade la frase siguiente:

«Cuando los datos de los expedientes de información de clientes, los certificados de conformidad y los certificados de homologación individual no puedan corregirse con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858, la autoridad de homologación de tipo responsable emitirá una declaración de corrección con los datos corregidos y la transmitirá a la Comisión y a las partes interesadas.»;

16) se insertan los artículos 13 *bis* a 13 *septies* siguientes:

«Artículo 13 *bis*

Seguimiento y comunicación por los Estados miembros

1. A partir del período de comunicación del año [*OP*: *insértese el año: si la entrada en vigor es anterior al 1 de julio, insértese el año de entrada en vigor del Reglamento menos 1; si la entrada en vigor es posterior al 30 de junio, insértese el año siguiente*], los Estados miembros realizarán un seguimiento de los datos especificados en la parte A del anexo IV relativos a los vehículos pesados nuevos que se matriculen en la Unión por primera vez.

A más tardar el 30 de septiembre de cada año, a partir de 2020, las autoridades competentes de los Estados miembros comunicarán a la Comisión, de conformidad con el procedimiento de comunicación establecido en el anexo V, dichos datos relativos al período de comunicación anterior, comprendido entre el 1 de julio y el 30 de junio.

2. Las autoridades competentes responsables del seguimiento y la comunicación de los datos de conformidad con el presente Reglamento serán las designadas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 7, apartado 6, del Reglamento (UE) 2019/631.

3. Los vehículos diseñados, fabricados o adaptados para su uso por la protección civil, los servicios de bomberos y las fuerzas de orden público estarán sujetos a la obligación prevista en el presente artículo, a menos que estén exentos en virtud de otras disposiciones.

4. Los vehículos matriculados para su uso por la protección civil, los servicios de bomberos, las urgencias médicas y las fuerzas de orden público, así como los vehículos matriculados para su uso por las fuerzas armadas, estarán sujetos a la obligación establecida en el presente artículo, independientemente de que estén exentos del artículo 3 *bis*, a menos que estén exentos en virtud de otras disposiciones.

Artículo 13 *ter*

Comunicación por los fabricantes u otras entidades responsables de determinar las emisiones de CO_2 de un vehículo pesado

1. Los fabricantes u otras entidades responsables de la determinación de un vehículo pesado a los que se impongan las obligaciones del artículo 9 del Reglamento (UE) 2017/2400 o del artículo 8 del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 comunicarán los datos del vehículo pesado nuevo con arreglo a lo dispuesto en la parte B del anexo IV.

A más tardar el 30 de septiembre de cada año, comunicarán dichos datos a la Comisión de conformidad con el procedimiento de comunicación establecido en el anexo V, para cada vehículo pesado nuevo con una fecha de determinación o evaluación incluida en el período de comunicación que finaliza el 30 de junio.

El presente apartado no se aplicará a los fabricantes u otras entidades exentas de conformidad con el artículo 6 *ter*.

2. Cada fabricante u otra entidad responsable en el sentido del apartado 1 designará un punto de contacto a efectos de la comunicación de datos de conformidad con el presente Reglamento.

3. La obligación de comunicación prevista en el artículo 13 *bis*, apartados 3 y 4, se aplicará a los fabricantes y otras entidades en el sentido del apartado 1.

Artículo 13 *quater*

Registro central de datos sobre vehículos pesados

La Comisión llevará un registro central de los datos sobre vehículos pesados (en lo sucesivo, “registro”) comunicados con arreglo a lo dispuesto en los artículos 13 *bis* y 13 *ter*.

El registro estará a disposición del público, excepto en el caso de las rúbricas que se especifican en el punto 3.2.2 del anexo V.

Con respecto a la rúbrica 23 que se especifica en el anexo IV, parte B, punto 2, el valor se comunicará al público en forma de intervalos, según se establece en el anexo IV, parte C.

El registro será gestionado por la Agencia en nombre de la Comisión.

Artículo 13 *quinquies*

Seguimiento de los resultados de los ensayos de verificación en carretera

1. Cuando estén disponibles, la Comisión hará el seguimiento de los resultados de los ensayos en carretera realizados en el marco del Reglamento (CE) n.º 595/2009 para verificar las emisiones de CO_2 y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 17 que completen el presente Reglamento especificando los datos que deben comunicar las autoridades competentes de los Estados miembros a efectos del apartado 1 del presente artículo.

Artículo 13 *sexies*

Calidad de los datos

1. Las autoridades competentes y los fabricantes serán responsables de que los datos que comuniquen en virtud de los artículos 13 *bis* y 13 *ter* sean correctos y de calidad. Informarán sin demora a la Comisión de cualquier error detectado en los datos comunicados.

2. La Comisión efectuará sus propias verificaciones de la calidad de los datos comunicados en virtud de los artículos 13 *bis* y 13 *ter*.

3. En caso de que la Comisión sea informada de la existencia de errores en los datos o, como consecuencia de sus propias verificaciones, observe discrepancias en el conjunto de datos, adoptará, en su caso, las medidas necesarias para corregir los datos publicados en el registro a que se refiere el artículo 13 *quater*.

4. La Comisión podrá, mediante actos de ejecución, determinar las medidas de verificación y corrección a que se refieren los apartados 2 y 3 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16.

Artículo 13 *septies*

Multas administrativas

1. La Comisión podrá imponer una multa administrativa en cada uno de los siguientes casos:

a) cuando considere que los datos comunicados por el fabricante en virtud del artículo 5 del presente Reglamento divergen de los datos resultantes del archivo de registros del fabricante o del certificado de homologación de tipo del motor expedido

en el marco del Reglamento (CE) n.º 595/2009, y dicha divergencia sea deliberada o debida a una negligencia grave;

b) cuando los datos no se hayan presentado dentro del plazo aplicable con arreglo al artículo 5, apartado 1, y la demora no pueda justificarse debidamente.

Con objeto de verificar los datos a que se refiere la letra a), la Comisión consultará con las correspondientes autoridades de homologación.

Las multas administrativas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias, y no serán superiores a 30 000 EUR por cada vehículo pesado afectado por los datos que diverjan o se demoren respecto de lo dispuesto en las letras a) y b).

2. Sobre la base de los principios establecidos en el apartado 3 del presente artículo, la Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 17 para completar el presente Reglamento estableciendo el procedimiento y los métodos de cálculo y de cobro de las multas administrativas a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

3. Los actos delegados mencionados en el apartado 2 respetarán los siguientes principios:

a) el procedimiento establecido por la Comisión respetará el derecho a una buena administración, y en particular el derecho a ser oído y el derecho de acceso al expediente, además de los intereses legítimos en materia de confidencialidad y secretos comerciales;

b) para el cálculo de la multa administrativa adecuada, la Comisión se guiará por los principios de eficacia, proporcionalidad y capacidad disuasoria, teniendo en cuenta, cuando proceda, la gravedad y los efectos de la divergencia o la demora de los datos, el número de vehículos pesados afectados por la divergencia o la demora de los datos, la buena fe del fabricante, el grado de diligencia y de cooperación del fabricante, la repetición, frecuencia o duración de la divergencia o la demora, así como las sanciones anteriores impuestas al mismo fabricante;

c) las multas administrativas se recaudarán sin dilación indebida fijando fechas límite de pago y, cuando proceda, incluyendo la posibilidad de fraccionar los pagos en varias cuotas y plazos.

4. Los importes de las multas administrativas se considerarán ingresos del presupuesto general de la Unión.».

17) el artículo 14 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 14

Modificaciones de los anexos

1. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 17 con vistas a modificar los elementos siguientes del anexo I para tener en cuenta el progreso técnico, la evolución de la logística del transporte de mercancías, los ajustes necesarios basados en la aplicación del presente Reglamento y las modificaciones de la legislación subyacente en materia de homologación de tipo, en particular los Reglamentos (UE) 2018/858 y (UE) 595/2009:

a) los criterios de definición de los subgrupos de vehículos establecidos en el punto 1.1;

b) los criterios de definición de los vehículos profesionales establecidos en el punto 1.2;

c) los criterios para las autonomías operativas de las diferentes tecnologías del grupo motopropulsor establecidos en el punto 1.3;

d) la lista de perfiles de misión establecida en el punto 1.4;

e) las ponderaciones de los perfiles de misión establecidas en el punto 2.1;

f) las cargas útiles, los número de pasajeros,, las masas de pasajeros, las cargas útiles máximas técnicamente admisibles, el número máximo de pasajeros y los volúmenes de carga de los subgrupos de vehículos *sg* establecidos en el punto 2.5;

g) los valores de kilometraje anual establecidos en el punto 2.6.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 17 con vistas a modificar los elementos siguientes del anexo IV:

a) los requisitos en materia de datos especificados en las partes A y B para tener en cuenta el progreso técnico, los ajustes necesarios basados en la aplicación del presente Reglamento y las modificaciones de la legislación subyacente en materia de homologación de tipo, en particular los Reglamentos (UE) 2018/858 y (UE) 595/2009;

b) actualizar o adaptar los intervalos indicados en la parte C a fin de tener en cuenta los cambios en el diseño del vehículo pesado y de garantizar que los intervalos siguen siendo pertinentes a efectos de información y comparación.

3. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 17 con vistas a modificar los elementos siguiente del anexo V:

a) adaptar el procedimiento de seguimiento y comunicación indicado en el anexo V a fin de tener en cuenta la experiencia adquirida con la aplicación del presente Reglamento y a fin de adaptarlo al progreso técnico;

b) modificar el punto 3.2 añadiendo al registro las entradas de datos que se hayan añadido recientemente.».

18) el artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 15
Revisión

En 2028, la Comisión examinará la eficacia y el impacto del presente Reglamento y presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo con el resultado de dicho examen.

El informe irá acompañado, en su caso, de una propuesta de modificación del presente Reglamento.»;

19) el artículo 17 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2 la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 3 *ter*, el artículo 11, apartado 2, el artículo 13, apartado 4, párrafo segundo, el

artículo 13 *quater*, apartado 3, el artículo 13 *quinquies*, apartado 2, el artículo 13 *sexies*, apartado 4, el artículo 13 *septies*, apartado 2, y el artículo 14, apartado 1, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del [*OP: insértese la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*].»;

b) en el apartado 3 la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«La delegación de poderes mencionada en el artículo 11, apartado 2, el artículo 13, apartado 4, párrafo segundo, el artículo 13 *quater*, apartado 3, el artículo 13 *quinquies*, apartado 2, el artículo 13 *sexies*, apartado 4, el artículo 13 *septies*, apartado 2, y el artículo 14, apartado 1, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo.»;

c) en el apartado 6), los términos «el artículo 11, apartado 2, párrafo segundo, el artículo 13, apartado 4, y el artículo 14, apartado 1» se sustituyen por el texto siguiente: «el artículo 11, apartado 2, el artículo 13, apartado 4, párrafo segundo, el artículo 13 *quater*, apartado 3, el artículo 13 *quinquies*, apartado 2, el artículo 13 *septies*, apartado 2, y el artículo 14, apartado 1»;

20) Los anexos I, II y III del Reglamento (UE) 2019/1242 se sustituyen por el anexo I del presente Reglamento;

21) el texto que figura en el anexo II del presente Reglamento se añade al Reglamento Delegado (UE) 2019/1242 como anexos IV, V y VI.

Artículo 2

Derogación del Reglamento (UE) 2018/956

Queda derogado el Reglamento (UE) 2018/956 con efectos a partir del [*OP: insértese la fecha de aplicación*].

Las referencias al Reglamento (UE) 2018/956 se interpretarán como referencias al presente Reglamento y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo VI de este.

Artículo 3

Entrada en vigor

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

Será aplicable desde el 1 de julio de [*OP: insértese año civil = año del 1 de julio siguiente a la entrada en vigor del presente acto*].

No obstante, con respecto a los períodos de comunicación anteriores al [*OP: insértese la fecha = fecha de aplicación*], el Reglamento (UE) 2019/1242, aplicable el 30 de junio de [*OP: insértese el año civil = año del 1 de julio siguiente a la entrada en vigor del presente acto*], y el Reglamento (UE) 2018/956, aplicable el 30 de junio de [*OP: insértese el año civil = año del 1 de julio siguiente a la entrada en vigor del presente acto*] seguirán siendo aplicables.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Estrasburgo, el

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

FICHA DE FINANCIACIÓN LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Reglamento por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 para vehículos pesados nuevos en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión y a la integración de las obligaciones de comunicación, y se deroga el Reglamento (UE) 2018/956.

1.2. Política(s) afectada(s)

Rúbrica 3 – Recursos naturales y medio ambiente

Título 9: medio ambiente y acción por el clima

1.3. La propuesta/iniciativa se refiere a:

☐ una acción nueva

☐ una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria[25]

☑ la prolongación de una acción existente

☑ una fusión o reorientación de una o más acciones hacia otra / una nueva acción

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. Objetivo(s) general(es)

El objetivo general de la presente propuesta es establecer nuevas normas de emisiones para reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos pesados nuevos y contribuir al cambio hacia una movilidad sin emisiones en el contexto más amplio de una mayor ambición climática de la UE de aquí a 2030 y de la neutralidad climática de la UE de aquí a 2050.

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Los objetivos específicos de la presente propuesta son:

Reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos pesados de manera eficiente en términos de costes, en consonancia con los objetivos climáticos de la UE, al tiempo que se contribuye a mejorar la seguridad energética de la Unión.

Aportar beneficios a los operadores y usuarios europeos de transporte, la mayoría de los cuales son pymes, como resultado de un mayor despliegue de vehículos más eficientes desde el punto de vista energético.

Reforzar el liderazgo industrial en materia tecnológica y de innovación en la UE canalizando las inversiones hacia tecnologías de emisión cero.

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especificar los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios / los grupos destinatarios.

[25] Tal como se contempla en el artículo 58, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

La propuesta garantizará que se reduzcan las emisiones de CO_2 de los vehículos pesados, aportará beneficios a los operadores y usuarios del transporte en términos de calidad del aire y reducción del consumo de energía y reforzará el liderazgo en materia tecnológica y de innovación de la cadena de valor del automóvil. Otros beneficios adicionales esperados son el aumento de la eficiencia energética y la mejora de la seguridad energética.

1.4.4. Indicadores de rendimiento

Precisar los indicadores para hacer un seguimiento de los avances y logros.

Se han determinado los siguientes indicadores:

1. Las emisiones medias de CO_2 del parque de la UE de vehículos pesados nuevos medidas en la homologación de tipo se controlarán anualmente.

2. Las emisiones totales de GEI de los vehículos pesados serán objeto de seguimiento a través de los inventarios anuales de emisiones de GEI de los Estados miembros.

3. El número y el porcentaje de vehículos de emisión cero o de baja emisión matriculados por primera vez serán objeto de supervisión a través de los datos anuales de control presentados por los Estados miembros.

4. El nivel de innovación se medirá en términos de nuevas patentes de los fabricantes europeos de automóviles relacionadas con las tecnologías de emisión cero a través de las bases de datos de patentes disponibles públicamente.

5. El seguimiento del nivel de empleo se realizará a partir de las estadísticas de Eurostat disponibles públicamente sobre los datos sectoriales de empleo de la UE.

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o *largo plazo, incluido un calendario detallado de la aplicación de la iniciativa*

Los fabricantes de vehículos pesados matriculados por primera vez en la Unión tendrán que supervisar y comunicar las emisiones y cumplir los objetivos revisados de emisiones específicas de CO_2.

Los Estados miembros deberán comunicar anualmente a la Comisión y a la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) los datos técnicos sobre los vehículos pesados matriculados por primera vez.

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos del presente punto, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la Unión» el valor resultante de una intervención de la Unión que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada.

El cambio climático es un problema transfronterizo que no puede resolverse mediante medidas nacionales o locales exclusivamente. La coordinación de la acción por el clima debe realizarse a escala europea y la actuación de la Unión Europea se justifica por razones de subsidiariedad.

Las iniciativas a nivel nacional y local no serán suficientes. La falta de una acción coordinada de la UE se traduciría en un riesgo de fragmentación del mercado. Por sí solos, los Estados miembros también representarían un mercado demasiado pequeño para impulsar los cambios a nivel industrial y crear economías de escala.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

La propuesta se basa en la legislación vigente relativa tanto a las obligaciones de seguimiento y comunicación como a las normas sobre emisiones de CO_2.

1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

La presente propuesta es compatible con los objetivos de Next Generation EU y el marco financiero plurianual para el período 2021-2027[26], lo cual contribuirá a lograr la doble transición ecológica y digital a la que aspira Europa. La presente propuesta legislativa es complementaria con las propuestas pertinentes del paquete de medidas «Objetivo 55» y mantiene la coherencia con ellas, así como con la propuesta Euro 7.

1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de reasignación

N/A

[26] https://ec.europa.eu/info/strategy/eu-budget/long-term-eu-budget/2021-2027/documents_es

1.6. Duración e incidencia financiera de la propuesta/iniciativa

☐ **duración limitada**

☐ en vigor desde [el] [DD/MM]AAAA hasta [el] [DD/MM]AAAA

☐ incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA para los créditos de compromiso y desde AAAA hasta AAAA para los créditos de pago.

☑ **duración ilimitada**

- Ejecución: fase de puesta en marcha desde 2024 hasta 2025.

- Y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)[27]

☑ **Gestión directa** por la Comisión

☑ por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;

☐ por las agencias ejecutivas.

☐ **Gestión compartida** con los Estados miembros

☑ **Gestión indirecta** mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

☐ terceros países o los organismos que estos hayan designado;

☐ organizaciones internacionales y sus agencias (especificar);

☐ el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;

☑ los organismos a que se hace referencia en los artículos 70 y 71 del Reglamento Financiero;

☐ organismos de Derecho público;

☐ organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;

☐ organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;

☐ personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.

Si se indica más de un modo de gestión, facilítense los detalles en el recuadro de observaciones.

Observaciones:

N/A

[27] Las explicaciones sobre los modos de gestión y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/ES/man/budgmanag/Pages/budgmanag.aspx

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Normas en materia de seguimiento e informes

Especificar la frecuencia y las condiciones de dichas medidas.

La iniciativa implica la apropiación de los acuerdos administrativos existentes de la DG CLIMA con el JRC y un aumento de la contribución a la AEMA.

Se requiere la recogida de datos de distintas fuentes, en particular las procedentes de los Estados miembros, los fabricantes de automóviles y las autoridades nacionales de homologación de tipo. La AEMA y la DG CLIMA llevan a cabo la coordinación de las actividades de recogida de datos, asistidas también por el JRC.

Los Estados miembros y los fabricantes comunican anualmente los datos sobre las matriculaciones de vehículos nuevos. Estos conjuntos de datos constituyen la base para determinar el cumplimiento de las normas por parte de los fabricantes y la imposición de posibles multas. Los datos se confirman posteriormente mediante una decisión de la Comisión.

La propuesta requiere una evaluación adicional de los datos por parte de la Comisión y la AEMA debido a los grupos de vehículos que hasta ahora no estaban cubiertos, las disposiciones sobre exenciones a los pequeños fabricantes y la transferencia de vehículos.

Los datos sobre el consumo real de combustible o energía eléctrica registrados a bordo de los vehículos y los datos sobre el rendimiento en servicio se comunicarán anualmente, también en el caso de los vehículos añadidos al ámbito de aplicación. Las disposiciones jurídicas existentes en condiciones reales y en servicio fueron reforzadas por el colegislador en comparación con la propuesta de la Comisión.

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. Justificación del / de los modo(s) de gestión, del/ de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos

La propuesta está diseñando una política a largo plazo y no está aplicando un programa financiero. El modo de gestión, los mecanismos de aplicación de la financiación, las modalidades de pago y la estrategia de control en relación con los porcentajes de error no son aplicables.

2.2.2. Información relativa a los riesgos identificados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos

Los métodos de control previstos son los establecidos en el Reglamento Financiero y en sus normas de desarrollo. La presente propuesta no se refiere a un programa de gasto.

Un control eficaz y correcto de los datos de matriculación de los vehículos es esencial para garantizar la seguridad jurídica en el cumplimiento de la legislación y para garantizar la igualdad de condiciones entre los distintos fabricantes dentro del mercado único de la UE.

La recogida de datos reales y el procedimiento de verificación en servicio garantizarán la detección de irregularidades en los datos de matriculación de los vehículos y la adopción oportuna de medidas correctoras eficaces, y servirán para garantizar que no se menoscabe la eficacia a largo plazo de los objetivos de emisiones de CO_2 de la UE.

Los principales sistemas de control interno incluyen la verificación de los datos técnicos y de matriculación comunicados.

2.2.3. Estimación y justificación de la relación coste/beneficio de los controles (ratio «gastos de control ÷ valor de los correspondientes fondos gestionados»), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)

La presente iniciativa no conlleva nuevos controles/riesgos significativos que no estén cubiertos por el marco de control interno existente. No se han previsto medidas concretas, aparte de la aplicación del Reglamento Financiero.

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especificar las medidas de prevención y protección existentes o previstas, por ejemplo, en la estrategia de lucha contra el fraude.

Además de la aplicación del Reglamento Financiero para prevenir el fraude y las irregularidades, los requisitos reforzados de reducción del CO_2 y la ampliación del ámbito de aplicación previstos en la presente propuesta irán acompañados de una mejora del seguimiento y la comunicación de los conjuntos de datos de la verificación en servicio y de las emisiones en condiciones reales.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

<u>En el orden</u> de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número	CD/CND[28].	de países de la AELC[29]	de países candidatos [30]	de terceros países	en el sentido del artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
3	09 02 03 Mitigación del Cambio Climático y Adaptación al Mismo	CD	SÍ	NO	NO	NO
3	09 10 02 Agencia Europea de Medio Ambiente	CD	SÍ	SÍ	NO	NO
7	20 02 01 01 Agentes contractuales	CND	NO	NO	NO	NO

Nuevas líneas presupuestarias solicitadas: N/A

[28] CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

[29] AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

[30] Países candidatos y, en su caso, candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos de operaciones

☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones.

☑ La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	3	«Recursos naturales y medio ambiente»

DG: CLIMA			**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**TOTAL**
Créditos de operaciones								
09 02 03 Mitigación del Cambio Climático y Adaptación al Mismo	Créditos de compromiso	(1)		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**
	Créditos de pago	(2)		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos								
		(3)						
TOTAL de créditos para la DG CLIMA	Créditos de compromiso	= 1 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**
	Créditos de pago	= 2 + 3		0,100	0,100	0,100	0,100	**0,400**

- El JRC desempeñará un papel clave al asistir a la Comisión con parte del trabajo técnico necesario. Existe un acuerdo administrativo entre la DG CLIMA y el JRC.

Agencia: AEMA (Agencia Europea de Medio Ambiente)			**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**TOTAL**
Créditos de operaciones								
Título 1: Gastos de personal	Créditos de compromiso	(1a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549

	Créditos de pago	(2a)		0,299	0,735	0,750	0,765	2,549
Título 2: Infraestructuras	Créditos de compromiso	(1b)		0,080	0,080			**0,160**
	Créditos de pago	(2b)		0,080	0,080			**0,160**
Título 3: Gastos operativos	Créditos de compromiso	(1c)			0,020	0,040	0,040	**0,100**
	Créditos de pago	(2c)			0,020	0,040	0,040	**0,100**
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos								
		(3)						
TOTAL de los créditos para la agencia AEMA *	Créditos de compromiso	=1 a+1b +1c		0,379	0,835	0,790	0,805	**2,809**
	Créditos de pago	=2a+2b +2c		0,379	0,835	0,790	0,805	**2,809**

*Las repercusiones presupuestarias de los recursos financieros adicionales para la Agencia Europea de Medio Ambiente se compensarán mediante una reducción del presupuesto de LIFE, más concretamente de la línea presupuestaria 09 02 03 de la DG CLIMA para la mitigación del cambio climático y la adaptación al mismo.

- Gastos de personal Se necesitarán un agente temporal (AD) y un agente contractual (AC) adicionales de apoyo para: i) garantizar la coordinación, la preparación y el seguimiento de la recogida, el análisis y el tratamiento de los datos adicionales necesarios para gestionar el aumento del número absoluto de emisiones de los vehículos que deben ser objeto de seguimiento y comunicación, ii) la aplicación y el uso del sistema de comunicación, los sistemas de aseguramiento de la calidad y de control de la calidad de los datos para estos nuevos vehículos añadidos en el ámbito de aplicación ampliado, así como la gestión de datos y el servicio de asistencia técnica para los fabricantes adicionales.

  Se requieren tres agentes contractuales adicionales (comenzando con dos en 2024) para las siguientes tareas:

  apoyo para preparar y desarrollar una serie de metodologías de certificación detalladas (por ejemplo, para demostrar el cumplimiento de los criterios de calidad de la UE para la eliminación de dióxido de carbono, tal como se establece en el artículo 8 de la propuesta de Reglamento adecuado);

recopilación de datos sobre el seguimiento, la comunicación y la verificación (por ejemplo, para una serie de actividades de captura de carbono en suelos agrícolas relacionadas con la rehumidificación de humedales, la gestión de cultivos y las iniciativas de forestación/reforestación);

apoyo para garantizar los vínculos entre registros (por ejemplo: los regímenes de certificación y los inventarios nacionales de GEI).

- Costes de infraestructura y gastos operativos: la AEMA necesitará inversiones iniciales en TI durante los dos primeros años (por un total de 160 000 EUR) para el tratamiento de datos, a fin de comprobar el cumplimiento de las normas para un mayor número de vehículos y fabricantes. También se necesitarán gastos anuales recurrentes en TI para mantener y actualizar periódicamente los flujos de trabajo de comunicación, las bases de datos MSSQL y otras herramientas de procesos informáticos.

			2023	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**TOTAL**
○ TOTAL de los créditos de operaciones	Créditos de compromiso	(4)		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**
	Créditos de pago	(5)		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**
TOTAL de los créditos correspondientes a la RÚBRICA 3 del marco financiero plurianual	Créditos de compromiso	= 4		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**
	Créditos de pago	= 5		0,479	0,935	0,890	0,905	**3,209**

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	7	«Gastos administrativos»

	2023	2024	2025	2026	2027	**TOTAL**
DG: CLIMA						

○ Recursos humanos			0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**
○ Otros gastos administrativos							
TOTAL de la DG CLIMA	Créditos		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

Se necesita un AC EJC para gestionar los datos adicionales.

TOTAL de los créditos correspondientes a la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	(Total de los créditos de compromiso = Total de los créditos de pago)		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

En millones EUR (al tercer decimal)

		2023	2024	2025	2026	2027	**TOTAL**
TOTAL de los créditos correspondientes a las RÚBRICAS 1 a 7 del marco financiero plurianual	Créditos de compromiso		0,570	1,026	0,981	0,996	**3,573**
	Créditos de pago		0,570	1,026	0,981	0,996	**3,573**

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos de operaciones

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los			2023	2024	2025	2026	2027	**TOTAL**
	de los RESULTADOS							

resultados ⇩	Tipo[31]	Coste medio	n.º	Coste	n.º	Coste	n.º	Coste	n.º	Coste	n.º	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1[32]…														
- Resultado														
- Resultado														
- Resultado														
Subtotal del objetivo específico n.º 1														
OBJETIVO ESPECÍFICO n.º 2														
- Resultado														
Subtotal del objetivo específico n.º 2														
TOTALES														

3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

3.2.3.1. Incidencia estimada en los recursos humanos de la AEMA

- ☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de carácter administrativo
- ☑ La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

[31] Los resultados son productos y servicios que deben suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carreteras construidos, etc.).

[32] Tal como se describe en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)…»

	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Agentes temporales (categoría AD)	0,115	0,235	0,240	0,244	0,834
Agentes temporales (categoría AST)					
Agentes contractuales	0,184	0,500	0,510	0,520	1,714
Expertos nacionales en comisión de servicios					
TOTAL	**0,299**	**0,735**	**0,750**	**0,765**	**2,549**

Necesidades de personal (EJC):

	2024	2025	2026	2027	TOTAL
Agentes temporales (categoría AD)	1	1	1	1	1
Agentes temporales (categoría AST)					
Agentes contractuales	3	4	4	4	4

Expertos nacionales en comisión de servicios					

TOTAL	**4**	**5**	**5**	**5**	**5**

3.2.3.2. Incidencia estimada en los créditos administrativos en la Comisión

3.2.3.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos

– ☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de carácter administrativo

– ☒ La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de carácter administrativo, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL**
RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual						
Recursos humanos		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**
Otros gastos administrativos						
Subtotal de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

Al margen de la RÚBRICA 7[33] del marco financiero plurianual		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A
Recursos humanos						

[33] Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

Otros gastos administrativos						
Subtotal al margen de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual		N/A	N/A	N/A	N/A	N/A

TOTAL		0,091	0,091	0,091	0,091	**0,364**

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción y/o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

3.2.3.4. Necesidades estimadas de recursos humanos

- ☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- ☑ La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en equivalencia a tiempo completo

		Año **2023**	Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**
O Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)						
20 01 02 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)						
20 01 02 03 (Delegaciones)						
01 01 01 01 (Investigación indirecta)						
01 01 01 11 (Investigación directa)						
O Personal externo (en unidades equivalentes a jornada completa: EJC)[34]						
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global»)			1	1	1	1
20 02 03 (AC, AL, ENCS, INT y JPD en las Delegaciones)						
XX 01 xx **yy zz** [35]	- en la sede					
	- en las Delegaciones					
01 01 01 02 (AC, ENCS, INT - investigación indirecta)						
01 01 01 12 (AC, ENCS, INT - investigación directa)						
TOTAL			**1**	**1**	**1**	**1**

XX es la política o título en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	
Personal externo	Se necesitaría un AC para la Comisión para hacer frente a la mayor complejidad y a la ampliación del ámbito de aplicación de la legislación, así como a la vigilancia y gestión adicionales asociadas.

3.2.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente

- La propuesta/iniciativa:

☑ puede ser financiada en su totalidad mediante una reasignación dentro de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual (MFP).

No se prevé ningún gasto operativo adicional. En todo caso, los posibles gastos se incluirán en la dotación de LIFE.

[34] AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal interino; JPD = joven profesional en delegación.

[35] Subtecho para el personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

☐ requiere el uso de los márgenes no asignados con cargo a la rúbrica correspondiente del MFP o el uso de instrumentos especiales tal como se definen en el Reglamento del MFP.

☐ requiere una revisión del MFP.

3.2.5. Contribución de terceros

La propuesta/iniciativa:

☑ no prevé la cofinanciación por terceros

☐ prevé la cofinanciación por terceros que se estima a continuación:

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

	2023	2024	2025	2026	2027	Total
Especificar el organismo de cofinanciación						
TOTAL de los créditos cofinanciados						

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

☐ La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.

☑ La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:

☐ en los recursos propios

☑ en otros ingresos

indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto ☐

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa[36]				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artículo 4 2 9						

En el caso de los ingresos afectados, especificar la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

n/a

Otras observaciones (por ejemplo, método/fórmula utilizada/utilizado para calcular la incidencia en los ingresos o cualquier otra información).

[36] Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.

Podrían generarse ingresos a través de las primas por exceso de emisiones de CO_2. Los ingresos que deben abonar los fabricantes seguirán considerándose ingresos para el presupuesto general de la UE.