



UNIÓN EUROPEA

EL PARLAMENTO EUROPEO

EL CONSEJO

**Estrasburgo, 17 de junio de 2025
(OR. en)**

**2025/0070(COD)
LEX 2448**

**PE-CONS 13/1/25
REV 1**

**CLIMA 115
ENV 267
TRANS 138
MI 234
CODEC 459**

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO (UE) 2019/631
PARA INCLUIR UNA MAYOR FLEXIBILIDAD
EN LO QUE RESPECTA AL CÁLCULO DEL CUMPLIMIENTO
POR PARTE DE LOS FABRICANTES DE LAS NORMAS DE COMPORTAMIENTO
EN MATERIA DE EMISIONES DE CO₂ DE LOS TURISMOS NUEVOS Y DE LOS
VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS NUEVOS
EN LOS AÑOS CIVILES DE 2025 A 2027**

REGLAMENTO (UE) 2025/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 17 de junio de 2025

**por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631
para incluir una mayor flexibilidad en lo que respecta al cálculo
del cumplimiento por parte de los fabricantes de las normas de comportamiento
en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales
ligeros nuevos en los años civiles de 2025 a 2027**

(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 Europeo¹,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario²,

¹ Dictamen de 29 de abril de 2025 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

² Posición del Parlamento Europeo de 8 de mayo de 2025 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 27 de mayo de 2025.

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo³ establece normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, que constituyen una parte clave del marco de la Unión para reducir, de aquí a 2030, las emisiones netas de gases de efecto invernadero de, al menos, un 55 % con respecto a los niveles de 1990 y lograr, de aquí a 2050, la neutralidad climática en el conjunto de la economía.
- (2) En respuesta a una petición de las partes interesadas para una mayor flexibilidad en el cumplimiento de los objetivos de CO₂ en relación con el período de 2025 a 2027, procede adoptar urgentemente una modificación que establezca una flexibilidad de manera puntual para esos tres años en lo que respecta al cálculo del cumplimiento de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂, manteniendo al mismo tiempo los objetivos de reducción de las emisiones de CO₂.
- (3) Durante el período de 2025 a 2027, los fabricantes deben garantizar que las emisiones medias específicas de CO₂ de sus vehículos no superen un objetivo de emisiones, calculado como la media de sus objetivos anuales de emisiones específicas a lo largo de dicho período. El cumplimiento de esos objetivos debe evaluarse al final del período de tres años para cada uno de los fabricantes. Las primas por exceso de emisiones deben calcularse en consecuencia.
- (4) Con el fin de adaptar las disposiciones relativas a la formación de agrupaciones a la mayor flexibilidad de cumplimiento en los años 2025 a 2027, debe ser posible celebrar acuerdos de agrupación para el año civil 2025 o 2026 hasta finales de 2027.

³ Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/631/oj>).

- (5) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, proporcionar una mayor flexibilidad para el cumplimiento de las emisiones de CO₂ en el período de 2025 a 2027, preservando al mismo tiempo los requisitos de reducción de las emisiones de CO₂ tanto para los turismos nuevos como para los vehículos comerciales ligeros nuevos, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su dimensión y efectos, puede 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 (TUE). De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (6) Teniendo en cuenta la urgencia de proporcionar una mayor flexibilidad para el cumplimiento de las emisiones de CO₂ en el período de 2025 a 2027, preservando al mismo tiempo los requisitos de reducción de las emisiones de CO₂ tanto para los turismos nuevos como para los vehículos comerciales ligeros nuevos, conviene aplicar la excepción al plazo de ocho semanas prevista en el artículo 4 del Protocolo n.º 1 sobre el cometido de los Parlamentos nacionales en la Unión Europea, anejo al TUE, al Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y al Tratado constitutivo de la Comunidad Europea de la Energía Atómica.
- (7) Por lo tanto, procede modificar el Reglamento (UE) 2019/631 en consecuencia,

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

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

1) En el artículo 4, se inserta el apartado siguiente:

«1 *bis.* Como excepción a lo dispuesto en el apartado 1, para el período de tres años que comprende los años civiles de 2025 a 2027, el fabricante, incluso cuando sea miembro de una agrupación, garantizará que sus emisiones medias específicas de CO₂ durante ese período no superen su objetivo de emisiones específicas durante ese período.

Dichas emisiones medias específicas de CO₂ se calcularán como la media del período de tres años de las emisiones medias específicas anuales de CO₂ 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 durante el período de tres años 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 CO₂ y el objetivo de emisiones específicas anuales que se utilicen para esos cálculos serán los valores de dicha agrupación.».

2) En el artículo 6, apartado 2, se añade el párrafo 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.».

3) En el artículo 8, apartado 1, se añade el párrafo siguiente:

«Como excepción a lo dispuesto en el párrafo primero, con respecto a los años civiles 2025 a 2027, la Comisión impondrá una prima por exceso de emisiones a todo fabricante cuyas emisiones medias específicas de CO₂ durante esos tres años superen su objetivo de emisiones específicas durante el período de 2025 a 2027.».

Artículo 2

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

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

Hecho en Estrasburgo, el

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente