COMISIÓN
EUROPEA

Estrasburgo, 16.12.2025
COM(2025) 995 final

2025/0420 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo relativo a las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los vehículos ligeros nuevos y al etiquetado de los vehículos y por el que se deroga la Directiva 1999/94/CE

{SEC(2025) 995 final} - {SWD(2025) 1057 final} - {SWD(2025) 1058 final} - {SWD(2025) 1059 final}

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La UE reconoce el cambio climático como una amenaza existencial estrechamente vinculada a la seguridad mundial, la paz y el desarrollo sostenible. Abordar el cambio climático es una oportunidad para mejorar simultáneamente la competitividad y la independencia de la UE. La UE se ha comprometido a reducir sus emisiones netas de gases de efecto invernadero (GEI) en el conjunto de la economía en al menos un 55 % de aquí a 2030 con respecto a los niveles de 1990, y a alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050. La Comisión también propuso una modificación de la Legislación Europea sobre el Clima que consagra el objetivo de reducción del 90 % para 2040[1]. Tanto el Consejo como el Parlamento Europeo han adoptado sus posiciones sobre el expediente, que actualmente se encuentra en fase de codecisión.

Las políticas de descarbonización son un poderoso motor de crecimiento cuando están bien integradas con las políticas industrial, de competencia, económica y comercial, como se explica en la Brújula para la Competitividad[2] y el Pacto por una Industria Limpia[3].

Reducir las emisiones de CO_2 del transporte por carretera es indispensable para alcanzar la neutralidad climática. En 2023 representaron alrededor del 30 % de las emisiones netas totales de CO_2 de la UE (y el 24 % de las emisiones de GEI) y siguen siendo superiores a las de 1990.

El Reglamento por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos (furgonetas)[4] es un elemento esencial del conjunto de medidas de la UE destinadas a lograr la descarbonización del transporte por carretera. Dirige una transición gradual hacia vehículos de emisión cero y proporciona seguridad y previsibilidad a largo plazo para los inversores en toda la cadena de valor, al tiempo que permite un plazo suficiente para una transición justa.

El sector del automóvil de la UE representa 1 billón EUR del PIB y un tercio de la inversión privada en investigación y desarrollo en la UE. Proporciona empleo directo e indirecto en la industria manufacturera a tres millones de europeos. El sector está experimentando actualmente una transformación global y estructural, relacionada con las transiciones limpia y digital, y se enfrenta a graves retos en materia de competitividad.

En enero de 2025, la Comisión estableció un diálogo estratégico con el sector para abordar estos retos y diseñar estrategias y soluciones concretas para garantizar que esta industria clave tenga un futuro sólido en Europa. Esto se incorporó al Plan de Acción Industrial para el Sector

---

1 Comisión, Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo que modifica el Reglamento (UE) 2021/1119, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática, COM(2025) 524 final, de 2.7.2025.

2 Comunicación de la Comisión. Una Brújula para la Competitividad de la UE, COM(2025) 30 final, de 29.1.2025.

3 Comunicación de la Comisión Europea. Pacto por una Industria Limpia: una hoja de ruta conjunta para la competitividad y la descarbonización, COM(2025) 85 final, de 26.2.2025.

4 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.

Europeo del Automóvil[5], que establece medidas concretas para ayudar a garantizar la competitividad mundial de la industria automovilística de la UE y mantener una sólida base de producción europea a través de la adopción de medidas en cinco ámbitos clave: 1) innovación y digitalización, 2) movilidad limpia, 3) competitividad y resiliencia de la cadena de suministro, 4) capacidades y dimensión social, e 5) igualdad de condiciones y entorno empresarial.

Para alcanzar sus objetivos, el Plan introduce alrededor de cincuenta acciones emblemáticas. Estas incluyen la revisión del Reglamento por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos y furgonetas y la revisión de la Directiva sobre etiquetado de los turismos[6], con el fin de mejorar la información al consumidor y facilitar opciones sostenibles en consonancia con los objetivos climáticos y medioambientales de la UE.

Dado que los objetivos de emisiones de CO_2 establecidos en el Reglamento se vuelven más estrictos con el tiempo, el cumplimiento requiere una mayor adopción de vehículos de emisión cero, ya que los demás mecanismos existentes para reducir las emisiones de CO_2 solo tienen un efecto limitado y, por sí solos, no son suficientes para alcanzar los objetivos de CO_2 actuales y futuros. Si bien es esencial que los objetivos sigan incentivando la transición hacia una movilidad sin emisiones y creen seguridad y previsibilidad para las inversiones, la falta de flexibilidad en el ciclo de cumplimiento, junto con cambios significativos en la situación económica y normativa mundial, pueden crear un riesgo de incumplimiento para los fabricantes de vehículos.

Es necesario mejorar la neutralidad tecnológica, ya que el marco legislativo actual podría limitar la innovación y el desarrollo continuos de tecnologías distintas de los sistemas de propulsión de emisión cero, que pueden ser útiles para usos específicos o para una fase de transición. Debido a los obstáculos para el despliegue de furgonetas de emisión cero, que provocan una falta de demanda a corto plazo, los fabricantes de vehículos comerciales ligeros se enfrentan a retos concretos. Para mejorar la competitividad y la sostenibilidad del sector del automóvil europeo, conviene incentivar el desarrollo de coches eléctricos pequeños fabricados en la UE mediante incentivos específicos.

También es necesario garantizar que los consumidores reciban información clara y armonizada sobre el comportamiento medioambiental de los turismos nuevos, así como de los vehículos vendidos en el mercado de segunda mano por minoristas. Esto debe abarcar el etiquetado de todos los tipos de turismos, incluidos los vehículos de emisión cero, lo que facilitaría las decisiones de compra con conocimiento de causa y apoyaría la transición hacia una movilidad sin emisiones.

En este contexto, la propuesta tiene por objeto presentar un enfoque más flexible y neutro desde el punto de vista tecnológico, teniendo en cuenta la evolución tecnológica y del mercado, manteniendo al mismo tiempo el rumbo hacia la neutralidad climática y la previsibilidad para los fabricantes y los inversores en una transición justa hacia una movilidad sin emisiones. Contempla medidas para:

1) introducir más flexibilidad para que los fabricantes cumplan sus objetivos en materia de CO_2;

---

5 Comunicación de la Comisión. Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil, COM(2025) 95 final, de 5.3.2025.

6 Directiva 1999/94/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 1999, relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO_2 facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos, DO L 12 de 18.1.2000, p. 16.

2) mejorar la neutralidad tecnológica de las normas sobre emisiones de CO_2;

3) mantener la contribución de las normas en materia de CO_2 a los objetivos climáticos establecidos en la Legislación Europea sobre el Clima;

4) mantener la seguridad y la previsibilidad para los fabricantes y los inversores en la cadena de valor de la movilidad sin emisiones;

5) prestar un mejor servicio a los posibles compradores de vehículos de emisión cero facilitándoles información adecuada, apoyando así el cumplimiento de las normas sobre CO_2 por parte de los fabricantes.

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

La propuesta es coherente con los objetivos de la Legislación Europea sobre el Clima, tal como exige el artículo 6, apartado 4, del Reglamento sobre el Clima. La propuesta está en consonancia con otras políticas de la UE en materia de clima, energía y transporte, en particular:

– El Reglamento (UE) 2023/1804, que garantiza una infraestructura adecuada para los combustibles alternativos en toda la UE, con el apoyo del Mecanismo de Infraestructura para los Combustibles Alternativos (AFIF, por sus siglas en inglés) para proyectos relativos a puntos de recarga. El Plan de Acción de la UE para las Redes y la próxima legislación sobre la modernización de la red tienen por objeto integrar la electromovilidad de manera eficiente, mientras que el Plan de Acción para una Energía Asequible pretende reducir los costes de tarificación. Una propuesta sobre la descarbonización de las flotas de vehículos de empresa aumentará la demanda de vehículos sin emisiones.

– El Reglamento sobre las materias primas fundamentales, que fomenta una cadena de valor sostenible para las baterías, mediante la aprobación de proyectos estratégicos destinados a garantizar el suministro de materiales. El Reglamento sobre la Industria de Cero Emisiones Netas mejora la sostenibilidad y la resiliencia, así como la capacidad de fabricación en la UE de tecnologías de cero emisiones netas, como las baterías. El desarrollo de la cadena de suministro de baterías de la UE contará con el apoyo del paquete «Impulsor de Baterías». La futura legislación, como la Ley de Aceleración Industrial, tendrá por objeto mantener la producción europea de componentes clave para los vehículos eléctricos vendidos en la UE, supeditando el apoyo público en beneficio de la industria del automóvil a criterios de resiliencia y sostenibilidad. Estos criterios son una poderosa herramienta para apoyar a la industria del automóvil europea. También se espera que la Ley de Aceleración Industrial desarrolle una etiqueta sobre la intensidad de carbono de los productos industriales, empezando por el acero, así como parámetros para la etiqueta «Fabricado en la UE». Esto será pertinente para basarse en estos avances, según proceda, a fin de garantizar la coherencia de las metodologías. Es igualmente válido para la referencia a «Fabricado en la UE» en el caso de los coches eléctricos pequeños.

– El RCDE 2, que mejora la transición hacia vehículos de emisión cero a través de la tarificación del carbono.

– El Reglamento de reparto del esfuerzo (RRE), que sigue siendo fundamental para la estrategia de reducción de emisiones de la UE, con un objetivo para 2030 para los sectores no incluidos en el RCDE de una reducción del 40 % en comparación con 2005, y el ajuste continuado por parte de los Estados miembros de sus presupuestos y

flexibilidades nacionales a medida que la Unión hace un seguimiento de los avances hacia sus objetivos climáticos.

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

Europa ha fijado un ambicioso marco para convertirse en una economía climáticamente neutra de aquí a 2050. El Pacto por una Industria Limpia tiene como objetivo garantizar que la UE sea un destino competitivo y atractivo para la industria, en particular los sectores intensivos en energía, y promover las tecnologías limpias y los nuevos modelos de negocio circulares, para así cumplir los objetivos de descarbonización acordados. La aplicación de estas iniciativas también reforzará la independencia energética de la UE respecto de los combustibles fósiles importados.

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 (UE) 2019/631, actualmente en vigor desde el 1 de enero de 2020, y para proporcionar a los consumidores información sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO_2 de los turismos nuevos puestos a la venta u ofrecidos en arrendamiento financiero mediante la Directiva 1999/94/CE.

- **Subsidiariedad**

El cambio climático es un problema transfronterizo en el que una actuación coordinada de la UE puede complementar y reforzar eficazmente las medidas adoptadas a escala nacional, regional y local. La acción de la UE está justificada por razones de subsidiariedad, de conformidad con el artículo 191 del Tratado de Lisboa.

Dado que las normas en materia de emisiones de CO_2 de los vehículos y los requisitos de etiquetado de los turismos se establecen a escala de la UE, los objetivos de esta iniciativa solo pueden alcanzarse a escala de la Unión.

- **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.

- **Elección del instrumento**

La propuesta prevé una modificación del Reglamento (UE) 2019/631 y un Reglamento es, por tanto, el único instrumento jurídico adecuado.

Por lo que se refiere al etiquetado de los vehículos, la propuesta deroga y sustituye a la Directiva 1999/94/CE. Teniendo en cuenta las conclusiones de la evaluación, así como los principales cambios necesarios en las normas existentes y el objetivo de mejorar el

funcionamiento del mercado interior, un Reglamento constituye el instrumento jurídico adecuado para sustituir a la Directiva, ya que establece disposiciones claras, detalladas y directamente aplicables. Además, garantiza que los requisitos legales se apliquen simultáneamente y de manera armonizada en toda la Unión.

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**

Existe un acuerdo general entre las partes interesadas sobre la necesidad de mantener el rumbo de los esfuerzos de descarbonización de la UE y sobre el hecho de que la electrificación será fundamental para la transición y el futuro de la competitividad de sector del automóvil de la UE. Sin embargo, algunas partes interesadas sostienen que el actual marco regulador de la UE es demasiado rígido, y se corre el riesgo de que se planteen problemas a los fabricantes de vehículos durante la transición. Por lo tanto, es conveniente mitigar estos riesgos.

La evaluación de la Directiva sobre etiquetado de los turismos constató que, si bien había alcanzado al menos en cierta medida sus objetivos iniciales de informar a los consumidores sobre las emisiones de CO_2 de los turismos nuevos, varios factores limitan las opciones de los consumidores y su posible repercusión. Su pertinencia será aún más limitada a medida que aumente la adopción de vehículos sin emisiones, para los que la información facilitada hasta la fecha es escasa e inadecuada, y dado que los posibles compradores de vehículos dependen cada vez más de plataformas digitales para informarse antes de la compra.

- **Consultas con las partes interesadas**

La Comisión definió varios grupos clave de partes interesadas a efectos de la consulta, incluidos los Estados miembros (autoridades nacionales y regionales), los fabricantes de vehículos, los proveedores de componentes y materiales, los proveedores de combustible y energía, los compradores de vehículos (privados, empresas, empresas de gestión de flotas), las ONG medioambientales, de transporte y de consumo, y los interlocutores sociales.

Para recabar las opiniones de estos grupos, la Comisión puso en marcha una convocatoria de datos y una consulta pública en línea entre el 7 de julio y el 10 de octubre de 2025. También celebró reuniones con asociaciones del sector que representaban a los fabricantes de vehículos y componentes y a los proveedores de energía, celebró reuniones bilaterales con las autoridades de los Estados miembros, los interlocutores sociales y las ONG, e invitó a las partes interesadas a presentar documentos exponiendo su posición.

La convocatoria de datos para la revisión del Reglamento por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 para turismos y furgonetas recibió 963 respuestas, mientras que la convocatoria de datos independiente para la revisión de la Directiva sobre etiquetado de los turismos[7] recibió 39. La consulta pública en línea, realizada en el sitio web de EU Survey[8], abarcó tanto la revisión del Reglamento sobre normas en materia de CO_2 para turismos y furgonetas como la revisión de la Directiva sobre etiquetado

[7] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14750-Revision-of-the-EU-rules-on-car-labelling_es.

[8] https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/14765-Revision-of-the-CO2-emission-standards-for-cars-and-vans_es.

de los turismos. La consulta recibió 1 115 respuestas, de las cuales 859 (77 %) procedían de ciudadanos de la UE, 120 (11 %) de empresas, de las cuales 57 (5 %) eran pymes, 76 (7 %) de asociaciones empresariales, 14 (1 %) de organizaciones no gubernamentales y el resto, de instituciones académicas, organizaciones de consumidores y sindicatos.

En sus respuestas a la consulta pública, las partes interesadas expresaron una gran variedad de opiniones sobre los niveles objetivo de CO_2. Algunos Estados miembros, autoridades locales, ONG medioambientales, académicos y el sector eléctrico consideraron esencial la estabilidad de las políticas. En cambio, la mayoría de los demás encuestados del sector, junto con las observaciones recabadas a través de una campaña de ámbito ciudadano, consideraron que los objetivos para 2035 no podían alcanzarse debido a una adopción más lenta de lo previsto de los vehículos de emisión cero. En general, los representantes de la industria abogaron por otorgar a los combustibles renovables sostenibles y a los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior (VEH-CCE) un papel en el marco del Reglamento sobre las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2, con el fin de aumentar la flexibilidad y mejorar la neutralidad tecnológica, mientras que las ONG y las autoridades públicas expresaron en su mayoría la opinión contraria. Las partes interesadas de la industria también solicitaron una mayor flexibilidad en el uso de las multas, proponiendo que sirvan como mecanismo de apoyo en lugar de como medida punitiva. En general, los ciudadanos y las ONG abogaron por utilizar los ingresos para apoyar a los trabajadores, desarrollar infraestructuras de recarga y adoptar medidas del lado de la demanda.

Una clara mayoría de las partes interesadas apoyó la armonización y simplificación del etiquetado de los vehículos, así como la incorporación en la etiqueta de información específica para los vehículos de emisión cero, pero no otra información adicional que no esté fácilmente disponible, como el coste total de la propiedad. La mayoría de las partes interesadas considera importante ampliar la etiqueta para incluir también las furgonetas nuevas. Las organizaciones de consumidores pidieron que se ampliara el ámbito de aplicación de la etiqueta a los vehículos de segunda mano.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La evaluación cuantitativa de las repercusiones económicas, sociales y ambientales de las opciones de actuación consideradas se ha basado en una serie de hipótesis desarrolladas para el modelo PRIMES. Este análisis se complementó con la aplicación de otras herramientas de modelización, como 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**

La Comisión llevó a cabo una evaluación de impacto, que proporcionó un análisis detallado. En ella, la Comisión ha evaluado la coherencia de la iniciativa con los objetivos de la Legislación Europea sobre el Clima, tal como exige el artículo 6, apartado 4, del Reglamento sobre el Clima.

Se estudiaron diversas opciones de actuación, agrupadas en tres categorías principales: i) objetivos en materia de emisiones de CO_2 para turismos y furgonetas y diversas flexibilidades

que faciliten el cumplimiento (combustibles renovables sostenibles, VEH-CCE, cumplimiento plurianual, «supercréditos» para coches eléctricos pequeños); ii) apoyo financiero mediante el uso de multas; iii) etiquetado de los vehículos.

En lo relativo a los objetivos y las flexibilidades, se ha constatado una combinación preferida de opciones que ofrece más flexibilidad y neutralidad tecnológica, manteniendo al mismo tiempo una señal clara para las inversiones en movilidad sin emisiones a largo plazo. Por lo que se refiere al etiquetado de los vehículos, se prefiere la opción que abarca la gama más amplia de vehículos de segunda mano.

La opción preferida en relación con los objetivos y las flexibilidades en materia de CO_2 aporta beneficios para los fabricantes en el período 2030-2034. Asimismo, al tiempo que mantiene los objetivos de reducción del 100 % para 2035, mejora la neutralidad tecnológica al reconocer el papel de los VEH-CCE y de los combustibles renovables sostenibles más allá de 2035. Esto estimulará las inversiones continuas y el desarrollo de tecnologías distintas de los sistemas de propulsión de emisión cero, que pueden ser útiles para casos de uso específicos o para una fase de transición, posiblemente apoyando también la competitividad de algunos fabricantes europeos en otros mercados. Como se muestra en la evaluación, las repercusiones energéticas y climáticas de la opción preferida son limitadas, en particular debido a las salvaguardias incorporadas. En vista de ello, la iniciativa es coherente con el objetivo de neutralidad climática de la UE para 2050 y el objetivo climático para 2030, así como con los avances en materia de adaptación.

La opción preferida en relación con los objetivos de CO_2 y las flexibilidades supone algunos costes totales adicionales del sistema (capital, combustible y otros costes de funcionamiento), pero no muestra cambios significativos en comparación con la base de referencia.

Se espera que la flexibilidad normativa que ofrece la iniciativa mejore la competitividad a corto plazo. La opción preferida incluye elementos destinados a lograr el equilibrio necesario entre la flexibilidad normativa y una mayor neutralidad tecnológica, por una parte, y el mantenimiento de la previsibilidad y la estabilidad del apoyo a largo plazo a los vehículos de emisión cero, por otra.

La opción preferida para el etiquetado de vehículos proporcionará a los posibles compradores de vehículos de emisión cero información más adecuada y garantizará que la armonización del diseño de la etiqueta a escala de la UE conduzca efectivamente a la simplificación y abarque todos los vehículos de segunda mano de manera equitativa. La armonización elimina la necesidad de desarrollar un diseño de etiqueta nacional, lo que se traduce en un ahorro de costes para las autoridades nacionales.

- **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.

- **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. En concreto, contribuye al objetivo de un elevado nivel de protección del medio ambiente de acuerdo con el principio de desarrollo sostenible establecido en el artículo 37 de dicha Carta[9].

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La ficha de financiación legislativa en la que se exponen las repercusiones en los recursos presupuestarios, humanos y administrativos se adjuntó a la propuesta que dio lugar a la adopción del Reglamento (UE) 2019/631 y su última revisión mediante el Reglamento (UE) 2023/851.

5. OTROS ELEMENTOS

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

Dado que esta propuesta no modifica el contenido de las normas, la evaluación de la aplicación sigue siendo la misma que la de la propuesta que dio lugar a la adopción del Reglamento (UE) 2019/631, modificado por el Reglamento (UE) 2023/851.

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

El artículo 1 contiene las siguientes modificaciones propuestas:

– El artículo 1, apartado 1, modifica el artículo 1, con el fin de reducir el objetivo de emisiones de CO_2 a escala del parque de la UE para 2030 para las furgonetas del 50 % al 40 % con respecto a la base de referencia de 2021 y el objetivo de emisiones de CO_2 a escala del parque de la UE para 2035 para turismos y furgonetas del 100 % al 90 %. También añade el etiquetado de los vehículos al objeto del Reglamento.

– El artículo 1, apartado 2, modifica el artículo 2, apartado 1, letra b), para aclarar que todos los vehículos de emisión cero de categoría N (incluidos los vehículos N1 y N2), cuya masa sin la masa de la batería es inferior a 2 840 kg, se contabilizan realmente al evaluar el cumplimiento con respecto a los objetivos de emisiones de CO_2 establecidos en el presente Reglamento. También amplía el ámbito de aplicación para incluir el etiquetado de los vehículos.

– El artículo 1, apartado 3, modifica el artículo 3 para aclarar la definición de «masa de ensayo» e introducir definiciones pertinentes para las disposiciones relativas al etiquetado de los vehículos.

– El artículo 1, apartado 4, modifica el artículo 4 para introducir el cumplimiento plurianual. El artículo 1, apartado 7, modifica el artículo 6 y el artículo 1, apartado 9, modifica el artículo 8 para introducir los cambios consiguientes.

– El artículo 1, apartado 5, modifica el artículo 5 para establecer «supercréditos» para los coches eléctricos pequeños fabricados en la UE.

– El artículo 1, apartado 6, introduce nuevas disposiciones sobre el papel de determinados combustibles renovables sostenibles.

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

– El artículo 1, apartado 6, introduce nuevas disposiciones sobre el papel del acero hipocarbónico fabricado en la UE.

– El artículo 1, apartados 10 y 14, establece los nuevos artículos 15 *bis* y 15 *ter* y un nuevo anexo III *bis*, que fija las normas para el etiquetado de los vehículos.

2025/0420 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo relativo a las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los vehículos ligeros nuevos y al etiquetado de los vehículos y por el que se deroga la Directiva 1999/94/CE

(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[10],

Visto el dictamen del Comité de las Regiones[11],

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) Mediante la adopción del Reglamento (UE) 2021/1119 (Legislación Europea sobre el Clima), la Unión ha consagrado en su legislación un objetivo vinculante de neutralidad climática en el conjunto de la economía de aquí a 2050, reduciendo con él las emisiones netas a cero para esa fecha, y la meta de lograr emisiones negativas a partir de entonces; ha establecido un objetivo climático intermedio vinculante de la Unión para 2030 y disposiciones para la determinación de un objetivo climático intermedio a escala de la Unión para 2040.

(2) Para alcanzar el objetivo de neutralidad climática, es esencial, entre otras cosas, garantizar y prestar apoyo a la competitividad y la resiliencia de la industria europea, garantizar vías de transición basadas en las mejores tecnologías eficientes en términos de costes, seguras y escalables disponibles, prestar mayor atención a una transición justa, garantizar una competencia leal con los socios internacionales y descarbonizar el sistema energético con todas las soluciones energéticas con emisiones de carbono bajas o nulas.

(3) Con el Pacto por una Industria Limpia y el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil, la UE ha establecido las condiciones para lograr el éxito de la transición, centrándose tanto en la descarbonización como en la renovación industrial, en particular mecanismos de apoyo a la industria europea, requisitos europeos de contenido de las celdas y los componentes de las baterías de los vehículos eléctricos

[10] DO C, , p. .
[11] DO C, , p. .

vendidos en la Unión, un mejor acceso a la financiación pública y privada, unas reglas de juego equitativas a escala mundial y unas condiciones favorables claras para la adopción y la expansión de tecnologías limpias, con el fin de reforzar la competitividad industrial y la innovación en la Unión.

(4) El sector del automóvil es un pilar clave de la economía de la Unión y se encuentra en un punto de inflexión crítico, frente a una feroz competencia mundial y a profundas transformaciones estructurales en materia de descarbonización y digitalización. El camino hacia una movilidad sin emisiones requiere un enfoque integrado que combine la reducción de CO_2, la competitividad industrial, la justicia social y el liderazgo tecnológico. Para garantizar que esta transformación refuerce la competitividad del ecosistema del automóvil de la Unión, manteniendo al mismo tiempo sus ambiciones medioambientales y sociales, la Comisión adoptó el 5 de marzo de 2025 el Plan de Acción Industrial para el Sector Europeo del Automóvil.

(5) Los vehículos comerciales ligeros se compran y utilizan en un contexto profesional. En el caso de algunos usos específicos puede haber obstáculos a corto plazo para el despliegue de vehículos de emisión cero en ese segmento. Procede, por tanto, ajustar el objetivo de emisiones de CO_2 para 2030 para esos vehículos a fin de apoyar la capacidad continua de los fabricantes para invertir, en particular en la transición hacia vehículos de emisión cero.

(6) El fomento del desarrollo y la producción de coches eléctricos pequeños fabricados en la UE garantizará la asequibilidad y el acceso a una movilidad limpia para los consumidores y mejorará la competitividad y la sostenibilidad del sector del automóvil europeo. Procede, por tanto, incentivar el desarrollo de coches eléctricos pequeños fabricados en la UE ofreciendo incentivos en forma de créditos de CO_2 a los fabricantes que comercializan dichos vehículos en el mercado de la Unión.

(7) Si bien es esencial que los objetivos de emisiones de CO_2 sigan incentivando la transición hacia una movilidad sin emisiones y creen seguridad y previsibilidad para dichas inversiones, la falta de flexibilidad normativa puede crear dificultades para los fabricantes de vehículos si limita sus opciones de cumplimiento. Procede, por tanto, apoyar un enfoque tecnológicamente neutro estableciendo flexibilidades normativas para las tecnologías que no sean de emisión cero.

(8) A fin de que dispongan de más flexibilidad durante el período 2030-2032, los fabricantes deben garantizar que las emisiones medias específicas de CO_2 de sus vehículos no superen un objetivo de emisiones, calculado como la media de sus objetivos anuales de emisiones específicas a lo largo del período. El cumplimiento de los objetivos debe evaluarse al final del período para cada fabricante. Las primas por exceso de emisiones deben calcularse en consecuencia.

(9) El objetivo de reducción de emisiones a escala del parque a partir de 2035 se reduce del 100 % al 90 %, siempre que las emisiones restantes se compensen mediante el uso de créditos de acero hipocarbónico o créditos de combustibles renovables sostenibles.

(10) El uso de créditos de acero hipocarbónico y créditos de combustibles renovables sostenibles debe limitarse a fin de preservar las inversiones en la cadena de valor de cero emisiones. Al permitir compensar las emisiones hasta el 10 % del objetivo a escala del parque de la UE de 2021 a partir de 2035, estos créditos, combinados con el objetivo de reducción de las emisiones del 90 %, apoyan el objetivo general de neutralidad climática.

(11) En 2035, y posteriormente cada cinco años, la Comisión debe evaluar la eficacia del Reglamento, a fin de mantener la armonización con el objetivo vinculante de neutralidad climática para 2050 establecido en el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo («Legislación Europea sobre el Clima»).

(12) Conviene permitir el reconocimiento de la reducción de las emisiones derivada de los combustibles renovables sostenibles en las normas sobre CO_2, ofrecer más flexibilidad a los fabricantes y apoyar las inversiones en el desarrollo de la cadena de valor de los combustibles renovables sostenibles. Estos combustibles seguirán desempeñando un papel en la descarbonización del transporte. Con el fin de apoyar las tecnologías innovadoras, el marco actual de la Directiva (UE) 2018/2001 incluye objetivos vinculantes para los biocarburantes avanzados en el transporte. Se ha avanzado en su aplicación, aunque con lentitud. Está prevista una revisión de la Directiva (UE) 2018/2001 para finales de 2026, en la que se evaluarán los progresos realizados y la necesidad de actualizar el futuro marco de la bioeconomía.

(13) La promoción del acero hipocarbónico es esencial para alcanzar los objetivos climáticos de la Unión, reforzando al mismo tiempo su competitividad industrial y su autonomía estratégica. Dado que el sector del automóvil es un usuario clave de acero, conviene incentivar el uso de acero hipocarbónico en la producción de vehículos para crear un mercado líder. Por lo tanto, para compensar, después de 2035, las emisiones de CO_2 de sus vehículos nuevos, que no se hayan compensado ya con el uso de combustibles renovables sostenibles, los fabricantes deben poder utilizar los créditos de acero hipocarbónico de la Unión.

(14) Para ofrecer más seguridad a los fabricantes de vehículos comerciales ligeros, debe contemplarse un ajuste técnico de la fórmula que ajusta el objetivo de emisiones específicas de un fabricante en función de la masa de ensayo media del parque de la Unión.

(15) La evaluación de la Directiva sobre etiquetado de los turismos concluyó que existe una falta de armonización de la etiqueta en todos los Estados miembros, que los posibles compradores de vehículos de emisión cero y de baja emisión, furgonetas y vehículos de segunda mano no están adecuadamente informados con arreglo a las normas actuales, y que los consumidores dependen cada vez más de herramientas digitales, mientras que las normas actuales se centran en los puntos de venta físicos, mediante una guía y un cartel impreso. Por consiguiente, es necesario revisar y actualizar la Directiva 1999/94/CE.

(16) Debe disponerse de una etiqueta del vehículo que proporcione información pertinente para los vehículos de emisión cero a fin de que los posibles compradores de vehículos puedan tomar sus decisiones de compra con conocimiento de causa. Además, debe disponerse de una etiqueta del vehículo no solo para los turismos nuevos, sino también para los compradores potenciales de furgonetas y vehículos de segunda mano, a fin de garantizar que los compradores potenciales de dichos vehículos también estén debidamente informados.

(17) La etiqueta de cada vehículo debe incluir la información más significativa del certificado de conformidad. También debe ofrecer a los consumidores la oportunidad de acceder a información adicional. En el futuro, a medida que evolucionen los requisitos técnicos, el seguimiento y la notificación, y los datos disponibles, la información adicional podría, por ejemplo, indicar a los clientes el rendimiento de los vehículos híbridos enchufables en función del comportamiento del usuario en términos de porcentaje de conducción en modo eléctrico.

(18) Dado que los compradores de vehículos recurren cada vez más a herramientas digitales, y para que los consumidores puedan comparar diferentes modelos de vehículos, incluidos los de diferentes fabricantes, la información sobre todos los modelos de vehículos nuevos introducidos en el mercado de la Unión debe estar disponible en una base de datos de productos.

(19) Los requisitos de etiquetado de los vehículos deben aplicarse a los fabricantes y distribuidores de vehículos o a cualquier otra persona física o jurídica que comercialice vehículos en el transcurso de una actividad comercial, excluyendo así a los particulares que vendan ocasionalmente un vehículo de segunda mano.

(20) Los requisitos de etiquetado de los vehículos deben incorporarse al Reglamento (UE) 2019/631 a fin de salvaguardar su aplicación coherente y armonizada en toda la Unión.

(21) A fin de establecer metodologías para determinar los criterios para que un turismo se considere «Fabricado en la UE», para que el acero se considere hipocarbónico y para modificar el anexo relativo al etiquetado de los vehículos, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea con el fin de tener en cuenta los avances tecnológicos y legislativos, así como la evolución en materia de información al consumidor. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional sobre la Mejora de la Legislación, de 13 de abril de 2016. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupan de la preparación de actos delegados.

(22) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en relación con el establecimiento de normas y procedimientos detallados para el seguimiento y la notificación por parte de los fabricantes de todos los datos necesarios para el cálculo de los créditos de acero hipocarbónico y los detalles operativos de la base de datos de productos para el etiquetado de los vehículos. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo.

(23) Puesto que los objetivos del presente Reglamento de proporcionar a los fabricantes de vehículos mayor flexibilidad para su cumplimiento al tiempo que se mantiene el nivel de ambición de los objetivos de reducción de CO_2, así como de armonizar y actualizar los requisitos de etiquetado de los vehículos, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la dimensión y los efectos de la acción, pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

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

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1
Modificaciones del Reglamento (UE) 2019/631

El Reglamento (UE) 2019/631 se modifica como sigue:

1) El artículo 1 se modifica como sigue:

a) en el apartado 5, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«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 40 % del objetivo de 2021 determinado de conformidad con el anexo I, parte B, punto 6.1.2.»;

b) el apartado 5 *bis* se sustituye por el texto siguiente:

«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 90 % del objetivo de 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 90 % del objetivo de 2021, determinado de conformidad con el anexo I, parte B, punto 6.1.3.»;

c) se añade el apartado 7 siguiente:

«7. El presente Reglamento establece las normas sobre el etiquetado de los vehículos a fin de garantizar que la información pertinente relativa a los turismos y los vehículos comerciales ligeros puestos a la venta u ofrecidos en arrendamiento financiero en la Unión se ponga a disposición de los compradores potenciales.».

2) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, letra b), el texto después del punto y coma se sustituye por el texto siguiente:

«en el caso de los vehículos de emisión cero de categoría N, 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.° 715/2007, vehículos comerciales ligeros a los que se aplica el presente Reglamento si la masa de referencia menos la masa del sistema de almacenamiento de energía no supera los 2 840 kg.»;

b) se añade el apartado 5 siguiente:

«5. Los artículos 15 *bis* y 15 *ter* del presente Reglamento se aplicarán a todos los vehículos de las categorías M1 y N1, tal como se definen en el artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/858, puestos a la venta u ofrecidos en arrendamiento financiero en la Unión, que hayan recibido la homologación de tipo de conformidad con el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial establecido en el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión.».

3) El artículo 3 se modifica como sigue:

a) la letra l) se sustituye por el texto siguiente:

«l) “masa de ensayo” o “TM”: masa de ensayo de un turismo o de un vehículo comercial ligero, según se indica en el certificado de conformidad y se define en el punto 3.2.25, del Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas»;

b) se añaden las siguientes letras n) a r):

«n) “vehículo de emisión cero”: turismo o vehículo comercial ligero con unas emisiones de gases de escape de 0 g de CO_2/km, determinadas de conformidad con el procedimiento de homologación de tipo UE aplicable;

o) “etiqueta del vehículo”: diagrama gráfico impreso o en formato electrónico que cumple los requisitos establecidos en el presente Reglamento;

p) “punto de venta”: lugar en el que los vehículos se exponen, se ponen a la venta o se ofrecen en arrendamiento financiero a clientes potenciales, incluidas las ferias comerciales en las que los vehículos se presentan al público;

q) “material promocional”: toda forma de información impresa o electrónica, en línea o fuera de línea, utilizada para la venta o el arrendamiento financiero de vehículos o para la comercialización, publicidad o promoción de vehículos puestos a la venta u ofrecidos en arrendamiento financiero al público en general o a un cliente potencial;

r) “modelo de vehículo”: grupo de vehículos pertenecientes al mismo tipo, variante y versión, tal como se especifica en la parte B del anexo I del Reglamento (UE) 2018/858.».

4) El artículo 4 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, letra c), se añade el texto siguiente:

«Además, a partir de 2035, el fabricante también se asegurará de que sus emisiones medias específicas de CO_2 no superen la suma de sus créditos de combustible a que se refiere el artículo 5 *bis* y sus créditos de acero hipocarbónico a que se refiere el artículo 5 *ter*.»;

b) el apartado 1 *bis* se sustituye por el texto siguiente:

«1 *bis*. Como excepción a lo dispuesto en el apartado 1, para los períodos que comprenden los años civiles 2025 a 2027 y los años civiles 2030 a 2032, el fabricante, incluso cuando sea miembro de una agrupación, garantizará que sus emisiones medias específicas de CO_2 durante esos períodos no superen su objetivo de emisiones específicas durante esos períodos.

Dichas emisiones medias específicas de CO_2 se calcularán como la media del período de que se trate de las emisiones medias específicas anuales de CO_2 ponderadas en función del número de vehículos matriculados por primera vez por el fabricante en cada año civil.

El objetivo de emisiones específicas se calculará como la media del período de que se trate de los objetivos anuales de emisiones específicas determinados de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.3, o parte B, o, en caso de que se conceda a un fabricante una excepción con arreglo al artículo 10, de conformidad con dicha excepción, ponderada en función del número de vehículos matriculados por primera vez por el fabricante en cada año civil.

Para cada año civil en que un fabricante haya sido incluido en una agrupación, las emisiones medias anuales específicas de CO_2 y el objetivo de emisiones específicas anuales que se utilicen para esos cálculos serán los valores de dicha agrupación.».

5) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5
"Supercréditos" para coches pequeños de emisión cero

1. Hasta 2034, a efectos del cálculo de las emisiones medias específicas de CO_2 de un fabricante, cada vehículo nuevo de emisión cero de la categoría M1 reconocido como vehículo eléctrico pequeño de conformidad con el anexo I, parte A, punto 2.4, del Reglamento (UE) 2018/858 y fabricado en la UE se contabilizará como 1,3 vehículos.

2. Para cada año civil, cada Estado miembro registrará y transmitirá a la Comisión, como parte de sus obligaciones de conformidad con el artículo 7, para cada nuevo vehículo de emisión cero de la categoría M1, si está o no está reconocido como coche eléctrico pequeño de conformidad con el anexo I, parte A, punto 2.4, del Reglamento (UE) 2018/858 y si ha sido fabricado en la Unión, así como el valor de los parámetros que determinan dicho cumplimiento.

3. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 a fin de complementar el presente Reglamento estableciendo una metodología para determinar los criterios para considerar que un turismo está "Fabricado en la UE".

3. El apartado 1 no será de aplicación para los fabricantes que hayan formado una agrupación, a menos que todos los fabricantes que componen la agrupación formen parte del mismo grupo de fabricantes vinculados.»;

6) se insertan los artículos 5 *bis* y 5 *ter* siguientes:

«Artículo 5 bis
Papel de los combustibles renovables sostenibles

1. A partir de 2035, la Comisión calculará, para cada fabricante, los créditos de combustible sobre la base de la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero lograda mediante el uso de los combustibles a que se refiere el apartado 2, determinados de conformidad con el anexo I, partes A y B, punto 7, para compensar las emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en el año civil. Estos créditos de combustible se calcularán teniendo en cuenta la cantidad de dichos combustibles comercializados en el mercado de la Unión para el transporte por carretera y la intensidad de sus emisiones de gases de efecto invernadero, calculada de conformidad con los artículos 29 *bis* y 31 de la Directiva (UE) 2018/2001 y notificada en la base de datos de la Unión creada con arreglo al artículo 31 *bis* de dicha Directiva, la proporción de combustible para el transporte por carretera utilizado en turismos y vehículos comerciales ligeros, el kilometraje medio durante la vida útil de los vehículos y el número de vehículos matriculados.

2. Los combustibles admisibles serán los combustibles renovables de origen no biológico, tal como se definen en el artículo 2, punto 36, de la Directiva (UE) 2018/2001, que cumplan los criterios establecidos en el artículo 29 *bis* de dicha Directiva, los biocarburantes, tal como se definen en el artículo 2, punto 33, de dicha Directiva, y el biogás, tal como se define en el artículo 2, punto 28, de dicha Directiva, producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX de dicha Directiva y que cumplan los criterios establecidos en el artículo 29 de dicha Directiva.

3. Los créditos de todos los combustibles a que se refiere el apartado 2 no reducirán las emisiones medias específicas de CO_2 de un fabricante en más del 3 % del objetivo a escala del parque de la UE_{2021} establecido en el anexo I, partes A y B, punto 6.0.

Los créditos procedentes de las cantidades de biocarburantes y biogás producidos a partir de las materias primas enumeradas en el anexo IX, parte B, de la Directiva (UE) 2018/2001 no reducirán las emisiones medias específicas de CO_2 de un fabricante en más del 1 % del objetivo a escala del parque de la UE_{2021}, establecido en el anexo I, partes A y B, punto 6.0.

4. El apartado 1 no será de aplicación para los fabricantes que hayan formado una agrupación, a menos que todos los fabricantes que componen la agrupación formen parte del mismo grupo de fabricantes vinculados.

Artículo5 ter
Papel del acero hipocarbónico

1. A partir de 2035, los fabricantes obtendrán créditos por acero hipocarbónico fabricado en la UE ("créditos por acero hipocarbónico") para compensar las emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en el año civil.

2. El apartado 1 no se aplicará a los vehículos cuya contribución a las emisiones medias esté cubierta por el artículo 5 *bis*.

.

3. Los créditos por acero hipocarbónico se calcularán teniendo en cuenta la cantidad y la intensidad de las emisiones de CO_2, calculadas con arreglo a la metodología establecida de conformidad con el apartado 6, del acero hipocarbónico fabricado en la UE utilizado en los turismos nuevos o en los vehículos comerciales ligeros nuevos del fabricante matriculados en la Unión en el año civil, al número de vehículos matriculados en el año civil y al kilometraje total de los vehículos, de conformidad con el anexo I, partes A y B, punto 7.
4. Los créditos por acero hipocarbónico no reducirán las emisiones medias específicas de CO_2 de un fabricante en más del 7 % del objetivo a escala del parque de la UE_{2021} establecido en el anexo I, partes A y B, punto 6.0.
5. La Comisión especificará, mediante actos de ejecución, las normas y procedimientos detallados para el seguimiento y la notificación por parte de los fabricantes de todos los datos necesarios para el cálculo de los créditos de acero hipocarbónico. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartado 2.

6. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 a fin de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de una metodología para determinar las características del acero hipocarbónico y la intensidad de emisiones de CO_2 del acero y del acero de referencia como punto de referencia para el cálculo de los créditos de acero hipocarbónico.

7. El apartado 1 no será de aplicación para los fabricantes que hayan formado una agrupación, a menos que todos los fabricantes que componen la agrupación formen parte del mismo grupo de fabricantes vinculados.».

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

«Como excepción a lo dispuesto en el párrafo primero, podrá celebrarse un acuerdo para formar una agrupación que abarque el año civil 2025 o 2026 hasta el 31 de diciembre de

2027, y podrá celebrarse un acuerdo para formar una agrupación que abarque el año civil 2030 o 2031 hasta el 31 de diciembre de 2032.».

8) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) en el apartado 5, se inserta la frase siguiente después de la primera frase:

«Los fabricante que hayan producido menos de 1 000 turismos nuevos o menos de 1 000 vehículos comerciales ligeros nuevos que hayan sido matriculados en la Unión en el año civil anterior facilitarán a la Comisión información completa sobre cualquiera de sus empresas vinculadas en el sentido del artículo 3, apartado 2, a menos que hayan notificado previamente dicha información y no se hayan producido cambios desde entonces.»;

b) se inserta el apartado 6 *ter* siguiente:

«6 *ter*. Cada fabricante designará un punto de contacto para toda la correspondencia a que se refiere el presente artículo.».

9) El artículo 8 se modifica como sigue:

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

«Como excepción a lo dispuesto en el párrafo primero, con respecto a los años civiles 2025 a 2027 y 2030 a 2032, la Comisión impondrá una prima por exceso de emisiones a todo fabricante cuyas emisiones medias específicas de CO_2 durante ese período superen su objetivo de emisiones específicas durante ese período.»;

b) se añade el apartado 5 siguiente:

«No obstante lo dispuesto en los apartados 1 y 2, para cada año civil a partir de 2035, la Comisión impondrá una prima por exceso de emisiones a un fabricante o al gerente de una agrupación, según proceda, cuando las emisiones medias específicas de CO_2 de un fabricante superen su objetivo de emisiones específicas o sus emisiones medias específicas de CO_2 superen la suma de sus créditos de combustible a que se refiere el artículo 5 *bis* y sus créditos de acero hipocarbónicos a que se refiere el artículo 5 *ter*.

La prima por exceso de emisiones prevista se calculará mediante la siguiente fórmula:

[emisiones medias específicas de CO_2 – (créditos de combustible + créditos de acero hipocarbónicos) × 95 EUR] × número de vehículos matriculados por primera vez.

En el cálculo anterior, la suma de los créditos de combustible y los créditos de acero hipocarbónico no podrá superar el 10 % del objetivo de la UE_{2021}».

10) En el artículo 15, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. En 2035, y posteriormente cada cinco años, la Comisión evaluará la eficacia del Reglamento para lograr una movilidad sin emisiones. La Comisión también evaluará el impacto, la viabilidad y la conveniencia de incluir requisitos de contenido local, en particular sobre la base de la aplicación de la legislación pertinente de la Unión. Teniendo en cuenta la evolución del mercado y la tecnología, la Comisión revisará y modificará, según proceda, el presente Reglamento, en particular en lo que respecta a los ajustes de los objetivos a escala del parque con vistas a mantener la armonización con el objetivo vinculante de neutralidad climática para 2050 establecido en el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo.».

11) Se insertan los artículos 15 *bis* y 15 *ter* siguientes:

«Artículo 15 bis

Obligaciones de los fabricantes y distribuidores en relación con el etiquetado de los vehículos

1. Los distribuidores se asegurarán de que la etiqueta del vehículo establecida en el anexo III *bis*, parte 2, se fije o exponga, de manera claramente visible y legible en su totalidad, cerca de cada vehículo puesto a la venta u ofrecido en arrendamiento en sus puntos de venta.

La etiqueta del vehículo incluirá los elementos de información mencionados en el anexo III *bis*, parte 2, correspondientes al vehículo al que se refiere.

Además de la etiqueta del vehículo, el distribuidor informará al posible comprador de un vehículo de emisión cero de segunda mano o de un vehículo eléctrico híbrido enchufable del "estado de salud de la batería de tracción" actual del vehículo, sobre la base de la información disponible en la pantalla del vehículo de conformidad con el anexo VI del Reglamento (UE) 2025/1707.

2. Los fabricantes y distribuidores, según el caso, velarán por que todo material promocional relacionado con la venta o el arrendamiento financiero de vehículos individuales muestre la etiqueta del vehículo, tal como se establece en el anexo III *bis*, parte 2, para cada vehículo, incluidos los vehículos puestos a la venta u ofrecidos en arrendamiento financiero por internet.

Cuando el material promocional se refiera a uno o varios modelos de vehículos, incluirá los valores de todos los vehículos a los que se refiere o la gama entre los valores más bajos y más altos de todos los vehículos a los que se refiere, para todos los parámetros técnicos mencionados en el anexo III *bis*, parte 2.

El material promocional distribuido por medios electrónicos que permita a los consumidores configurar un vehículo específico (como en el caso de los configuradores de automóviles en línea) deberá mostrar claramente a los consumidores cómo afectan los diferentes equipos específicos y los extras opcionales a los valores de todos los parámetros técnicos mencionados en el anexo III *bis*, parte 2.

3. A más tardar doce meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento, la Comisión creará una base de datos de productos que será de acceso público e informará sobre el etiquetado de los modelos de vehículos introducidos en el mercado.

Se confieren a la Comisión las competencias para especificar, por medio de actos de ejecución, los detalles operativos de la base de datos de productos. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartado 2.

4. Los fabricantes introducirán en la base de datos de productos, sin demora indebida, la información enumerada en el anexo III *bis*, parte 3, para cada modelo de vehículo para el que se comercialicen unidades nuevas.

Los fabricantes se asegurarán de que la información introducida en la base de datos de productos sea correcta y exacta, y la actualizarán en caso necesario.

5. Los fabricantes y distribuidores no proporcionarán ni exhibirán etiquetas que imiten la etiqueta del vehículo prevista en el presente Reglamento, ni proporcionarán o exhibirán etiquetas, marcas, símbolos o inscripciones de vehículos que no sean conformes con el presente Reglamento y que puedan inducir a error o confundir a los usuarios finales con respecto a los elementos de información establecidos en el anexo III *bis*.

6. Cuando un proveedor de servicios a que se refiere el artículo 6 del Reglamento (UE) 2022/2065 permita la venta de vehículos a través de su sitio web, dicho proveedor de servicios permitirá la exhibición de la etiqueta del vehículo de conformidad con el apartado 2.

7. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 a fin de modificar los requisitos en materia de datos y los parámetros de los datos establecidos en el anexo III *bis*, partes 2 y 3, para incluir información adicional pertinente para los consumidores en la base de datos de productos y especificar la metodología para determinar el parámetro "Fabricado en la UE".

Artículo 15 ter

Obligaciones de los Estados miembros en relación con el etiquetado de los vehículos

1. Los Estados miembros designarán una autoridad de vigilancia del mercado de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/1020, responsable de garantizar el cumplimiento de las medidas establecidas en el artículo 15 *bis*. Las autoridades de vigilancia del mercado podrán recuperar los costes de la inspección de documentos en caso de incumplimiento de los artículos pertinentes del presente Reglamento.

2. Los Estados miembros determinarán el régimen de sanciones y mecanismos de control del cumplimiento aplicable a las infracciones de las disposiciones sobre el etiquetado de los vehículos y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Estas sanciones deberán ser eficaces, proporcionadas y disuasorias. A más tardar doce meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento, los Estados miembros comunicarán a la Comisión el régimen establecido y las medidas adoptadas, y le notificarán sin demora cualquier modificación posterior.».

12) En el artículo 17, el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 5 *bis* apartado 5, el artículo 7, apartado 8, el artículo 7 *bis*, apartado 2, el artículo 10, apartado 8, el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, el artículo 13, apartado 4, el artículo 14, apartado 2, el artículo 15, apartados 8 y 9, y el artículo 15 *bis*, apartado 7, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.».

13) El anexo I se modifica de conformidad con el anexo I del presente Reglamento.

14) El anexo III *bis* se inserta de conformidad con lo establecido en el anexo I del presente Reglamento.

Artículo 2

Derogación

Queda derogada la Directiva 1999/94/CE.

Artículo 3

Entrada en vigor

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

El artículo 1, apartado 5, será aplicable a partir del 1 de enero de *[Oficina de Publicaciones: insertar la fecha correspondiente al año siguiente a la fecha de aplicación del paquete ómnibus del sector del automóvil]*.

El artículo 1, apartado 11, y el artículo 2 serán de aplicación a partir del [*doce meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*].

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

Hecho en Estrasburgo, el

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

FICHA LEGISLATIVA DE FINANCIACIÓN Y DIGITAL

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA 3
1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa 3
1.2. Ámbito(s) afectado(s) 3
1.3. Objetivo(s) 3
1.3.1. Objetivo(s) general(es) 3
1.3.2. Objetivo(s) específico(s) 3
1.3.3. Resultado(s) e incidencia esperados 3
1.3.4. Indicadores de rendimiento 3
1.4. La propuesta/iniciativa se refiere a: 4
1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa 4
1.5.1 Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo, incluido un calendario detallado de la ejecución de la iniciativa 4
1.5.2. Valor añadido de la intervención de la UE (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos de la presente sección, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la UE» el valor resultante de una intervención de la UE que viene a sumarse al valor que se habría generado de haber actuado los Estados miembros de forma aislada. 4
1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores 4
1.5.4. Compatibilidad con el marco financiero plurianual y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados 5
1.5.5. Evaluación de las diferentes opciones de financiación disponibles, incluidas las posibilidades de redistribución 5
1.6. Duración de la propuesta/iniciativa y de su incidencia financiera 6
1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s) 6
2. MEDIDAS DE GESTIÓN 8
2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes 8
2.2. Sistema(s) de gestión y de control 8
2.2.1. Justificación del / de los método(s) de ejecución presupuestaria, del / de los mecanismo(s) de aplicación de la financiación, de las modalidades de pago y de la estrategia de control propuestos 8
2.2.2. Información relativa a los riesgos detectados y al / a los sistema(s) de control interno establecidos para atenuarlos 8
2.2.3. Estimación y justificación de la eficiencia en términos de costes de los controles (ratio entre los gastos de control y el valor de los correspondientes fondos gestionados), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre) 8
2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades 9
3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA .. 10

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s) 10
3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos 12
3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos operativos 12
3.2.1.1. Créditos procedentes del presupuesto aprobado 12
3.2.1.2. Créditos procedentes de ingresos afectados externos 17
3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos operativos 22
3.2.3. Resumen de la incidencia estimada en los créditos administrativos 24
3.2.3.1. Créditos procedentes del presupuesto aprobado 24
3.2.3.2. Créditos procedentes de ingresos afectados externos 24
3.2.3.3. Total de los créditos 24
3.2.4. Necesidades estimadas de recursos humanos 25
3.2.4.1. Financiadas con el presupuesto aprobado 25
3.2.4.2. Financiadas con ingresos afectados externos 26
3.2.4.3. Necesidades totales de recursos humanos 26
3.2.5. Descripción de la incidencia estimada en las inversiones relacionadas con la tecnología digital 28
3.2.6. Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente 28
3.2.7. Contribución de terceros 28
3.3. Incidencia estimada en los ingresos 29
4. DIMENSIONES DIGITALES 29
4.1. Obligaciones con repercusión digital 30
4.2. Datos 30
4.3. Soluciones digitales 31
4.4. Evaluación de la interoperabilidad 31
4.5. Medidas de apoyo a la digitalización 32

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 y se deroga la Directiva 1999/94/CE

1.2. Ámbito(s) afectado(s)

Política climática

1.3. Objetivo(s)

1.3.1. Objetivo(s) general(es)

La propuesta tiene por objeto proporcionar:

1) flexibilidades adicionales para que los fabricantes apoyen la transición hacia una movilidad sin emisiones;

2) normas armonizadas y actualizadas para el etiquetado de las emisiones de CO_2.

1.3.2. Objetivo(s) específico(s)

Los objetivos específicos de la propuesta son los siguientes:

1) ofrecer una mayor flexibilidad a los fabricantes para cumplir sus objetivos en materia de emisiones de CO_2;

2) mejorar la neutralidad tecnológica de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO_2;

3) mantener la contribución de las normas en materia de CO_2 a los objetivos climáticos establecidos en la Legislación Europea sobre el Clima;

4) mantener la seguridad y la previsibilidad para los fabricantes y los inversores en la cadena de valor de la movilidad sin emisiones;

5) introducir información armonizada para los consumidores, también para los vehículos de emisión cero.

1.3.3. Resultado(s) e incidencia esperados

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

La opción combinada preferida en relación con los objetivos y las flexibilidades en materia de CO_2 aporta beneficios para los fabricantes en el período 2030-2034. Asimismo, al tiempo que mantiene los objetivos del 100 % para 2035, mejora la neutralidad tecnológica al reconocer un papel para los VEH-CCE, los combustibles renovables sostenibles y el acero hipocarbónico más allá de 2035. Esto estimulará las inversiones continuas y el desarrollo de tecnologías distintas de los sistemas de propulsión de emisión cero, que pueden ser útiles para casos de uso específicos o para una fase de transición, posiblemente apoyando también la competitividad de algunos fabricantes europeos en otros mercados. Como se muestra en la evaluación, las implicaciones energéticas y climáticas de la opción preferida son limitadas, en particular debido a las salvaguardias incorporadas. En vista de ello, la iniciativa es coherente con el objetivo de neutralidad climática de la UE para 2050 y el objetivo climático para 2030, así como con los avances en materia de adaptación.

1.3.4. Indicadores de rendimiento

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

Se han determinado los siguientes indicadores: (evaluación de impacto)

– 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.

– 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.

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

– 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.

1.4. La propuesta/iniciativa se refiere a:

☐ una acción nueva

☐ una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria[12]

☒ la prolongación de una acción existente

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

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 ejecución de la iniciativa

La propuesta de modificación tiene por objeto ofrecer modalidades adicionales a los fabricantes en lo que respecta al cumplimiento de los objetivos de reducción de las emisiones de CO_2, manteniendo al mismo tiempo la ambición general de los objetivos de reducción de CO_2 consagrados en la legislación de la UE.

1.5.2. Valor añadido de la intervención de la UE (puede derivarse de distintos factores, como una mejor coordinación, seguridad jurídica, una mayor eficacia o complementariedades). A efectos de la presente sección, se entenderá por «valor añadido de la intervención de la UE» el valor resultante de una intervención de la UE 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 que traspasa fronteras y que no puede resolverse exclusivamente mediante medidas nacionales o locales. La coordinación de la lucha contra el cambio climático debe realizarse a escala europea y la actuación de la Unión Europea se justifica por razones de subsidiariedad. Dada la necesidad de modificar el Reglamento (UE) 2019/631 ofreciendo modalidades adicionales en lo que respecta al cumplimiento de los objetivos de reducción de las emisiones de CO_2,

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

los objetivos de esta iniciativa no pueden ser alcanzados por los propios Estados miembros.

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

No se requieren recursos adicionales.

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

No se requieren recursos adicionales.

1.6. Duración de la propuesta/iniciativa y de su incidencia financiera

☐ **duración limitada**

– ☐ en vigor desde [el DD.MM.]AAAA hasta [el DD.MM.]AAAA

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

☒ **duración ilimitada**

– Ejecución: fase de puesta en marcha desde AAAA hasta AAAA,

– y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. Método(s) de ejecución presupuestaria previsto(s)

☒ **Gestión directa** por la Comisión

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

– ☐ por las agencias ejecutivas.

☐ **Gestión compartida** con los Estados miembros

☐ **Gestión indirecta** mediante delegación de competencias de ejecución del presupuesto en:

– ☐ terceros países o los organismos que estos hayan designado

– ☐ organizaciones internacionales y sus agencias (especificar)

– ☐ el Banco Europeo de Inversiones y el Fondo Europeo de Inversiones

– ☐ los organismos a que se refieren 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 estén dotados de 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

– ☐ organismos o personas a los cuales se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la política exterior y de seguridad común, de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea, y que estén identificados en el acto de base pertinente

– ☐ organismos establecidos en un Estado miembro, que se rijan por el Derecho privado de un Estado miembro o el Derecho de la Unión y reúnan las condiciones para que se les encomiende, de conformidad con las normas sectoriales específicas, la ejecución de fondos de la Unión o garantías presupuestarias, en la medida en que estén controlados por organismos de Derecho público o por organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público y estén dotados de unas garantías financieras suficientes, en forma de responsabilidad solidaria de los organismos controladores o garantías financieras equivalentes, que podrán limitarse, para cada acción, al importe máximo de la ayuda de la Unión.

Observaciones

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

No se introduce ningún cambio en las normas de seguimiento y notificación, ya que el sistema actual también permite supervisar la aplicación de la mayor flexibilidad propuesta.

2.2. Sistema(s) de gestión y de control

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

La propuesta no aplica un programa financiero. El modo de gestión, los mecanismos de aplicación de la financiación, las modalidades de pago y la estrategia de control en relación con los porcentajes de error no son aplicables.

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

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.

2.2.3. Estimación y justificación de la eficiencia en términos de costes de los controles (ratio entre los gastos de control y el valor de los correspondientes fondos gestionados), y evaluación del nivel esperado de riesgo de error (al pago y al cierre)

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

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Además de la aplicación del Reglamento Financiero para prevenir el fraude y las irregularidades, las modalidades para el cumplimiento de los requisitos de reducción de CO_2 previstos en la presente propuesta irá acompañada del seguimiento y la notificación de diferentes conjuntos de datos, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2019/631.

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

En el orden 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[13]	de países de la AELC[14]	de países candidatos y candidatos potenciales [15]	de otros terceros países	otros ingresos afectados
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

- Nuevas líneas presupuestarias solicitadas

En el orden 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	de países de la AELC	de países candidatos y candidatos potenciales	de otros terceros países	otros ingresos afectados
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO
	[XX.YY.YY.YY]	CD/CND	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

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

[14] AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

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

3.2. Incidencia financiera estimada de la propuesta en los créditos

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los créditos 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.

3.2.1.1. Créditos procedentes del presupuesto aprobado

en millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	Número	

DG: <…….>			Año	Año	Año	Año	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Créditos operativos							
Línea presupuestaria	Compromisos	(1a)					**0,000**
	Pagos	(2a)					**0,000**
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)					**0,000**
	Pagos	(2b)					**0,000**
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos							
Línea presupuestaria		3)					**0,000**
TOTAL de los créditos para la DG <…….>	Compromisos	= 1 a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagos	= 2 a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>			Año	Año	Año	Año	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Créditos operativos							
Línea presupuestaria	Compromisos	(1a)					**0,000**
	Pagos	(2a)					**0,000**
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)					**0,000**

	Pagos	(2b)					**0,000**
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos							
Línea presupuestaria		3)					**0,000**
TOTAL de los créditos para la DG <…….>	Compromisos	= 1 a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagos	= 2 a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
TOTAL de los créditos operativos	Compromisos	4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Pagos	5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL de los créditos de la RÚBRICA <….> del marco financiero plurianual	Compromisos	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagos	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Rúbrica del marco financiero plurianual	Número	

DG: <…….>			Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
Créditos operativos							
Línea presupuestaria	Compromisos	(1a)					**0,000**
	Pagos	(2a)					**0,000**
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)					**0,000**

	Pagos	(2b)					**0,000**
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos							
Línea presupuestaria		3)					**0,000**
TOTAL de los créditos para la DG <…….>	Compromisos	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagos	= 2 a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>			Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
Créditos operativos							
Línea presupuestaria	Compromisos	(1a)					**0,000**
	Pagos	(2a)					**0,000**
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)					**0,000**
	Pagos	(2b)					**0,000**
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos							
Línea presupuestaria		3)					**0,000**
TOTAL de los créditos para la DG <…….>	Compromisos	= 1a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagos	= 2 a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
TOTAL de los créditos operativos	Compromisos	4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Pagos	5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

TOTAL de los créditos de la RÚBRICA <….> del marco financiero plurianual	Compromisos	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagos	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
• TOTAL de los créditos operativos (todas las rúbricas operativas)	Compromisos	4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Pagos	5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos (todas las rúbricas operativas)		6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL de los créditos de las RÚBRICAS 1 a 6 del marco financiero plurianual (Importe de referencia)	Compromisos	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagos	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

DG: <…….>		Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
• Recursos humanos		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Otros gastos administrativos		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL PARA LA DG <…….>	Créditos	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>	Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
• Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Otros gastos administrativos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

TOTAL PARA LA DG <…….>	Créditos	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

TOTAL de los créditos de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	(Total de compromisos = Total de pagos)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

en millones EUR (al tercer decimal)

		Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
TOTAL de los créditos de las RÚBRICAS 1 a 7	Compromisos	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
del marco financiero plurianual	Pagos	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.1.2. Créditos procedentes de ingresos afectados externos

en millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual	Número	

DG: <…….>			Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
Créditos operativos							
Línea presupuestaria	Compromisos	(1a)					**0,000**
	Pagos	(2a)					**0,000**
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)					**0,000**
	Pagos	(2b)					**0,000**
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos							
Línea presupuestaria		3)					**0,000**
TOTAL de los créditos	Compromisos	= 1 a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

para la DG <…….>	Pagos	= 2 a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>			Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
Créditos operativos							
Línea presupuestaria	Compromisos	(1a)					**0,000**
	Pagos	(2a)					**0,000**
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)					**0,000**
	Pagos	(2b)					**0,000**
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos							
Línea presupuestaria		3)					**0,000**
TOTAL de los créditos para la DG <…….>	Compromisos	= 1 a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagos	= 2 a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
TOTAL de los créditos operativos	Compromisos	4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Pagos	5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL de los créditos de la RÚBRICA <….> del marco financiero plurianual	Compromisos	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagos	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

Rúbrica del marco financiero plurianual	Número	

DG: <…….>	Año	Año	Año	Año	**TOTAL DEL**

			2024	2025	2026	2027	MFP 2021-2027
Créditos operativos							
Línea presupuestaria	Compromisos	(1a)					**0,000**
	Pagos	(2a)					**0,000**
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)					**0,000**
	Pagos	(2b)					**0,000**
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos							
Línea presupuestaria		3)					**0,000**
TOTAL de los créditos para la DG <…….>	Compromisos	= 1 a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagos	= 2 a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>			Año	Año	Año	Año	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
Créditos operativos							
Línea presupuestaria	Compromisos	(1a)					**0,000**
	Pagos	(2a)					**0,000**
Línea presupuestaria	Compromisos	(1b)					**0,000**
	Pagos	(2b)					**0,000**
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos							
Línea presupuestaria		3)					**0,000**
TOTAL de los créditos para la DG <…….>	Compromisos	= 1 a + 1b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagos	= 2 a + 2b + 3	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Año	Año	Año	Año	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
			2024	**2025**	**2026**	**2027**	
TOTAL de los créditos operativos	Compromisos	4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Pagos	5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL de los créditos de la RÚBRICA <….> del marco financiero plurianual	Compromisos	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagos	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

			Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
• TOTAL de los créditos operativos (todas las rúbricas operativas)	Compromisos	4)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
	Pagos	5)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos (todas las rúbricas operativas)		6)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL de los créditos de las RÚBRICAS 1 a 6 del marco financiero plurianual (importe de referencia)	Compromisos	= 4 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
	Pagos	= 5 + 6	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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

en millones EUR (al tercer decimal)

DG: <…….>		Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
• Recursos humanos		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Otros gastos administrativos		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL PARA LA DG <…….>	Créditos	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

DG: <…….>		Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
• Recursos humanos		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
• Otros gastos administrativos		0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
TOTAL PARA LA DG <…….>	Créditos	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

TOTAL de los créditos de la RÚBRICA 7 del marco financiero plurianual	(Total de compromisos = Total de pagos)	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

en millones EUR (al tercer decimal)

		Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
TOTAL de los créditos de las RÚBRICAS 1 a 7	Compromisos	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
del marco financiero plurianual	Pagos	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.2. Resultados estimados financiados con créditos operativos (las agencias descentralizadas no tienen que rellenarlo)

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indicar los objetivos y los resultados			Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	Insertar tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase la sección 1.6)	**TOTAL**
	RESULTADOS							

⇩	Tipo[16]	Coste medio	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1[17]…																		
— Resultado																		
— Resultado																		
— Resultado																		
Subtotal del objetivo específico n.º 1																		
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 …																		
— Resultado																		
Subtotal del objetivo específico n.º 2																		
TOTALES																		

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

[17] Tal como se describe en la sección 1.3.2. «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

3.2.3.1. Créditos procedentes del presupuesto aprobado

CRÉDITOS APROBADOS	Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL 2021-2027**
RÚBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Otros gastos administrativos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal de la RÚBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Al margen de la RÚBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Otros gastos de carácter administrativo	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal al margen de la RÚBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
TOTAL	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.2. Créditos procedentes de ingresos afectados externos

INGRESOS AFECTADOS EXTERNOS	Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL 2021-2027**
RÚBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Otros gastos administrativos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal de la RÚBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Al margen de la RÚBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Otros gastos de carácter administrativo	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal al margen de la RÚBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
TOTAL	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.3.3. Total de los créditos

TOTAL CRÉDITOS APROBADOS + INGRESOS AFECTADOS EXTERNOS	Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL 2021-2027**
RÚBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Otros gastos administrativos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal de la RÚBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Al margen de la RÚBRICA 7					
Recursos humanos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**

Otros gastos de carácter administrativo	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal al margen de la RÚBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
TOTAL	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

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 o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

3.2.4. 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

3.2.4.1. Financiadas con el presupuesto aprobado

Estimación que debe expresarse en equivalentes a jornada completa (EJC)

CRÉDITOS APROBADOS		Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)					
20 01 02 01 (Sede y oficinas de representación de la Comisión)		0	0	0	0
20 01 02 03 (Delegaciones de la Unión)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Investigación indirecta)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Investigación directa)		0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar)		0	0	0	0
• Personal externo (en EJC)					
20 02 01 (AC, ENCS de la «dotación global»)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, ENCS y JPD en las Delegaciones de la Unión)		0	0	0	0
Línea de apoyo administrativo [XX.01.YY.YY]	— en la sede	0	0	0	0
	— en las Delegaciones de la Unión	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, ENCS: Investigación indirecta)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, ENCS: Investigación directa)		0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar) de la rúbrica 7		0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar) al margen de la rúbrica 7		0	0	0	0
TOTAL		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.2. Financiadas con ingresos afectados externos

INGRESOS AFECTADOS EXTERNOS	Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)				
20 01 02 01 (Sede y oficinas de representación de la Comisión)	0	0	0	0
20 01 02 03 (Delegaciones de la Unión)	0	0	0	0
01 01 01 01 (Investigación indirecta)	0	0	0	0
01 01 01 11 (Investigación directa)	0	0	0	0

Otras líneas presupuestarias (especificar)		0	0	0	0
• Personal externo (en equivalentes a jornada completa)					
20 02 01 (AC, ENCS de la «dotación global»)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, ENCS y JPD en las Delegaciones de la Unión)		0	0	0	0
Línea de apoyo administrativo [XX.01.YY.YY]	— en la sede	0	0	0	0
	— en las Delegaciones de la Unión	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, ENCS: Investigación indirecta)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, ENCS: Investigación directa)		0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar) de la rúbrica 7		0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar) al margen de la rúbrica 7		0	0	0	0
TOTAL		**0**	**0**	**0**	**0**

3.2.4.3. Necesidades totales de recursos humanos

TOTAL DE CRÉDITOS APROBADOS + INGRESOS AFECTADOS EXTERNOS		Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)					
20 01 02 01 (Sede y oficinas de representación de la Comisión)		0	0	0	0
20 01 02 03 (Delegaciones de la Unión)		0	0	0	0
01 01 01 01 (Investigación indirecta)		0	0	0	0
01 01 01 11 (Investigación directa)		0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar)		0	0	0	0
• Personal externo (en equivalentes a jornada completa)					
20 02 01 (AC, ENCS de la «dotación global»)		0	0	0	0
20 02 03 (AC, AL, ENCS y JPD en las Delegaciones de la Unión)		0	0	0	0
Línea de apoyo administrativo [XX.01.YY.YY]	— en la sede	0	0	0	0
	— en las Delegaciones de la Unión	0	0	0	0
01 01 01 02 (AC, ENCS: Investigación indirecta)		0	0	0	0
01 01 01 12 (AC, ENCS: Investigación directa)		0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar) de la rúbrica 7		0	0	0	0
Otras líneas presupuestarias (especificar) al margen de la rúbrica 7		0	0	0	0
TOTAL		**0**	**0**	**0**	**0**

Personal necesario para dar efecto a la propuesta (en EJC):

	Procedente del personal actual disponible en los servicios de la Comisión	**Personal adicional excepcional***		
		Financiado con cargo a la Rúbrica 7 o a Investigación	**Financiado con cargo a la línea BA**	**Financiado con tasas**
Empleos de			No procede	

plantilla				
Personal externo (AC, ENCS, INT)				

Descripción de las tareas que deben llevar a cabo:

Funcionarios y personal temporal	
Personal externo	

3.2.5. Descripción de la incidencia estimada en las inversiones relacionadas con la tecnología digital

Obligatorio: en el cuadro que figura a continuación debe anotarse la mejor estimación de las inversiones relacionadas con la tecnología digital que conlleva la propuesta/iniciativa.

Con carácter excepcional, cuando sea necesario para la ejecución de la propuesta/iniciativa, deben presentarse los créditos de la rúbrica 7 en la fila correspondiente.

Los créditos de las rúbricas 1 a 6 deben reflejarse como «Gasto informático en programas operativos». Este gasto se refiere al presupuesto operativo que se utilizará para reutilizar, adquirir o desarrollar plataformas o herramientas informáticas directamente relacionadas con la ejecución de la iniciativa y las inversiones conexas (por ejemplo, licencias, estudios, almacenamiento de datos, etc.). La información proporcionada en este cuadro debe ser congruente con los datos consignados en la sección 4, «Dimensiones digitales».

TOTAL Créditos para fines digitales e informáticos	Año **2024**	Año **2025**	Año **2026**	Año **2027**	**TOTAL DEL MFP 2021-2027**
RÚBRICA 7					
Gasto informático (institucional)	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal de la RÚBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
Al margen de la RÚBRICA 7					
Gasto informático en programas operativos	0,000	0,000	0,000	0,000	**0,000**
Subtotal al margen de la RÚBRICA 7	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**
TOTAL	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**	**0,000**

3.2.6. 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 requieren recursos adicionales. El equipo actual continuará gestionando la iniciativa.

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

No procede

– ☐ requiere una revisión del MFP.

No procede

3.2.7. 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)

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

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

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

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

  – ☐ en los recursos propios

  – ☐ en otros ingresos

  – ☐ indicar si los ingresos se asignan a líneas de gasto

en millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa[18]			
		Año 2024	Año 2025	Año 2026	Año 2027
Artículo ……..					

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

No procede

[18] 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 menos la deducción del 20 % de los gastos de recaudación.

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

No procede

4. DIMENSIONES DIGITALES

La propuesta no incluye ninguna dimensión digital, excepto en lo que respecta a la base de datos de productos en relación con el etiquetado de los vehículos.

4.1. Obligaciones con repercusión digital

El presente Reglamento no incluye requisitos adicionales de repercusión digital en lo que respecta al seguimiento y la notificación de las emisiones de CO_2. Se aplican las disposiciones del Reglamento (UE) 2019/631. La propuesta introduce una serie de mecanismos de flexibilidad para que los fabricantes puedan cumplir los objetivos de emisiones de CO_2, sin implicaciones digitales ni mejoras en la aplicación a través de herramientas digitales.

Por lo que se refiere al etiquetado de los vehículos, el artículo 15 *bis*, apartado 3, introduce un requisito de relevancia digital con la creación de una base de datos de productos para el etiquetado de los vehículos a fin de informar al público sobre el etiquetado de los vehículos para los modelos de vehículos introducidos en el mercado. Se espera que la Comisión cree esta base de datos, que incluya los datos facilitados por los fabricantes de vehículos sobre los modelos que comercializan y que esté a disposición del público en general, sustituyendo el requisito actual de que cada Estado miembro elabore guías impresas. Esta evolución implica la gestión de registros, la recogida de datos, las notificaciones y la accesibilidad de la base de datos para el público.

4.2. Datos

Por lo que se refiere a la base de datos de productos para el etiquetado de los vehículos, se espera que los datos que se introduzcan en ella proporcionen información sobre la eficiencia climática y energética de los modelos de vehículos comercializados. Se espera que los fabricantes faciliten datos basados en la documentación oficial de los vehículos que comercializan, de manera agregada (lo que reduce la carga al agregar la información sobre cada vehículo al nivel de los modelos de vehículos) y solo una vez para cada modelo de vehículo comercializado. Estos datos agregados proporcionan información adicional que es pertinente para los posibles compradores de vehículos, sobre la gama de prestaciones que cabe esperar dentro de un determinado modelo de vehículo, y para comparar la información entre modelos.

4.3. Soluciones digitales

Se espera que la base de datos de productos para el etiquetado de los vehículos reciba y almacene información y la ponga a disposición del público, con funciones que permitan buscar y comparar modelos de vehículos, con el fin de apoyar las decisiones de compra con conocimiento de causa. Para crear la base de datos, sería posible reutilizar determinadas funcionalidades del registro europeo de productos para el etiquetado energético (EPREL). No hay intención de hacer uso de la IA en este momento.

4.4. Evaluación de la interoperabilidad

No procede

4.5. Medidas de apoyo a la digitalización

La propuesta introduce una serie de flexibilidades para permitir a los fabricantes cumplir los objetivos de emisiones de CO_2. Esto significa que no hay implicaciones digitales ni mejoras en la aplicación a través de herramientas digitales.

La Comisión tendrá que desarrollar la base de datos de productos para el etiquetado de vehículos, aprovechando la capacidad informática interna o a través de contratistas cuando sea necesario, y reutilizando en la medida de lo posible la experiencia existente, también a partir del desarrollo de la base de datos EPREL. La propuesta prevé que la base de datos esté disponible a más tardar doce meses después de la entrada en vigor del Reglamento, lo que debe incluir una fase de ensayo en la que participen las partes interesadas (los fabricantes de vehículos). Una vez que la base de datos esté disponible, se espera que los fabricantes introduzcan en ella la información requerida. La propuesta también prevé la posibilidad de establecer actos de ejecución para especificar los detalles operativos de la base de datos de productos, en caso necesario.