COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 14.7.2021
COM(2021) 556 final

2021/0197 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2021) 556 final} - {SWD(2021) 188 final} - {SWD(2021) 613 final} - {SWD(2021) 614 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La **Comunicación «El Pacto Verde Europeo»**[1] puso en marcha una nueva estrategia de crecimiento para la UE cuyo objetivo es transformar la UE en una sociedad justa y próspera con una economía moderna y eficiente en el uso de los recursos y competitiva. Reafirma la ambición de la Comisión de aumentar sus objetivos climáticos y hacer de Europa el primer continente climáticamente neutro de aquí a 2050. Asimismo, tiene como objetivo proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. La necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de las gravísimas repercusiones de la pandemia de COVID-19 en la salud y el bienestar económico de los ciudadanos de la Unión.

La lucha contra el cambio climático es un desafío urgente. En línea con las conclusiones científicas del Informe especial del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIECC), en torno a 2050 debe lograrse una huella neta de carbono igual a cero en todo el mundo y la neutralidad del resto de gases de efecto invernadero a lo largo de este siglo. Este urgente desafío requiere que la UE intensifique sus acciones y demuestre su liderazgo mundial alcanzando la neutralidad climática para 2050. Este objetivo se establece en la Comunicación «**Un planeta limpio para todos»** – La visión estratégica europea a largo plazo de una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra[2].

La Comunicación de la Comisión **«Intensificar la ambición climática para 2030»**[3], de septiembre de 2020, sobre la base de una evaluación de impacto exhaustiva, propuso incrementar la ambición de la UE y presentar un plan integral para mejorar el objetivo vinculante de la Unión Europea para 2030 para alcanzar como mínimo una reducción de las emisiones netas del 55 %, de forma responsable. El hecho de fijar ahora objetivos más ambiciosos para 2030 permite ofrecer mayor certidumbre a los responsables políticos y los inversores, de modo que las decisiones que se adopten en los próximos años no lleven a niveles de emisión incompatibles con el objetivo de la UE de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050. El objetivo para 2030 está en consonancia con el objetivo del Acuerdo de París de mantener el aumento de la temperatura mundial muy por debajo de los 2 °C y proseguir los esfuerzos para limitarlo a 1,5 °C.

El Consejo Europeo refrendó el nuevo objetivo vinculante de la UE para 2030 en su reunión de diciembre de 2020[4]. También pidió a la Comisión que «evalúe la mejor manera de que todos los sectores económicos puedan contribuir al objetivo de 2030, y a que presente las propuestas necesarias a tal fin, acompañadas de un examen en profundidad del impacto, económico medioambiental y social en los Estados miembros, teniendo en cuenta los planes nacionales de energía y clima y revisando los mecanismos de flexibilidad existentes».

A tal fin, la **Legislación europea sobre el clima**, según acuerdo con los colegisladores, establecerá que el objetivo de neutralidad climática de la UE sea vinculante y aumentará el

---

1 COM(2019) 640 final.
2 COM(2018) 773 final.
3 COM(2020) 690 final
4 Conclusiones del Consejo Europeo de 10 y 11 de diciembre de 2020, EUCO 22/20 CO EUR 17 CONCL 8.

nivel de ambición de 2030 al establecer un objetivo para 2030 de al menos un 55 % de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero con respecto a 1990.

Con el fin de seguir el camino propuesto en la Legislación Europea sobre el Clima y lograr este mayor nivel de ambición para 2030, la Comisión ha revisado la legislación en materia de clima y energía actualmente en vigor, que se prevé que solo reduzca las emisiones de gases de efecto invernadero en un 40 % para 2030 y en un 60 % para 2050.

Este paquete legislativo «Objetivo 55», anunciado en el Plan del Objetivo Climático[5], es el componente más completo en lo que se refiere a los esfuerzos para aplicar el nuevo y ambicioso objetivo climático para 2030 y todas las políticas y sectores económicos deberán aportar su contribución, incluido el transporte por carretera.

El transporte es el único sector en el que han aumentado las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI). Las **emisiones de GEI procedentes del transporte por carretera** no son la excepción. Representan casi el 20 % del total de las emisiones de GEI de la UE y han aumentado considerablemente desde 1990. El tráfico y la congestión siguen afectando a la calidad del aire, lo cual ha dado lugar a que un número cada vez mayor de ciudades introduzcan zonas de bajas emisiones y sin emisiones que restringen el acceso local de los vehículos con motores de combustión interna y a que determinados Estados miembros anuncien la eliminación progresiva de las ventas de estos vehículos.

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.

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 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, especialmente ante la competencia internacional.

La **Estrategia de movilidad sostenible e inteligente**[6] de la Comisión aborda los retos más amplios de la transición hacia una movilidad sin emisiones y establece una hoja de ruta para situar firmemente al transporte europeo en la senda adecuada para un futuro sostenible e inteligente.

El Plan de Acción que acompaña a la Estrategia incluye políticas orientadas, entre otras cosas, a impulsar el uso de vehículos de emisión cero y las infraestructuras conexas. El cambio hacia vehículos de emisión cero evitará la contaminación y mejorará la salud de nuestros ciudadanos, lo que también apoya la **ambición de una contaminación cero** del Pacto Verde Europeo, tal como se establece en el Plan de Acción «Contaminación Cero»[7].

---

5 COM(2020) 562 final.

6 C(2020) 789 final.

7 COM(2021) 400 final. Véase también en este contexto la Directiva 2008/50/CE relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa y la Directiva (UE) 2016/2284 relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos.

Las **normas sobre emisiones de CO_2 para los turismos y los vehículos comerciales ligeros** son un factor clave para la reducción de las emisiones de CO_2 en el sector, tal y como se muestra en la Comunicación «Intensificar la ambición climática de Europa para 2030».

Los **objetivos generales** de la presente propuesta son contribuir a lograr la neutralidad climática de aquí a 2050 y con ese fin, en consonancia con la Legislación europea sobre el clima, contribuir a lograr al menos un 55 % de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 con respecto a 1990.

La propuesta persigue **tres objetivos específicos**. El primero es contribuir a los objetivos climáticos para 2030 y 2050 reduciendo las emisiones de CO_2 procedentes de los turismos y los vehículos comerciales ligeros.

Teniendo en cuenta que el efecto de las normas sobre emisiones de CO_2 en la reducción de las emisiones del parque de vehículos no es 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 ofrecer a **los consumidores y los ciudadanos** los beneficios de un mayor despliegue de vehículos de emisión cero. Los principales beneficios esperados no afectan solo a la mejora de la calidad del aire, en particular en las ciudades. Las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 incitan a los fabricantes a aumentar la oferta de vehículos de emisión cero y, con ello, los consumidores pueden beneficiarse de modelos de vehículos de emisión cero más asequibles y de un ahorro energético significativo derivado del uso de estos vehículos, reduciéndose así el coste de propiedad total.

El tercer objetivo específico es estimular la **innovación en tecnologías de emisión cero,** reforzando así el **liderazgo tecnológico** de la cadena de valor del automóvil y fomentando el empleo en la UE. 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. En este contexto mundial, la cadena automovilística de la UE también debe ser un actor destacado en la actual transición mundial hacia una movilidad sin emisiones. La propuesta es neutra con respecto a la tecnología e irá acompañada de medidas para impulsar los combustibles de emisión cero y la infraestructura de recarga.

Otros beneficios adicionales esperados son el aumento de **la eficiencia energética y la seguridad energética**.

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

El paquete de medidas sobre clima y energía «Objetivo 55» supone un amplio paso en la revisión de la legislación de la Unión para adaptarla al mayor nivel de ambición climática de la UE. Todas las iniciativas del paquete están estrechamente relacionadas.

La presente propuesta legislativa sobre las normas sobre emisiones de CO_2 para los turismos y los vehículos comerciales ligeros complementa las demás propuestas presentadas en el paquete y mantiene la coherencia, en particular, con las medidas siguientes.

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 (UE) 2018/842**[8]. Dado que

[8] 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

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.

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 establece 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 (UE) 2018/2001 sobre fuentes de energía renovables**[9] que descarbonizará la producción de electricidad utilizada en vehículos eléctricos e 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)[10] 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».

Por último, si bien las normas sobre emisiones de CO_2 garantizan el suministro de vehículos de emisión cero, la **Directiva 2014/94/UE sobre la infraestructura para los combustibles alternativos**[11], que incentiva la implantación de infraestructuras de recarga y repostaje, es un instrumento complementario necesario para abordar las barreras del mercado a la implantación de la infraestructura. A su vez, esto también se ve fomentado por el Reglamento de reparto del esfuerzo, que también incentiva a los Estados miembros para que adopten medidas en sus sectores del transporte por carretera.

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**

Las propuestas del paquete de medidas «Objetivo 55» deben ser coherentes con todas las acciones y políticas de la UE y ayudar a que esta logre el objetivo más ambicioso para 2030 y

---

los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013.

9 Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

10 Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo.

11 Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

una transición justa y con éxito hacia el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2050, como afirmó la Comisión en la Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo.

El paquete de medidas «Objetivo 55», el Instrumento de Recuperación de la Unión Europea y el marco financiero plurianual para el período 2021-2027 contribuirán a lograr la doble transición ecológica y digital a la que aspira Europa. La combinación de estas políticas abordará la crisis económica y acelerará el paso a una economía limpia y sostenible, vinculando la acción por el clima y el crecimiento económico. Las iniciativas del paquete también son coherentes con las políticas de la Unión en materia de economía limpia y circular, movilidad sostenible e inteligente y el Plan de Acción «Contaminación Cero». Si no se adoptan medidas ambiciosas para lograr un transporte por carretera sin emisiones, otros sectores de la economía tendrían que contribuir más a los objetivos globales de reducción de emisiones de la UE.

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»**[12], la Comisión colaborará con los poderes públicos, las partes interesadas y los interlocutores sociales en un proceso de creación conjunta para identificar 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.

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 estará previsto en el Programa Marco de Investigación e Innovación de la UE y, en particular, a través de las asociaciones de Horizonte Europa.

Además, para reforzar la coherencia entre las políticas, y como anunció en su Comunicación **«Legislar mejor: aunar fuerzas para mejorar la legislación»**[13], la Comisión está mejorando sus directrices para legislar mejor con el fin de garantizar que todas sus iniciativas respeten el principio de «no causar un perjuicio significativo», cumpliendo así las obligaciones establecidas en la Legislación europea sobre el clima.

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. Sobre la base del artículo 192 del TFUE, la Unión ya ha adoptado políticas para abordar las emisiones de CO_2 de los turismos y los vehículos comerciales ligeros mediante el Reglamento (CE) n.º 443/2009 y el Reglamento (UE) n.º 510/2011, que fueron derogados y sustituidos por el Reglamento (UE) 2019/631, en vigor desde el 1 de enero de 2020.

• Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

El cambio climático es un problema transfronterizo que no puede resolverse exclusivamente mediante medidas nacionales o locales. La coordinación de la acción por el clima debe

[12] COM(2021) 350 final.
[13] COM(2021) 219 final.

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 EU posibilitarán la consecución rentable de los objetivos de reducción de las emisiones para 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. La falta de una acción coordinada de la UE mediante el refuerzo de las normas sobre emisiones de CO_2 se traduciría en un riesgo de fragmentación del mercado debido a la diversidad de los regímenes nacionales, la diferencia en cuanto a los niveles de ambición y los parámetros de diseño. De forma aislada, cada Estado miembro también representaría un mercado demasiado pequeño para lograr el mismo nivel de resultados, por lo que es necesario un enfoque a escala de la UE para impulsar cambios en el sector y crear economías de escala.

- **Proporcionalidad**

La presente 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.

La Legislación europea sobre el clima del Parlamento y el Consejo Europeo ha aprobado una reducción global de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía y en el mercado interior de al menos un 55 % para 2030 con respecto a los niveles de 1990 y la neutralidad climática para 2050. La presente propuesta abarca una proporción significativa de las emisiones de gases de efecto invernadero y evita la necesidad de una reducción más ambiciosa de las emisiones en otros sectores en los que la descarbonización es más difícil. Para ello, revisa las normas sobre emisiones de CO_2vigentes para los automóviles y los vehículos comerciales ligeros.

- **Elección del instrumento**

La propuesta prevé una modificación del Reglamento (UE) 2019/631 y un Reglamento es, por tanto, el único instrumento jurídico adecuado. Habida cuenta de que el Reglamento (UE) 2019/631 fue el resultado de una reciente refundición y que las modificaciones propuestas solo afectan a un número limitado de disposiciones, no se considera conveniente una nueva refundición o sustitución del Reglamento vigente.

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

Respecto de la mayoría de los elementos del Reglamento, las conclusiones del estudio de evaluación de 2015[14], reflejadas en la evaluación de impacto de 2017[15], siguen siendo válidas. Algunas nuevas obligaciones introducidas en el Reglamento (UE) 2019/631 no han sido evaluadas, ya que todavía no son aplicables o que aún no se han aplicado plenamente. Esto afecta, en particular, a los nuevos objetivos a escala del parque de la UE para 2025 y 2030 y al mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión. Sin embargo, es necesaria una revisión para adaptar el Reglamento a las ambiciones del Pacto Verde Europeo, a los objetivos reforzados de reducción de emisiones de la Legislación europea sobre el clima y a la reciente evolución del mercado. 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 para cada propuesta, del 13 de noviembre de 2020 al 5 de febrero de 2021. En el anexo 2 de la evaluación de impacto de la presente propuesta se presentan un resumen detallado y los resultados de la consulta pública.

Además, la evaluación inicial de impacto se publicó el 29 de octubre de 2020, durante cuatro semanas.

Más concretamente, a efectos de la presente propuesta, la Comisión recabó comentarios en particular de las siguientes partes interesadas:

- Estados miembros (autoridades nacionales y regionales)
- Fabricantes de vehículos
- Proveedores de componentes y materiales
- Proveedores de energía
- Compradores de vehículos (privados, empresas, empresas de gestión de flotas)
- Asociaciones de conductores
- ONG medioambientales, de transporte y de consumidores
- Interlocutores sociales

Además de la consulta pública y los comentarios sobre la evaluación inicial de impacto, también se recabaron comentarios a través de los siguientes medios:

- Reuniones con asociaciones industriales pertinentes en representación de los fabricantes de vehículos, proveedores de componentes y materiales, y proveedores de energía.
- Reuniones bilaterales con autoridades de los Estados miembros, fabricantes de vehículos, proveedores, interlocutores sociales y ONG.

---

14 https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf.

15 SWD (2017) 650 final.

- Documentos de posición presentados por las partes interesadas o las autoridades de los Estados miembros.

A continuación se resumen las principales conclusiones:

La mayoría de los encuestados de la industria, las autoridades públicas y otras partes interesadas apoyaron el objetivo de «reducir las emisiones de CO_2 de los turismos y las furgonetas para alcanzar el objetivo del 55 % para 2030 y el objetivo de la neutralidad climática para 2050», mientras que los ciudadanos expresaron opiniones divergentes al respecto. El objetivo de «reforzar la competitividad, el liderazgo industrial, la innovación y el fomento del empleo en la cadena de valor del automóvil de la UE» y «reducir los costes totales de propiedad para los consumidores» recibió más apoyo.

En cuanto a los niveles objetivo, la consulta reflejó opiniones variadas sobre el futuro rigor de los objetivos. La industria mostró cierto apoyo a objetivos más estrictos a partir de 2030, las ONG a objetivos más estrictos a partir de 2025, y los poderes públicos un apoyo general a objetivos más estrictos, mientras que las opiniones de los ciudadanos fueron heterogéneas. Por lo que se refiere al calendario de los objetivos, la industria apoyó el establecimiento de objetivos cada cinco años, mientras que otras partes interesadas expresaron opiniones heterogéneas al respecto. El precio de los vehículos, la limitada autonomía de conducción y la disponibilidad de infraestructuras se consideraron barreras especialmente importantes a la aceptación en el mercado de los vehículos de emisión cero y de baja emisión. Las respuestas fueron variadas en cuanto a la necesidad de un mecanismo de incentivos y los tipos de vehículos que deben recibir apoyo. 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 utilización de asesoramiento especializado**

Para la evaluación cuantitativa de los impactos económicos, sociales y ambientales, la evaluación de impacto se ha basado en una serie de escenarios desarrollados para el modelo PRIMES. Este análisis se complementó con la aplicación de otras herramientas de modelización, como GEM-E3 y E3ME y el modelo DIONE del JRC.

Los datos de seguimiento de las emisiones de GEI y otras características del parque de vehículos ligeros nuevos procedían de los datos anuales de seguimiento notificados por los Estados miembros y recopilados por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) en virtud del Reglamento (UE) 2019/631.

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

- **Evaluación de impacto**

Las evaluaciones de impacto para las diferentes iniciativas del paquete de medidas «Objetivo 55» se basan en supuestos de modelización integrados que reflejan la interacción de los distintos instrumentos políticos con los agentes económicos, con el fin de garantizar la complementariedad, la coherencia y la eficacia en la consecución de la ambición climática para 2030 y 2050.

La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta completa el análisis efectuado en la evaluación de impacto de 2020 como apoyo al Plan del Objetivo Climático para 2030[16]. Esto constituyó el fundamento analítico para establecer el objetivo de una

[16] SWD(2020) 176 final.

reducción neta de las emisiones de GEI de al menos el 55 % para 2030 con respecto a 1990 y el objetivo de neutralidad climática para 2050.

Por otra parte, la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta ha sido elaborada y desarrollada con arreglo a las orientaciones para legislar mejor aplicables y fue objeto de un dictamen positivo del Comité de Control Reglamentario el 19 de abril de 2021.

Se han incorporado a la versión final las mejoras sugeridas por el Comité. Se trata de las siguientes cuestiones:

- Aclaración de las razones para revisar el Reglamento (UE) 2019/631 vigente y la coherencia y proporcionalidad con respecto a otras iniciativas legislativas conexas.
- Una nueva demostración de la viabilidad del objetivo de reducción de alto nivel y una aclaración sobre las ventajas e inconvenientes de las tres opciones de objetivos.
- Información adicional facilitada sobre el impacto de las opciones preferidas en la competitividad, la innovación y una transición sectorial fluida.
- Incorporación de los puntos de vista de las partes interesadas en el análisis.

Opciones políticas

La evaluación de impacto ha analizado las opciones políticas agrupadas en tres temas, que deben abordar los problemas detectados y lograr los objetivos políticos.

1) Objetivos de emisiones de CO_2 para los turismos y furgonetas (niveles, calendario, modalidades).

Por lo que se refiere a los niveles objetivo, las opciones analizadas incluyen tres trayectorias hasta 2040, reflejando también que el objetivo es lograr una reducción de las emisiones del transporte por carretera del 90 % de aquí a 2050, teniendo en cuenta que, por término medio, los turismos circulan entre diez y quince años.

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 tanto para los turismos como para los vehículos comerciales ligeros a partir de 2030. 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 la innovación y el liderazgo tecnológico, limitando al mismo tiempo el aumento de los costes para los fabricantes.

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, y no con mayor frecuencia, con el fin de ofrecer suficiente flexibilidad a los fabricantes para gestionar esta transición. Por tanto, para tener en cuenta los ciclos de desarrollo en el sector del automóvil, conviene mantener los niveles objetivo fijados para 2025.

Los posibles ingresos procedentes de 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.

La posibilidad de que a los pequeños fabricantes, tanto de la UE como de fuera de ella (es decir, los responsables de entre 1 000 y 10 000 nuevas matriculaciones de turismos o de entre

1 000 y 22 000 nuevas matriculaciones de furgonetas en un año natural) se les conceda un objetivo de excepción se eliminaría a partir de 2030, lo cual mejoraría la eficacia y la coherencia de la legislación. La elección de la fecha permite que los fabricantes afectados dispongan de tiempo para programar y adaptarse a los nuevos requisitos reglamentarios y es coherente con la fecha de aplicación de los objetivos reforzados. Los fabricantes responsables de menos de 1 000 matriculaciones de vehículos nuevos por año natural siguen estando exentos.

2) Incentivos específicos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión.

Se consideraron diferentes opciones en lo que respecta al mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión (ZLEV), tanto en lo que se refiere al tipo de mecanismo como al tipo de vehículos que debe abarcar. La opción preferida es suprimir a partir de 2030 el sistema de incentivos para los ZLEV, tanto para los turismos como para los vehículos comerciales ligeros, ya que la aceptación por el mercado de estos vehículos se verá impulsada por los objetivos más estrictos de CO_2 aplicables a partir de esa fecha, lo cual requerirá que los fabricantes desplieguen un número significativamente mayor de vehículos de emisión cero. 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 esto diluiría las responsabilidades de los distintos agentes para alcanzar los objetivos, socavaría la eficacia y la eficiencia de la legislación y aumentaría la carga administrativa y la complejidad. El fomento del uso de combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono se llevará a cabo mediante la revisión de la Directiva sobre fuentes de energía renovables, el régimen de comercio de derechos de emisión y la Directiva 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 derivados de la legislación. Además, no aumenta la complejidad del marco jurídico.

Se propone la supresión de dos de las disposiciones vigentes a partir de 2030, a saber, el mecanismo de incentivos de «bonificación» para los ZLEV y la excepción por «pequeño volumen», lo cual debería contribuir a la simplificación de la legislación. Al mismo tiempo, el marco reglamentario seguirá ofreciendo flexibilidad con el fin de reducir los costes de conformidad de los fabricantes.

No se proponen cambios en el régimen de supervisión del cumplimiento ni en el nivel de la prima por exceso de emisiones. Por tanto, la propuesta no aumentará los costes administrativos de los fabricantes y de las autoridades nacionales competentes ni los costes de ejecución para la Comisión.

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

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La recopilación, la notificación y el tratamiento de diferentes conjuntos de datos son elementos esenciales para la aplicación y el cumplimiento de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 que se amplían más o ajustan en la presente propuesta. Estos conjuntos incluyen datos para fines de cumplimiento de los objetivos, para la verificación de las emisiones de CO_2 de los vehículos en circulación y para evaluar la representatividad del procedimiento de homologación de tipo en comparación con las emisiones reales de CO_2. Habida cuenta de los importantes efectos jurídicos vinculados a estos conjuntos de datos, es necesario realizar esfuerzos considerables para garantizar su exactitud y fiabilidad, para lo cual se necesitarían más recursos en la Comisión. En la ficha de financiación figura un desglose detallado de las repercusiones presupuestarias.

5. OTROS ELEMENTOS

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

Existe un sistema bien establecido para supervisar la aplicación del Reglamento (UE) 2019/631. Los Estados miembros comunican anualmente a la Comisión las emisiones de CO_2 y la masa de todos los turismos y furgonetas de nueva matriculación. Los fabricantes tienen la posibilidad de notificar a la Comisión errores en estos datos provisionales. Además, a partir de 2022, los fabricantes y las autoridades competentes de los Estados miembros comunicarán a la Comisión los datos sobre el consumo real de combustible y energía de los turismos y furgonetas.

La Comisión, con el apoyo de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), publica anualmente los datos de seguimiento del año natural anterior, entre ellos el rendimiento específico del fabricante respecto de los objetivos de CO_2. La legislación seguirá basándose en este marco de seguimiento y cumplimiento bien establecido. A partir de 2022, la Comisión publicará, también con el apoyo de la AEMA, una comparación entre la homologación de tipo y los datos reales de las emisiones de CO_2.

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

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

En el artículo 1, apartado 5, se revisan los objetivos de CO_2 a escala del parque de la UE para los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos, aplicables a partir de 2030. Se añade un nuevo apartado 5 *bis* en el que se establecen los objetivos a escala del parque de la UE aplicables a partir de 2035.

Para tener en cuenta el cambio en el procedimiento de ensayo de homologación de tipo, es decir, del Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC) al procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP, *Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure*), los objetivos a escala del parque de la UE se expresan en forma de reducciones porcentuales con respecto al punto de partida de 2021. Este punto de partida se

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

determina sobre la base de la media de los objetivos de emisiones específicas para 2021, en los que para evitar un aumento indebido del nivel del punto de partida, los valores de emisión utilizados como entrada para el cálculo son los valores medidos durante el WLTP, en lugar de los valores de emisión declarados por los fabricantes. La Comisión publicará el punto de partida de 2021 a más tardar el 31 de octubre de 2022.

A partir de 2030, se suprime el incentivo a los vehículos de emisión cero y de baja emisión establecido en el apartado 7. A tal efecto, también será necesario un ajuste de la fecha del apartado 6.

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

Se modifica el artículo 2, apartado 1, para sustituir las referencias a la Directiva 2007/46/CE[18] (Directiva marco de homologación de tipo), que fue derogada a partir del 1 de septiembre de 2020, por referencias al Reglamento (UE) 2018/858[19], que se aplica desde esa fecha.

Debido al cambio de estructura entre la Directiva derogada y el nuevo Reglamento, las modificaciones son necesarias para garantizar la precisión de las referencias jurídicas.

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

En el artículo 3, apartado 1, la enmienda adapta las definiciones a las de la legislación sobre homologación de tipo y suprime la definición de huella y carga útil, ya que dichos términos ya no son pertinentes para la aplicación del Reglamento.

Artículo 1, apartado 4: Modificación del artículo 4 – Objetivos de emisiones específicas

En el artículo 4, apartado 1, se añade un párrafo en el que se introduce una salvaguardia para evitar que, en determinadas condiciones, el cálculo de los objetivos de emisiones específicas del fabricante dé lugar a un objetivo negativo. Cuando se produzca dicha situación, el objetivo de emisiones específicas debe fijarse en 0 g de CO_2/km.

Artículo 1, apartado 5: Modificación del artículo 7 – Seguimiento y notificación de las emisiones medias

Se inserta un nuevo apartado 6 *bis* que ofrece a la Comisión, en el marco de la verificación de los datos provisionales de seguimiento, la posibilidad de solicitar a las autoridades de homologación de tipo y a los fabricantes que emitan una declaración de corrección en los casos en que la documentación de homologación de tipo o el certificado de conformidad no se puedan corregir con arreglo a la legislación sobre homologación de tipo, por ejemplo cuando los datos incorrectos se refieran a una homologación de tipo que ya no tienen validez.

Se suprime el apartado 11, que prevé la notificación de los datos relativos a los vehículos de la categoría M_2 y N_2, ya que esas categorías de vehículos entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/956[20] sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO_2 y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos.

---

18 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.

19 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.

20 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 CO_2 y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos.

Artículo 1, apartado 6: Modificación del artículo 10 – Excepciones para algunos fabricantes

En el artículo 10, apartado 2, la posibilidad de que los fabricantes responsables de entre 1 000 y 10 000 turismos nuevos o entre 1 000 y 22 000 vehículos comerciales ligeros nuevos en un año natural soliciten una excepción respecto del objetivo de emisiones específicas queda suprimida a partir de 2030. Los fabricantes responsables de menos de 1 000 matriculaciones de vehículos nuevos por año natural siguen estando exentos.

Artículo 1, apartado 7: Modificación del artículo 13 – Verificación de las emisiones de CO_2 de los vehículos en circulación

En el artículo 13, apartado 3, se añade una disposición que ofrece a la Comisión la posibilidad de solicitar a una autoridad de homologación de tipo que emita una declaración de corrección en caso de que no puedan introducirse correcciones en la documentación de homologación de tipo o los certificados de conformidad con arreglo a la legislación pertinente en materia de homologación de tipo, por ejemplo, debido a que su validez ha expirado.

Artículo 1, apartado 8: Modificación del artículo 14 – Ajuste de los valores M_0 y TM_0

En el artículo 14, apartado 2, se corrige la base jurídica para introducir una modificación del anexo I, que es coherente con la práctica actual, sustituyendo la redacción actual que hace referencia a un Reglamento que completa el Reglamento (UE) 2019/631.

Artículo 1, apartado 9: Nuevo artículo 14 bis — Informe de situación

Se añade un nuevo artículo 14 *bis* para establecer la obligación de la Comisión de informar sobre los avances hacia la movilidad por carretera sin emisiones y evaluar la necesidad de posibles medidas adicionales para facilitar la transición.

Artículo 1, apartado 10: Modificación del artículo 15 –Revisión y presentación de informes

En el artículo 15, apartado 1, se prevé una revisión del Reglamento (UE) 2019/631 para 2026, mientras que se suprimen los apartados 2 a 5, en los que se enumeraban una serie de elementos que deben tenerse en cuenta para la revisión actual.

Se añade un nuevo apartado 9 con el fin de proporcionar una base jurídica para modificar las fórmulas de cálculo del objetivo de emisiones específicas que figuran en el anexo I, parte B, cuando sea necesario para tener en cuenta el procedimiento específico aplicable a los vehículos comerciales ligeros que se homologan en varias fases. E decir, se refiere al procedimiento aplicable cuando más de un fabricante interviene en la fabricación de un vehículo y la responsabilidad por las emisiones de CO_2 del vehículo completado se atribuye al fabricante del vehículo de base. Con el fin de proporcionar a dicho fabricante seguridad en la planificación, se aplica un procedimiento específico para determinar las emisiones de CO_2 y la masa de dichos vehículos comerciales ligeros multifásicos. La Comisión está facultada para determinar el procedimiento para los vehículos multifásicos y, en caso de revisión de dicho procedimiento, también puede tener que ajustar las fórmulas de cálculo del objetivo de emisiones específicas.

Artículo 1, apartado 11: Modificación del artículo 17 – Ejercicio de la delegación

Se añade una referencia al nuevo artículo 15, apartado 9, en el artículo 17, apartados 2, 3 y 6.

Artículo 1, apartado 12: Modificaciones del anexo I

Se modifica la parte A del anexo I, relativa a los turismos, con el fin de reflejar las modificaciones del artículo 1. Esto incluye ajustar las fórmulas para calcular los objetivos a escala del parque de la UE para 2030 y establecer las fórmulas para 2035, así como los

objetivos anuales de emisiones específicas para cada fabricante, y suprimir la aplicación del factor de emisión cero y de baja emisión (ZLEV) a partir de 2030.

La parte B del anexo I, relativa a los vehículos comerciales ligeros, se modifica de forma similar a la parte A, con el ajuste adicional de las fórmulas para determinar los valores de la pendiente necesarios para calcular los objetivos anuales de emisiones específicas. Este ajuste se realiza para garantizar un reparto equitativo de la carga de la reducción entre los fabricantes de vehículos comerciales ligeros más ligeros y los que fabrican vehículos más pesados dentro de esa categoría.

2021/0197 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión

(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[21],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[22],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) entró en vigor en noviembre de 2016 («el Acuerdo de París»). Las Partes han acordado mantener el aumento de la temperatura media del planeta muy por debajo de los 2 °C en relación con los niveles preindustriales y perseverar en los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de dichos niveles.

(2) Abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París constituyen el núcleo de la Comunicación sobre el «Pacto Verde Europeo», adoptada por la Comisión el 11 de diciembre de 2019[23]. La necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de las gravísimas repercusiones de la pandemia de COVID-19 en la salud y el bienestar económico de los ciudadanos de la Unión.

(3) 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 UE 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, que utiliza

---

21 DO C , , p. .

22 DO C , , p. .

23 Comunicación de la Comisión «El Pacto Verde Europeo», COM(2019) 640 final, de 11 de diciembre de 2019.

eficientemente los recursos y competitiva, en la que el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos. El 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 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.

(4) 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.

(5) En el Reglamento (UE)[--] del Parlamento Europeo y del Consejo[24], 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.

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

(7) Las medidas establecidas en el presente Reglamento son necesarias dentro de un marco coherente y sistemático que es indispensable para alcanzar el objetivo general de la Unión de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero.

(8) Con el fin de lograr una reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero de al menos un 55 % para 2030 con respecto a 1990, es necesario reforzar los requisitos de reducción establecidos en el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo[25], tanto para los turismos como para los vehículos comerciales ligeros. 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. Sin una acción ambiciosa en lo que se refiere a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte por carretera, sería necesaria una mayor reducción de emisiones en otros sectores, incluidos aquellos en los que la descarbonización es más difícil.

(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 consumidores y a los ciudadanos 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 este contexto mundial, la cadena automovilística de la UE también debe ser un actor destacado en la actual transición mundial hacia una movilidad sin emisiones. Las normas reforzadas de reducción de las emisiones de CO_2 son tecnológicamente neutras a la hora de

---

[24] Reglamento (UE) […/…] de […] 2021 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifica el Reglamento (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima»), [DO L, …/…].

[25] 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 CO_2 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).

alcanzar los objetivos que establecen para todo el parque. Existen, y siguen estando disponibles, diferentes tecnologías para lograr el objetivo de cero emisiones de todo el parque de vehículos. 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. Los vehículos de emisión cero y de baja emisión, que también incluyen vehículos híbridos eléctricos enchufables de buen rendimiento, pueden seguir desempeñando un papel en la vía de transición.

(10) En este contexto, deben fijarse nuevos objetivos reforzados de reducción de emisiones de CO_2 tanto para los turismos nuevos como para los vehículos comerciales ligeros nuevos para el período de 2030 en adelante. Estos objetivos deben fijarse a un nivel que envíe una señal clara para acelerar la penetración 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) Los objetivos de las normas de comportamiento en materia de CO_2 revisadas deben ir acompañados de una estrategia europea para abordar los retos que plantea el aumento de la fabricación de vehículos de emisión cero y las tecnologías asociadas, así como la necesidad de mejoras de las competencias y reciclaje profesional de los trabajadores del sector, la diversificación económica y la reconversión de las actividades. En su caso, debe considerarse la posibilidad de prestar apoyo financiero a escala de la UE y de los Estados miembros para atraer inversión privada, en particular a través del Fondo Social Europeo Plus, el Fondo de Transición Justa, el Fondo de Innovación, el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y otros instrumentos del marco financiero plurianual, y el Instrumento de Recuperación de la UE, en consonancia con las normas sobre ayudas estatales. Las normas revisadas sobre ayudas estatales en materia de medio ambiente y energía permitirán que los Estados miembros apoyen a las empresas para descarbonizar sus procesos de producción y adoptar tecnologías más ecológicas en el contexto del nuevo modelo de industria.

(12) El nuevo modelo de industria para Europa actualizado[26] 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, debe desarrollarse 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. También deben abordarse medidas e incentivos adecuados a escala europea y nacional para mejorar la asequibilidad de los vehículos de emisión cero. Los progresos realizados en esta vía de transición integral para el ecosistema de movilidad deben ser objeto de seguimiento cada dos años en el marco de un informe de situación que debe presentar la Comisión, en el que se examinen, entre otras cosas, los avances en el despliegue de vehículos de emisión cero, la evolución de sus precios, la utilización de combustibles alternativos y la implantación de infraestructuras, tal como establece el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, el potencial de las tecnologías

[26] 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].

innovadoras para alcanzar una movilidad climáticamente neutra, la competitividad internacional, las inversiones en la cadena de valor del automóvil, la mejora de las capacidades y el reciclaje profesional de los trabajadores, así como la reconversión de las actividades. El informe de situación se basará también en los informes de situación bienales presentados por los Estados miembros en el marco del Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos. La Comisión debe consultar a los interlocutores sociales durante la preparación del informe de situación, incluyendo los resultados del diálogo social. Prosiguen las innovaciones en la cadena de suministro del automóvil. Las tecnologías innovadoras, como la producción de electrocombustibles mediante captura de aire, si se desarrollan más, podrían ofrecer perspectivas de una movilidad asequible y climáticamente neutra. Por consiguiente, en el marco de su informe de situación, la Comisión debe hacer un seguimiento de los avances en el estado de la innovación en el sector.

(13) Estos objetivos a escala del parque de la UE deben complementarse con el necesario despliegue de la infraestructura de recarga y repostaje, tal como se establece en la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo[27].

(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) Con los objetivos más estrictos a escala del parque de la UE 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 y de baja emisión («ZLEV») dejaría de cumplir su finalidad original y podría socavar la eficacia del Reglamento (UE) 2019/631. El mecanismo de incentivos para los ZLEV se suprime a partir de 2030. Antes de esa fecha, y por tanto a lo largo de esta década, el mecanismo de incentivos para los ZLEV seguirá apoyando la implantación de vehículos con emisiones comprendidas entre cero y 50 g de CO_2/km, incluidos los vehículos eléctricos con batería, los vehículos eléctricos de pilas de combustible que utilizan hidrógeno y los vehículos híbridos eléctricos enchufables con un buen rendimiento. Después de esa fecha, los vehículos eléctricos híbridos enchufables se seguirán computando en los objetivos relativos al parque que los fabricantes de vehículos deben cumplir.

(16) La aplicación de las normas sobre emisiones de CO_2 está muy vinculada a la de la legislación sobre homologación de tipo. Tras la derogación y sustitución de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo[28] el 1 de septiembre de 2020 por el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo[29], es conveniente, a fin de garantizar la coherencia continua entre ambos conjuntos de

---

27 Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

28 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 (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

29 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 (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

instrumentos, seguir adaptando las definiciones y actualizar las referencias del Reglamento (UE) 2019/631 a la legislación marco de homologación de tipo.

(17) El esfuerzo de reducción de las emisiones necesario para alcanzar los objetivos a escala del parque de la UE se distribuye entre los fabricantes utilizando una curva de valores límite basada en la masa media del parque de vehículos nuevos de la UE y del parque de vehículos nuevos del fabricante. Aunque es conveniente mantener este mecanismo, es necesario evitar que, con los objetivos más estrictos a escala del parque de la UE, el objetivo de emisiones específicas para un fabricante se convierta en negativo. Por ello, es necesario aclarar que, cuando se produzca tal resultado, el objetivo de emisiones específicas debe fijarse en 0 g de CO_2/km.

(18) Con el fin de garantizar una distribución equitativa del esfuerzo de reducción, las dos curvas de valores límite para los vehículos comerciales más ligeros y más pesados deben ajustarse para reflejar los objetivos reforzados de reducción de CO_2.

(19) Los valores utilizados para calcular los objetivos de emisiones específicas y las emisiones específicas medias de un fabricante se basan en los datos registrados en la documentación de homologación de tipo y en los certificados de conformidad de los vehículos en cuestión. La corrección de los datos utilizados a estos efectos es esencial para garantizar la eficacia de las normas sobre emisiones CO_2. No obstante, si se detectan errores en los datos puede que, sobre la base de la legislación sobre homologación de tipo, no sea posible corregir la documentación de homologación de tipo o los certificados de conformidad ya expedidos si los datos se refieren a homologaciones de tipo que hayan dejado de ser válidas. En tales situaciones, la Comisión debe tener la facultad de solicitar a las autoridades de homologación de tipo pertinentes o, en su caso, a los fabricantes, que emitan una declaración de corrección sobre cuya base puedan corregirse los valores utilizados para determinar el comportamiento de los fabricantes en el cumplimiento de sus objetivos.

(20) La notificación de los datos de los vehículos de las categorías M_2 (autobuses) y N_2 (camiones de tamaño mediano) entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo[30] y, por tanto, es adecuado suprimir este requisito del Reglamento (UE) 2019/631.

(21) Habida cuenta del aumento de los objetivos globales de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y con el fin de evitar posibles efectos distorsionadores del mercado, se deben armonizar los requisitos de reducción para todos los fabricantes presentes en el mercado de la Unión, excepto para los responsables de menos de 1 000 vehículos nuevos matriculados en un año natural. En consecuencia, la posibilidad de que los fabricantes responsables de entre 1 000 y 10 000 turismos o entre 1 000 y 22 000 vehículos comerciales ligeros de nueva matriculación en un año natural soliciten una excepción respecto del objetivo de emisiones específicas debe suprimirse a partir de 2030.

(22) A fin de garantizar la claridad jurídica y la coherencia con la práctica actual, conviene aclarar que los ajustes de los valores M_0 y TM_0 deben realizarse mediante modificaciones del anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 en lugar de establecer un acto que complemente dicho Reglamento.

---

[30] 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 CO_2 y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos (DO L 173 de 9.7.2018, p. 1).

(23) Los avances realizados en virtud del Reglamento (UE) 2019/631 en la consecución de los objetivos de reducción fijados para 2030 y años posteriores deben revisarse en 2026. Para esta revisión, deben tenerse en cuenta todos los aspectos considerados en los informes bienales.

(24) 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 5, del Reglamento (UE) 2019/631, 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) 2019/631.

(25) Con el fin de garantizar que el cálculo de los objetivos de emisiones específicas para los fabricantes responsables de las emisiones de CO_2 de los vehículos comerciales ligeros multifásicos pueda ajustarse para tener en cuenta los cambios en el procedimiento para determinar las emisiones de CO_2 y la masa de dichos vehículos, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que respecta a la modificación, en su caso, de las fórmulas de cálculo establecidas en el anexo 1, parte B, del Reglamento (UE) 2019/631. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que dichas 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 ocupen de la preparación de actos delegados.

(26) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) 2019/631 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) 2019/631 queda modificado como sigue:

1) El artículo 1 se modifica como sigue:

a) el apartado 5 se modifica como sigue:

i) en la letra a), la cifra «37,5 %» se sustituye por «55 %»;

ii) en la letra b), la cifra «31 %» se sustituye por «50 %»;

b) se inserta el apartado 5 *bis* siguiente:

«5 *bis*. A partir del 1 de enero de 2035, se aplicarán los siguientes objetivos a escala del parque de la Unión:

a) para las emisiones medias del parque de turismos nuevos, un objetivo a escala del parque de la Unión igual a una reducción del 100 % del objetivo en 2021, determinado de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.1.3;

b) para las emisiones medias del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, un objetivo a escala del parque de la Unión igual a una reducción del 100 % del objetivo en 2021, determinado de conformidad con el anexo I, parte B, punto 6.1.3.

(c) en el apartado 6, los términos «a partir del 1 de enero de 2025,» se sustituyen por «del 1 de enero de 2025 al 31 de diciembre de 2029,»;

(d) se suprime el apartado 7.

2) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se modifica como sigue:

a) en la letra a), la referencia al «anexo II de la Directiva 2007/46/CE» se sustituye por «artículo 4, apartado 1, letra a), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858»;

b) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) la categoría N_1, tal como se define en el artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858 y que entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 715/2007 (“vehículos comerciales ligeros”), que se matriculan por primera vez en la Unión y que no han sido matriculados previamente fuera de la Unión (“vehículos comerciales ligeros nuevos”); en el caso de los vehículos de emisión cero de categoría N con una masa de referencia superior a 2 610 kg o a 2 840 kg, según el caso, a partir del 1 de enero de 2025 se los considerará, a efectos del presente Reglamento y sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/858 y el Reglamento (CE) n.º 715/2007, vehículos comerciales ligeros a los que se aplica el presente Reglamento si el exceso de la masa de referencia es únicamente atribuible a la masa del sistema de almacenamiento de energía»;

b) en el apartado 3, la referencia al «anexo II, parte A, punto 5, de la Directiva 2007/46/CE» se sustituye por una referencia al «anexo I, parte A, punto 5, del Reglamento (UE) 2018/858».

3) En el artículo 3, el apartado 1 se modifica como sigue:

(a) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«A los efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las definiciones establecidas en el Reglamento (UE) 2018/858. Serán asimismo de aplicación las definiciones siguientes:»;

(b) se suprimen las letras b) a g) y las letras i) y n).

4) En el artículo 4, apartado 1, se añade el párrafo siguiente:

«A efectos de la letra c), cuando el objetivo de emisiones específicas determinado de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.3, o el anexo I, parte B, punto 6.3, sea negativo, el objetivo de emisiones específicas será de 0 g/km.».

5) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) Se inserta el apartado 6 *bis* siguiente:

«6 *bis*. Si la Comisión considera que los datos provisionales presentados por los Estados miembros con arreglo al apartado 2, o los datos notificados por los fabricantes con arreglo al apartado 5, se basan en datos incorrectos de la

documentación de homologación de tipo o de los certificados de conformidad, informará de ello a la autoridad de homologación de tipo o, en su caso, al fabricante, y pedirá a la autoridad de homologación de tipo o, en su caso, al fabricante que emita una declaración de corrección especificando los datos corregidos. La declaración de corrección se transmitirá a la Comisión y los datos corregidos se utilizarán para modificar los cálculos provisionales con arreglo al apartado 4.»;

b) se suprime el apartado 11.

6) En el artículo 10, apartado 2, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«Podrá concederse una excepción solicitada en virtud del apartado 1 respecto de los objetivos de emisiones específicas aplicables hasta el año natural 2029 inclusive.».

7) En el artículo 13, apartado 3, se añade la segunda frase siguiente:

«Cuando los datos de la documentación de homologación de tipo 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.».

8) En el artículo 14, apartado 2, los términos «por los que se complete el presente Reglamento mediante el establecimiento de las medidas a que se refiere el» se sustituyen por los términos «por los que se modifique el anexo I con arreglo a lo dispuesto en»;

9) se inserta el artículo14 *bis* siguiente:

«Artículo 14 *bis*

Informe de situación

A más tardar el 31 de diciembre de 2025, y posteriormente cada dos años, la Comisión informará sobre los avances hacia la movilidad por carretera sin emisiones. El informe supervisará y evaluará, en particular, la necesidad de posibles medidas adicionales para facilitar la transición, en particular mediante recursos financieros.

En el informe, la Comisión tendrá en cuenta todos los factores que contribuyen a un progreso rentable hacia la neutralidad climática para 2050. Esto incluye el despliegue de vehículos de emisión cero y de baja emisión, los avances en la consecución de los objetivos para la implantación de infraestructura de recarga y repostaje, tal como se establece en el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, la posible contribución de las tecnologías de innovación y los combustibles alternativos sostenibles para alcanzar una movilidad climáticamente neutra, el impacto en los consumidores, los avances en el diálogo social, así como los aspectos que sigan facilitando una transición económicamente viable y socialmente justa hacia una movilidad por carretera sin emisiones.».

10) El artículo 15 se modifica como sigue:

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

«1. En 2028, la Comisión examinará la eficacia y el impacto del presente Reglamento sobre la base de los informes bienales 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.»;

b) se suprimen los apartados 2 a 5;

c) se añade el apartado 9 siguiente:

«9. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17, con el fin de modificar las fórmulas establecidas en el anexo I, parte B, cuando dichas modificaciones sean necesarias para tener en cuenta el procedimiento aplicable a los vehículos N1 multifásicos establecido en el anexo III, parte A.».

11) El artículo 17 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, los términos «artículo 15, apartado 8,» se sustituyen por «artículo 15, apartados 8 y 9,»;

b) en el apartado 3, los términos «artículo 15, apartado 8,» se sustituyen por «artículo 15, apartados 8 y 9,»;

c) en el apartado 6, los términos «artículo 15, apartado 8,» se sustituyen por «artículo 15, apartados 8 y 9,»;

12) El anexo I se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el

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

FICHA FINANCIERA 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) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión

1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s)

Acción por el clima

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[31]

☑ 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)

Los objetivos generales de la presente propuesta son contribuir a lograr la neutralidad climática para 2050 y, para ello, en consonancia con la Legislación europea sobre el clima, contribuir a lograr al menos un 55 % de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 con respecto a 1990.

La propuesta forma parte del paquete de medidas sobre clima y energía para 2030 «Objetivo 55» para alcanzar el objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE de al menos un 55 % en 2030 con respecto a 1990 a nivel interno de forma rentable y contribuir a limitar el calentamiento global. El paquete responde a la obligación de la Comisión, establecida en el artículo 3 de la Legislación europea sobre el clima, de revisar la legislación pertinente de la Unión para que se pueda lograr el objetivo antes mencionado.

1.4.2. Objetivo(s) específico(s)

Los objetivos específicos de la presente propuesta son:

1. Contribuir al objetivo de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero de al menos el 55 % para 2030 y al objetivo de neutralidad climática de aquí a 2050 mediante la revisión y el establecimiento de nuevos objetivos de todo el parque de la UE con vistas a reducir las emisiones de CO_2 de los turismos y las furgonetas de forma rentable;

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

2. Ofrecer a los consumidores los beneficios de una mayor implantación de los vehículos de emisión cero, mejorando la calidad del aire, en particular en las ciudades, y el ahorro energético derivado del uso de estos vehículos;

3. Estimular la innovación en tecnologías de emisión cero, reforzando así el liderazgo tecnológico de la cadena de valor del automóvil de la UE y fomentando el empleo.

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especifíquense los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios / la población destinataria.

La propuesta garantizará la reducción de las emisiones de CO_2 de los vehículos ligeros, aportará beneficios a los consumidores en términos de calidad del aire y ahorro energético y reforzará el liderazgo tecnológico de la cadena de valor del automóvil de la UE. Otros beneficios adicionales esperados son el aumento de la eficiencia energética y la seguridad energética.

1.4.4. Indicadores de resultados

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

Se han identificado los siguientes indicadores:

1. Las emisiones medias de CO_2 del parque de la UE de furgonetas y turismos nuevos serán objeto de un seguimiento anual por vehículo, fabricante y Estado miembro;

2. La diferencia entre los datos de emisiones de CO_2 homologados y los datos de emisiones de CO_2 reales se controlará mediante la recopilación y publicación de los datos reales de consumo de combustible;

3. El seguimiento de las desviaciones entre las emisiones de CO_2 homologadas y las emisiones de CO_2 de los vehículos en circulación se llevará a cabo mediante el establecimiento de un procedimiento específico de verificación en circulación y la recopilación de los datos de homologación de tipo;

4. Las emisiones de GEI de los turismos y las furgonetas serán objeto de seguimiento a través de los inventarios anuales de emisiones de GEI de los Estados miembros;

5. El número y el porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión matriculados por primera vez serán objeto de seguimiento a través de los datos anuales de seguimiento presentados por los Estados miembros;

6. Los costes y la eficacia de las tecnologías utilizadas en los vehículos para reducir las emisiones se controlarán sobre la base de los datos que se recojan de los fabricantes, los proveedores y los expertos;

7. 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;

8. 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 turismos y vehículos comerciales ligeros de nueva matriculación en la Unión deberán:

- cumplir los objetivos revisados de emisiones de CO_2 para todo el parque,

- notificar a la Comisión los datos de consumo real de combustible medido mediante dispositivos normalizados,

- estar sujetos a ensayos de conformidad en circulación, cuyos resultados se comunican a la Comisión.

Los Estados miembros deberán comunicar anualmente a la Comisión y a la Agencia Europea de Medio Ambiente los datos técnicos sobre los turismos y los vehículos comerciales ligeros de nueva matriculación.

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la Unión (puede derivarse de distintos factores, como mejor coordinación, seguridad jurídica, mejora de la 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 exclusivamente mediante medidas nacionales o locales. 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.

Aunque las iniciativas a nivel nacional, regional y local pueden crear sinergias, por sí solas no serán suficientes. La falta de una acción coordinada de la UE mediante el refuerzo de las normas sobre emisiones de CO_2 se traduciría en un riesgo de fragmentación del mercado debido a la diversidad de los regímenes nacionales, la diferencia en cuanto a los niveles de ambición y los parámetros de diseño. De forma aislada, cada Estado miembro también representaría un mercado demasiado pequeño para lograr el mismo nivel de resultados, por lo que es necesario un enfoque a escala de la UE para impulsar cambios en el sector y crear economías de escala.

1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

La propuesta se basa en la legislación vigente, que ha garantizado reducciones continuas de las emisiones de CO_2 del parque de turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos de la UE durante el último decenio.

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

La presente propuesta es compatible con los objetivos del Instrumento de Recuperación de la Unión Europea y el marco financiero plurianual para el período 2021-2027, lo cual contribuirá a lograr la doble transición ecológica y digital a la que aspira Europa. La combinación de estos marcos abordará la crisis económica y acelerará el paso a una economía limpia y sostenible, vinculando la acción por el clima y el crecimiento económico.

El paquete de medidas sobre clima y energía «Objetivo 55» supone un amplio paso de la revisión de la legislación de la Unión para adaptarla al mayor nivel de ambición climática de la UE, tal y como se establece en el Pacto Verde Europeo. Todas las iniciativas del paquete están estrechamente relacionadas.

La presente propuesta legislativa sobre las normas sobre emisiones de CO_2 para los turismos y los vehículos comerciales ligeros complementa las propuestas pertinentes presentadas en el paquete y mantiene la coherencia con dichas propuestas.

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

No procede

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 con una fase de puesta en marcha desde 2023 hasta 2025,

☐ y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)[32]

☑ **Gestión directa** a cargo de 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 (especifíquense);

☐ 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

[32] 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. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

Especifíquense la frecuencia y las condiciones de dichas disposiciones.

Con el fin de supervisar la eficacia de los requisitos reforzados de reducción de las emisiones de CO_2 propuestos, se requiere una amplia recopilación de datos de distintas fuentes, entre ellas los Estados miembros, los fabricantes de automóviles y las autoridades nacionales de homologación de tipo. La gestión de los datos corresponde a la Agencia Europea de Medio Ambiente y el Centro Común de Investigación, pero la coordinación de las actividades de recopilación de datos, incluida la interacción con las entidades que notifican dichos datos, es responsabilidad de la DG CLIMA. Las tareas de la DG CLIMA incluyen también el análisis de los datos, así como la preparación y la realización de las acciones de seguimiento, incluida la imposición de multas financieras a los fabricantes sobre la base de los datos recopilados.

Se están recopilando o se recopilarán tres conjuntos de datos principales:

Los Estados miembros comunican anualmente a la AEMA los datos sobre matriculaciones de vehículos nuevos, incluida la información técnica. Estos datos constituyen la base para determinar el cumplimiento por parte de los fabricantes de sus objetivos de emisiones específicas y la imposición de multas. Los fabricantes verifican los datos, tras lo cual se confirman mediante Decisión de la Comisión.

Los datos sobre el consumo real de combustible o energía eléctrica registrados a bordo de los vehículos se notificarán anualmente a la AEMA a partir de 2022, comenzando con los datos facilitados por los fabricantes y seguido en 2025 de los datos recopilados en las inspecciones técnicas de vehículos de los Estados miembros. Los datos se utilizarán como base para evaluar la representatividad de las emisiones de CO_2 de la homologación de tipo y pueden dar lugar a una revisión de los niveles objetivo de emisiones de CO_2, así como, en su caso, de la legislación sobre homologación de tipo.

El JRC recopilará de forma continuada datos sobre los ensayos de emisiones de la homologación de tipo a efectos del procedimiento de verificación de la correspondencia entre las emisiones de CO_2 determinadas en la homologación de tipo y las emisiones de los vehículos en circulación.

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

2.2.1. Justificación del modo o los modos de gestión, el mecanismo o los mecanismos de aplicación de la financiación, las modalidades de pago y 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. La aplicación de la presente propuesta requerirá la redistribución de recursos humanos en el seno de la Comisión. Se dispone de los procedimientos adecuados.

2.2.2. Información relativa a los riesgos identificados y al sistema o los sistemas de control interno establecidos para mitigarlos

La presente propuesta no se refiere a un programa de gasto.

Un control eficaz 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.

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, así como servirán para garantizar que no se menoscabe la eficacia a largo plazo de los objetivos de emisiones de CO_2 de la UE.

El riesgo de error en los datos de matriculación de vehículos o de retraso en la notificación por parte de los Estados miembros o los fabricantes podría dar lugar a dificultades en la aplicación de las normas sobre emisiones de CO_2.

El riesgo de que aumente la diferencia entre las emisiones de CO_2 y el consumo real de combustible y los valores determinados en el momento de la homologación de tipo puede socavar los objetivos de emisiones de CO_2.

El riesgo de que las emisiones de CO_2 registradas por los fabricantes en los certificados de conformidad utilizados a efectos de matriculación no se correspondan con las emisiones de CO_2 de los vehículos en circulación puede socavar los objetivos de emisiones de CO_2.

Los principales sistemas de control interno incluyen la verificación de los datos de matriculación notificados, el análisis de la evolución de los datos reales con respecto a los datos de matriculación y la detección de desviaciones entre las emisiones de CO_2 registradas en los certificados de conformidad y las emisiones de los vehículos en circulación.

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 riesgos/controles 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 previstos en la presente propuesta irán acompañados de un control y una notificación mejorados de diferentes conjuntos de datos, tal como se describe en el punto 2.2.2.

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[33]	de países de la AELC[34]	de países candidatos [35]	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
7	20 01 02 01	CND	NO	NO	NO	NO

Nuevas líneas presupuestarias solicitadas: No procede

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

[34] AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

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

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta sobre los créditos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos operativos

☑ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos operativos

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

En millones EUR (al tercer decimal)

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

DG: DG CLIMA			**2023**	**2024**	**2025**	**2026**	**2027**	**TOTAL**
Créditos operativos								
09 02 03	Compromisos	(1)						
	Pagos	(2)						
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos								
09 01 01 01		(3)						
TOTAL créditos DG CLIMA	Compromisos	= 1 + 3						
	Pagos	= 2 + 3						

TOTAL de los créditos operativos	Compromisos	(4)						
	Pagos	(5)						
TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)						
TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 3 del marco financiero plurianual	Compromisos	= 4+ 6						
	Pagos	= 5+ 6						

Rúbrica del marco financiero plurianual	**7**	«Gastos administrativos»

Esta sección debe rellenarse utilizando «los datos presupuestarios de carácter administrativo» que deben introducirse primero en el anexo de la ficha de financiación legislativa (anexo V de las normas internas), que se carga en DECIDE a efectos de consulta entre servicios.

En millones EUR (al tercer decimal)

		2023	2024	2025	2026	2027	**TOTAL**
DG: DG CLIMA							
• Recursos humanos		0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**
• Otros gastos administrativos							
TOTAL de la DG CLIMA	Créditos	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

TOTAL de los créditos de la RÚBRICA 7del marco financiero plurianual	(Total de los compromisos = total de los pagos)	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

En millones EUR (al tercer decimal)

		2023	2024	2025	2026	2027	**TOTAL**
TOTAL de los créditos de las RÚBRICAS 1 a 7del marco financiero plurianual	Compromisos	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**
	Pagos	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos operativos

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indíquense los objetivos y los resultados ⇩			2023		2024		2025		2026		2027		**TOTAL**	
	RESULTADOS													
	Tipo[36]	Coste medio	No	Coste	No	Coste	No	Coste	No	Coste	No	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1[37]…														
- Resultado														
- Resultado														
- Resultado														
Subtotal del objetivo específico n.º 1														
OBJETIVO ESPECÍFICO N.° 2 ...														
- Resultado														
Subtotal del objetivo específico n.º 2														
TOTALES														

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

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

3.2.3. 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 **2023**[38]	Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año**2027**	**TOTAL**
RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual						
Recursos humanos	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**
Otros gastos administrativos						
Subtotal RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

Al margen de la RÚBRICA 7[39] **del marco financiero plurianual**						
Recursos humanos						
Otros gastos de carácter administrativo						
Subtotal al margen de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual						

TOTAL	0,304	0,304	0,304	0,304	0,304	**1,520**

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.

[38] El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa. Sustitúyase «N» por el primer año de aplicación previsto (por ejemplo: 2021). Hágase lo mismo con los años siguientes.

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

3.2.4. 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 unidades equivalentes a jornada completa

		Año **2023**	Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**
• **Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)**						
20 01 02 01 (Sedes y Oficinas de Representación de la Comisión)		2	2	2	2	2
20 01 02 03 (Delegaciones)						
01 01 01 01 (investigación indirecta)						
01 01 01 11 (investigación directa)						
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)						
• **Personal externo (en unidades equivalentes a jornada completa: EJC)**[40]						
20 02 01 (AC, ENCS, INT de la «dotación global»)						
20 02 03 (AC, AL, ENCS, INT y JED en las Delegaciones)						
XX 01 xx **yy zz** [41]	- en la sede					
	- en las delegaciones					
01 01 01 02 (AC, ENCS, INT - investigación indirecta)						
01 01 01 12 (AC, INT, ENCS - investigación directa)						
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)						
TOTAL		**2**	**2**	**2**	**2**	**2**

XX es el ámbito político o título presupuestario 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 personal temporal	A partir de 2023 será necesario un funcionario AD adicional responsable de una nueva función para garantizar la coordinación y el seguimiento de los diferentes ejercicios de recopilación de datos previstos en el Reglamento. Esta función refleja, en particular, la necesidad de mejorar el seguimiento de la evolución de las emisiones reales de CO_2 de los nuevos turismos y furgonetas con el fin de garantizar que se alcancen de forma efectiva los objetivos de mayores reducciones establecidos en la presente propuesta. La nueva función velará por que se establezca una base eficiente y coherente para la aplicación y el cumplimiento de las normas sobre emisiones de CO_2, así como para la preparación de cualquier nueva medida política conexa. Esto función incluye las siguientes tareas específicas:

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

[41] Por debajo del límite de personal externo con cargo a créditos operativos (antiguas líneas «BA»).

	• Garantizar la coordinación general de los diferentes ejercicios de recopilación de datos, en particular el análisis de los datos y los controles de coherencia entre los diferentes conjuntos de datos. • Seguimiento con las entidades notificantes (fabricantes, autoridades nacionales de notificación de datos y autoridades de homologación de tipo) y contactos con la AEMA y el JRC. • Garantizar una notificación eficiente de los datos reales de consumo de combustible por parte de los fabricantes y los Estados miembros, incluido el seguimiento y la verificación de los datos junto con la AEMA. • Realizar un análisis de los datos reales, en particular, con respecto a la evolución de la diferencia entre las emisiones reales y las emisiones de la homologación de tipo, y proporcionar datos técnicos detallados para futuras revisiones de las normas sobre emisiones de CO_2 y de la legislación sobre homologación de tipo. • Preparación de las Decisiones anuales de la Comisión sobre los datos reales. • Preparación de las correcciones de los datos de conformidad del CO_2 (datos de matriculación) cuando las desviaciones se determinen sobre la base del procedimiento de verificación en servicio, incluida la garantía de una recogida eficaz junto con el JRC de los datos de los ensayos de homologación de tipo. Se necesitará un segundo funcionario AD adicional para contribuir a la preparación del nuevo informe de situación con arreglo al artículo 14 *bis* sobre los avances hacia una movilidad por carretera sin emisiones y sobre la evaluación de la necesidad de posibles medidas adicionales para facilitar la transición.
Personal externo	No procede

3.2.5. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente

- La propuesta/iniciativa:

☑ puede ser financiada en su totalidad mediante una redistribución 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.

☐ requiere el uso del margen no asignado con cargo a la rúbrica pertinente del MFP o el uso de los instrumentos especiales tal como se define en el Reglamento del MFP.

Explíquese qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas, los importes correspondientes y los instrumentos cuya utilización se propone.

☐ requiere una revisión del MFP.

Explíquese qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

3.2.6. 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
Especifíquese 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

indíquese 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[42]				
		2023	2024	2025	2026	2027
Artículos 4, 2, 9						

En el caso de los ingresos «asignados», especifíquese la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

n.p.

Otras observaciones (por ejemplo, método/fórmula que se utiliza para calcular la incidencia sobre los ingresos o cualquier otra información).

Se espera que se generen ingresos procedentes de las primas por exceso de emisiones que deberán pagar los fabricantes que superen sus objetivos anuales de emisiones específicas y esto debe seguir considerándose como un ingreso para el presupuesto general de la UE. El método de cálculo de las primas no ha cambiado como consecuencia de la propuesta. No es posible estimar el nivel de ingresos hasta que se disponga de los datos anuales sobre los resultados de los fabricantes en relación con el cumplimiento de sus objetivos.

[42] 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.