



Consejo de la  
Unión Europea

Bruselas, 2 de junio de 2017  
(OR. en)

9939/17

---

---

**Expediente interinstitucional:  
2017/0111 (COD)**

---

---

**CLIMA 166  
ENV 570  
TRANS 245  
MI 473  
CODEC 974**

## **PROPUESTA**

---

De: secretario general de la Comisión Europea,  
firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director

Fecha de recepción: 1 de junio de 2017

A: D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la  
Unión Europea

---

N.º doc. Ción.: COM(2017) 279 final

---

Asunto: Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL  
CONSEJO sobre la monitorización y la notificación de las emisiones de  
CO2 y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos

---

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2017) 279 final.

---

Adj.: COM(2017) 279 final



Bruselas, 31.5.2017  
COM(2017) 279 final

2017/0111 (COD)

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre la monitorización y la notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2017) 188 final}

{SWD(2017) 189 final}

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

### 1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

#### • MOTIVACIÓN Y OBJETIVOS DE LA PROPUESTA

Los principales objetivos políticos de esta Comisión son crear empleo, crecimiento e inversiones y, en este contexto, garantizar la transición hacia una energía limpia para todos los europeos. Esos objetivos están respaldados por un plan de inversiones para la reindustrialización de Europa, basado en nuevos modelos empresariales y en tecnologías de vanguardia. A medio y largo plazo, lo que se pretende es lograr una economía circular hipocarbónica.

En el contexto del transporte, en particular por lo que respecta a los camiones, autobuses y autocares, es decir, los vehículos pesados, la visión de la Comisión es garantizar que las empresas y los ciudadanos europeos tengan acceso a una movilidad justa, sostenible y competitiva.

Hasta ahora, las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos comercializados en la UE no han sido objeto de ninguna certificación, de ninguna monitorización y de ninguna notificación. Esta laguna de conocimientos provoca tres problemas en relación con los vehículos pesados, a saber:

- 1) ***Oportunidades perdidas para elaborar políticas que reduzcan los gastos de combustible de los transportistas:*** Los transportistas de mercancías pueden tener unos gastos de combustible superiores al 25 % de sus costes operativos<sup>1</sup>, y la eficiencia en el consumo de combustible es su principal criterio de compra. Aunque la eficiencia en el consumo de combustible de los vehículos pesados ha mejorado en las últimas décadas, muchas de las más de medio millón de empresas de transporte, que en gran medida son pymes, todavía no tienen acceso a información normalizada para evaluar tecnologías que refuercen esa eficiencia, comparar camiones con el fin de tomar las decisiones de compra mejor fundamentadas y reducir sus gastos de combustible. A lo largo del tiempo, las oportunidades perdidas de ahorrar combustible han hecho aumentar acumulativamente la dependencia de la UE respecto de las importaciones de combustibles fósiles y, por tanto, también se ha perdido la oportunidad de reducir las importaciones de combustible.
- 2) ***Una competencia cada vez más fuerte para los fabricantes de vehículos:*** Según datos del sector, en 2015 las exportaciones de camiones generaron un superávit de la balanza comercial de 5 100 millones EUR. El sector de la fabricación de vehículos pesados de la UE forma parte de una industria automovilística que genera 12,1 millones de empleos directos e indirectos en Europa (el 5,6 % del empleo total de la UE)<sup>2</sup>. Los fabricantes de vehículos pesados de la UE se enfrentan a unas presiones competitivas cada vez más fuertes a nivel mundial. Mercados importantes, como los Estados Unidos, Canadá, Japón y China, han tomado en los últimos años medidas de certificación y eficiencia en el consumo de combustible, en forma de

---

<sup>1</sup> Los estudios sobre la evaluación de los gastos de combustible se ilustran en la **sección 5.6** y el **anexo 8** de la evaluación de impacto que acompaña al presente documento, **SWD(2017) XXX**.

<sup>2</sup> [http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA\\_Pocket\\_Guide\\_2016\\_2017.pdf](http://www.acea.be/uploads/publications/ACEA_Pocket_Guide_2016_2017.pdf).

normas de consumo de combustible y/o normas de emisión, a fin de estimular la innovación y mejorar rápidamente la eficiencia de los vehículos. Los autobuses urbanos se enfrentan a una competencia cada vez mayor en el ámbito de los vehículos eléctricos, en particular por parte de los fabricantes chinos. El sector tendrá que poder seguir el ritmo de las mejoras tecnológicas en esos mercados para preservar la posición que ocupa en la actualidad.

- 3) ***Un obstáculo al establecimiento de políticas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) del sector de los vehículos pesados:*** El sector de los vehículos pesados de la UE es una importante fuente de emisiones de GEI. En 2014, las emisiones de GEI de los vehículos pesados representaron el 5 % del total de las emisiones de la UE, una quinta parte de todas las emisiones del transporte y alrededor de una cuarta parte de las emisiones del transporte por carretera<sup>3</sup>. Entre 1990 y 2014, las emisiones globales de GEI del transporte<sup>4</sup> aumentaron en un 20 %, y las emisiones de los vehículos pesados, en un 14 %<sup>5</sup>. Si no se toman medidas, las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>) de los vehículos pesados aumentarán en hasta un 10 % entre 2010 y 2030<sup>6</sup>. Al mismo tiempo, la UE se ha fijado ambiciosos objetivos de reducción de las emisiones de GEI de aquí a 2030, y el sector del transporte debe contribuir a alcanzarlos. La UE tiene un objetivo de reducción global de sus emisiones para 2030 de al menos el 40 % respecto a los niveles de 1990. Para lograr una mayor rentabilidad, ese objetivo se ha dividido en dos, a saber una reducción de aquí a 2030 con respecto a 2005 del 43 % de las emisiones de sectores cubiertos por el régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE) de la UE y del 30 % para los sectores no sujetos al RCDE, entre los que se cuenta el del transporte. Por otra parte, las emisiones generadas por los transportes en los Estados miembros oscilan entre el 21 % y el 69 % del total de las emisiones nacionales en los sectores no cubiertos por el RCDE a los que se aplica el Reglamento de reparto del esfuerzo. Aunque no se han establecido objetivos sectoriales específicos para 2030, el transporte tendrá que contribuir a la consecución del objetivo de reducción de las emisiones de los sectores no incluidos en el RCDE en virtud del Reglamento de reparto del esfuerzo, junto con los sectores de los edificios, la agricultura y los residuos.

Por esta razón, la Comisión ha tomado medidas para subsanar esta laguna de conocimientos.

En primer lugar, la Comisión ha desarrollado un programa informático de simulación — *Vehicle Energy Consumption calculation Tool* (VECTO)— para calcular el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados nuevos de una manera comparable y rentable.

En segundo lugar, ha propuesto un nuevo reglamento sobre la determinación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos (el denominado Reglamento de certificación) en el marco de la legislación existente sobre homologación de tipo<sup>7</sup>. En aplicación del Reglamento de la Comisión sobre certificación, deberá realizarse una simulación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y del consumo de combustible utilizando el programa VECTO en relación con cada vehículo pesado nuevo incluido en su ámbito de aplicación y

<sup>3</sup> Datos del inventario de GEI, 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

<sup>4</sup> Con inclusión de la aviación internacional incluida, pero sin el transporte marítimo internacional.

<sup>5</sup> Datos del inventario de los GEI, 2016, <http://www.eea.europa.eu/data-and-maps/data/data-viewers/greenhouse-gases-viewer>.

<sup>6</sup> *EU Reference Scenario 2016: Energy, transport and GHG emissions — Trends to 2050*.

<sup>7</sup> Directiva 2007/46/CE, <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>.

comercializado en la UE. Los propios fabricantes de vehículos realizarán la simulación sobre la base de los datos de entrada certificados de los componentes del vehículo y de un proceso certificado de obtención, gestión y aplicación de dichos datos.

La certificación servirá para colmar parcialmente las lagunas de conocimientos. La información sobre el comportamiento de un vehículo concreto solo se pondrá a disposición del comprador de dicho vehículo y de las autoridades nacionales en el que se haya matriculado.

En tercer lugar, la Comisión propone ahora monitorizar y notificar las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados nuevos sometidos al procedimiento de certificación, con el fin de colmar la laguna de conocimientos y establecer una transparencia plena del mercado. Gracias a esta tercera medida, todos los datos pertinentes calculados por los fabricantes de acuerdo con la metodología de certificación serán monitorizados, notificados y publicados a nivel de la UE. De este modo, los datos estarán a disposición de todas las partes interesadas.

Así, los transportistas podrán acceder a información sobre el comportamiento de camiones de diferentes marcas con características similares, lo que les permitirá tomar decisiones de compra con más conocimiento de causa.

Los fabricantes de vehículos tendrán la posibilidad de comparar el comportamiento de sus vehículos con el de otras marcas, lo que ofrece incentivos más fuertes para la innovación.

Las administraciones públicas tendrán acceso a datos exhaustivos a la hora de elaborar y aplicar políticas destinadas a promover camiones más eficientes en el consumo de combustible, por ejemplo mediante impuestos y la tarificación vial. Ello no sería posible de otro modo, ya que los Estados miembros solo tendrían acceso a los datos de VECTO correspondientes a los vehículos matriculados en su territorio. Por último, esta medida permitirá analizar los datos, por ejemplo para determinar el grado de penetración de determinadas tecnologías.

Es también una medida necesaria para aplicar y hacer cumplir futuras normas de emisiones de CO<sub>2</sub> aplicables a los vehículos pesados. Un sistema de monitorización y notificación es especialmente necesario para evaluar el cumplimiento de dichas normas futuras, como es el caso de los turismos y furgonetas.

- **COHERENCIA CON LAS DISPOSICIONES EXISTENTES EN LA MISMA POLÍTICA SECTORIAL**

La presente propuesta desarrolla la Comunicación de 2014 sobre una estrategia para reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados. En la estrategia sobre los vehículos pesados se había anunciado una medida de desarrollo por la que se establece el procedimiento de certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados nuevos comercializados en la UE, calculadas por medio de la herramienta de simulación VECTO, así como una propuesta legislativa sobre la monitorización y la notificación de esas emisiones.

La presente propuesta también desarrolla la estrategia europea de 2016 sobre la movilidad de bajas emisiones, entre cuyos objetivos se incluye la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte por carretera en al menos un 60 % en 2050 en comparación con los niveles de 1990, y la reducción drástica de las emisiones de

contaminantes atmosféricos. La estrategia también prevé que la Comisión acelere la labor analítica sobre las distintas opciones en cuanto a la elaboración de normas de emisiones de CO<sub>2</sub> con el fin de preparar una propuesta legislativa durante el mandato de esta Comisión.

Por último, la presente propuesta también facilitará el desarrollo de una metodología para diferenciar la tarificación del uso de infraestructuras aplicable a los vehículos pesados nuevos en función de las emisiones de CO<sub>2</sub>, como apoyo a la aplicación de la revisión de la Directiva «Euroviñeta».

- **COHERENCIA CON OTRAS POLÍTICAS DE LA UNIÓN**

La presente propuesta es coherente con el compromiso contraído por la UE en el marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030, consistente en reducir las emisiones internas en al menos un 40 % de aquí a 2030 con respecto a los niveles de 1990. Como parte del cumplimiento de ese compromiso, en julio de 2016 la Comisión presentó una propuesta de Reglamento sobre las reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero que deben lograr los Estados miembros durante el período comprendido entre 2021 y 2030 (Reglamento de reparto del esfuerzo) en los sectores no incluidos en el régimen de comercio de derechos de emisión (es decir, el transporte, los edificios, la agricultura y los residuos).

La presente propuesta también es coherente con la propuesta de 2016 de la Comisión de revisar la Directiva sobre eficiencia energética, que establece el principal objetivo vinculante a escala de la UE de mejorar la eficiencia energética en un 30 % para 2030 en comparación con una situación sin cambios.

## **2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

- **BASE JURÍDICA**

Los artículos 191 a 193 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea establecen y especifican las competencias de la UE en el ámbito del cambio climático. La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 192 del TFUE.

- **SUBSIDIARIEDAD**

La acción de la UE está justificada debido a los efectos transfronterizos del cambio climático y a la necesidad de salvaguardar un mercado único de los servicios de transporte, los vehículos y los combustibles.

Además, los vehículos pesados nuevos matriculados en un Estado miembro determinado los produce a menudo un fabricante de otro Estado miembro. La monitorización a nivel nacional en lugar de a nivel de la UE requeriría, por tanto, una estrecha cooperación entre los Estados miembros; no estaría garantizada la obtención de datos de monitorización homogéneos debido a las diferencias en las legislaciones y prácticas políticas de cada país. Sería difícil conseguir datos comparables y completos, lo que conduciría a la fragmentación del mercado de la UE y a una pérdida de transparencia del mercado.

La falta de una base común con todos los datos de monitorización de los Estados miembros obstaculizaría, en particular, el uso de los datos por los compradores de vehículos y los responsables políticos de la UE.

Un sistema de monitorización común a nivel de la UE resulta la solución más simple y directa. Ya se ha seguido este mismo criterio en relación con los turismos y las furgonetas por medio de una intervención a escala de la UE.

- **PROPORCIONALIDAD**

Al ser necesaria y, al mismo tiempo, tener beneficios económicos potenciales, la propuesta cumple los requisitos de proporcionalidad —a escala de la UE, los esfuerzos necesarios son mínimos y los costes son prácticamente insignificantes en comparación con los beneficios potenciales de un mercado transparente y de la disponibilidad de datos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados para todas las partes interesadas.

- **ELECCIÓN DEL INSTRUMENTO**

A fin de lograr una aplicación uniforme en toda la UE de las normas propuestas y obtener un conjunto de datos homogéneos y comparables que genere unas condiciones de competencia equitativas para los fabricantes de vehículos pesados y los usuarios de tales vehículos, es adecuado utilizar un reglamento, que es directamente aplicable y vinculante para los Estados miembros.

### **3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO**

- **EVALUACIONES *EX POST* / CONTROL DE CALIDAD DE LA LEGISLACIÓN EXISTENTE**

No se ha llevado a cabo ninguna evaluación porque este asunto aún no estaba regulado.

- **CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS**

La Comisión organizó una reunión con las partes interesadas para recabar observaciones sobre la evaluación de impacto inicial y presentar la evaluación de los costes administrativos realizada por un consultor externo. Se recibieron contribuciones constructivas de las partes interesadas y no se cuestionó la evaluación de los costes.

La Comisión también organizó una consulta pública en línea acerca de la preparación de legislación sobre la monitorización y notificación del consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados<sup>8</sup>. Se recibieron 121 respuestas de una amplia gama de partes interesadas en las que se exponían sus opiniones sobre la necesidad de actuar, los objetivos, las opciones y las repercusiones previstas.

---

<sup>8</sup> Los resultados de la consulta pública pueden consultarse en la siguiente dirección: [http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031\\_en](http://ec.europa.eu/clima/consultations/articles/0031_en).

Las opiniones de las partes interesadas se integraron en la evaluación de impacto; la opción seleccionada es la preferida por la mayoría de los encuestados. En el anexo 2 de la evaluación del impacto de la presente propuesta se ofrece un resumen de la consulta a las partes interesadas.

- **OBTENCIÓN Y USO DE ASESORAMIENTO ESPECIALIZADO**

La evaluación de los costes de las diferentes opciones de monitorización y notificación la llevó a cabo un contratista externo (véase el anexo 10 de la evaluación de impacto). El estudio se basa en gran medida en entrevistas con autoridades de matriculación nacionales y fabricantes de vehículos pesados, con objeto de recabar su opinión sobre distintas opciones de monitorización y obtener información específica sobre los costes de esas opciones para sus organizaciones, teniendo en cuenta los procedimientos actuales y las adaptaciones necesarias.

Por otra parte, la evaluación de impacto se apoya en la anterior evaluación de impacto que acompañaba a la estrategia de 2014 para la reducción del consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, en relación con la evaluación de otros impactos.

- **EVALUACIÓN DE IMPACTO**

La evaluación de impacto<sup>9</sup> que acompaña a la presente propuesta se ha preparado y desarrollado conforme a las orientaciones aplicables de «Legislar mejor», y el Comité de Control Reglamentario ha emitido un dictamen positivo. Las mejoras recomendadas por el Comité se han incorporado a la versión definitiva. La evaluación completa el análisis efectuado en la evaluación de impacto de 2014 como apoyo a la estrategia sobre los vehículos pesados.

En la evaluación de impacto se estudiaron las opciones relacionadas con la monitorización y la notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados nuevos comercializados en la UE sujetos al proceso de certificación en el marco de la homologación de tipo. Los datos que deberán monitorizarse y notificarse son unos 80 parámetros pertinentes para determinar el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> de cada vehículo.

La Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) es el organismo más adecuado a nivel europeo para actuar en nombre de la Comisión en la recopilación de datos, la creación de una nueva base de datos y el análisis y la realización de controles de calidad de los datos comunicados sobre la monitorización de vehículos pesados. La AEMA ya lleva a cabo esas tareas en relación con los datos notificados de la monitorización de vehículos ligeros (véase el anexo 8 de la evaluación de impacto).

En la evaluación de impacto se consideraron tres opciones legislativas sobre las modalidades de notificación de esos datos de monitorización a la Comisión a través de la AEMA: 1) notificación por parte de las autoridades nacionales; 2) notificación por parte de los fabricantes de vehículos pesados; y 3) notificación por parte de las autoridades nacionales y de los fabricantes.

En la opción 1, las autoridades nacionales notifican a la Comisión a través de la AEMA los datos de monitorización junto con los datos de matriculación de los vehículos considerados.

---

<sup>9</sup> SWD(2017) XXX.

En esta opción, quizás no resulte fácil digitalizar completamente los datos de monitorización y notificación, ya que la mayoría de las autoridades nacionales de matriculación siguen utilizando documentos en papel para la matriculación de vehículos pesados. Como consecuencia de ello, la adaptación a flujos completamente digitalizados de datos de monitorización puede resultar complicada y costosa.

La opción 2 impondría a los fabricantes de vehículos pesados la responsabilidad de notificar a la Comisión a través de la AEMA los datos de la monitorización de cada vehículo nuevo. En tal caso, los datos de monitorización se basarían en los datos sobre las ventas que obren en poder de los fabricantes de vehículos, y no se notificarían datos sobre las matriculaciones. Como consecuencia de ello, los datos de emisiones notificados no podrían atribuirse a ningún Estado miembro en particular. Esto dificultaría aún más a los Estados miembros la elaboración de políticas nacionales eficaces para impulsar la generalización de vehículos pesados más eficientes.

La opción 3 es una opción intermedia. Se designaría a las autoridades nacionales —se trataría, en la mayor parte de los casos, de las autoridades de matriculación— encargadas de notificar cada año a la Comisión a través de la AEMA los datos de matriculación de los vehículos nuevos matriculados, en particular sus números de bastidor. Los fabricantes de vehículos presentarían a la Comisión a través de la AEMA los datos de monitorización correspondientes a esos vehículos. Sobre la base de los números de bastidor, la AEMA podría combinar las dos series de datos para obtener datos de monitorización a nivel de cada Estado miembro. En esta opción, la plena digitalización de los flujos de datos queda garantizada, ya que los fabricantes son responsables de la notificación de unos datos de monitorización que ya poseen en formato digital para fines de certificación.

La opción 3 es la opción preferida. Es la más eficaz, especialmente porque garantiza la digitalización del flujo de información y proporciona una cobertura de los datos a nivel nacional y de la UE y, además, su coste administrativo es modesto.

Es probable que la opción elegida suscite una competencia para producir vehículos más energéticamente eficientes, así como incentivos a la innovación. Se espera que los efectos de una flota más energéticamente eficiente se extiendan, al menos en parte, a la mayoría de los sectores de la economía de la UE: unos gastos más bajos de combustible harían bajar los precios del transporte, reduciendo así los costes de otros sectores y, en último término, beneficiando a los consumidores de la UE.

Los efectos sobre la competitividad y a nivel internacional se espera que sean positivos a medio/largo plazo, también para los fabricantes de vehículos pesados, habida cuenta del contexto internacional, en el que otros mercados importantes, como los Estados Unidos, Canadá, Japón y China, ya han promulgado leyes que exigen mejorar la eficiencia en el consumo de combustible de los vehículos pesados.

Se prevé que también haya repercusiones positivas para el empleo a medio/largo plazo. La mejora adicional de la eficiencia de los vehículos adquiridos debe dar lugar a una reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>. Se espera lograr reducciones favorables pero solo insignificantes de las emisiones de otros gases. Los únicos costes económicos son costes administrativos. Se espera que sean insignificantes (alrededor de 1 EUR por vehículo).

- **ADECUACIÓN REGULATORIA Y SIMPLIFICACIÓN**

No existen obligaciones directas de notificación para las pymes ni las microempresas. Se espera que los transportistas, en su mayoría pymes, obtengan beneficios por el aumento de la transparencia del mercado. Esto les permitirá tomar decisiones de compra con más conocimiento de causa a favor de los vehículos que consuman menos combustible y reducir así, gracias al ahorro en los gastos de combustible, sus costes operativos y aumentar su competitividad.

La propuesta de Reglamento prevé el uso de la notificación electrónica, que se espera limite la carga administrativa de los fabricantes de vehículos pesados, las autoridades nacionales y la Comisión/AEMA.

- **DERECHOS FUNDAMENTALES**

La propuesta no tiene consecuencias en la protección de los derechos fundamentales.

#### **4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS**

Las repercusiones presupuestarias que pueden derivarse de la aplicación de la propuesta de Reglamento son muy limitadas (para más detalles, véase la ficha financiera legislativa adjunta). Aunque se mantiene dentro del límite global del MFP 2014-2020 para la rúbrica 2, requerirá una pequeña reprogramación en el caso de la AEMA para los años 2019 y 2020.

#### **5. OTROS ELEMENTOS**

- **PLANES DE EJECUCIÓN Y MODALIDADES DE SEGUIMIENTO, EVALUACIÓN E INFORMACIÓN**

Sobre la base de la información facilitada por los Estados miembros y los fabricantes de vehículos pesados, la Comisión presentará un informe cada año. Esos informes de la Comisión garantizarán un seguimiento estrecho de la aplicación del Reglamento.

- **EXPLICACIÓN DETALLADA DE LAS DISPOSICIONES ESPECÍFICAS DE LA PROPUESTA**

##### **Artículo 1. Objeto**

En este artículo se exponen las principales medidas previstas en el Reglamento, es decir, la monitorización y notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados, es decir, camiones, autobuses y autocares.

##### **Artículo 2. Ámbito de aplicación**

Este artículo define el ámbito de aplicación del Reglamento y especifica las categorías de vehículos respecto a las cuales deben monitorizarse y notificarse los datos de matriculación, los datos técnicos y, si están disponibles, los datos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible.

### **Artículo 3. Definiciones**

El Reglamento está estrechamente vinculado a la legislación sobre homologación de tipo y utiliza la misma terminología. Para garantizar la coherencia entre los distintos instrumentos jurídicos, se deja claro que la terminología utilizada en el presente Reglamento debe entenderse del mismo modo que se define en la normativa en materia de homologación de tipo.

### **Artículo 4. Monitorización y notificación por los Estados miembros**

Este artículo establece las obligaciones fundamentales impuestas a los Estados miembros en relación con el calendario de monitorización y notificación, la designación de las autoridades competentes y los datos que deben monitorizarse. Entre estos últimos figuran los vehículos pesados nuevos y los remolques nuevos matriculados por primera vez en la Unión, o fuera de ella pero menos de tres meses antes de la matriculación en la Unión.

Por lo que se refiere a las autoridades competentes, se deja claro que las autoridades que ya son responsables de la monitorización y notificación de los datos relativos a los vehículos ligeros deben ser también las encargadas de la monitorización de los vehículos pesados.

Los anexos I y II completan esta disposición especificando los parámetros de los datos que deben monitorizarse, así como las fases administrativas del procedimiento de monitorización y notificación.

### **Artículo 5. Monitorización y notificación por los fabricantes**

Este artículo establece las obligaciones fundamentales impuestas a los fabricantes en relación con el calendario de monitorización y notificación, la designación de los puntos de contacto y los datos que deben monitorizarse.

Los anexos I y II completan esta disposición especificando los parámetros de los datos que deben monitorizarse, así como las fases administrativas del procedimiento de monitorización y notificación.

### **Artículo 6. Registro central de datos sobre vehículos pesados**

Los datos notificados a la Comisión se mantendrán en un registro accesible al público. La AEMA mantendrá el registro en nombre de la Comisión sobre la base de la experiencia adquirida en el mantenimiento del registro de datos sobre vehículos ligeros.

Aunque la mayoría de los registros de datos deben ser accesibles al público, puede ocurrir que algunos datos no puedan divulgarse debido a la necesidad de proteger datos privados (números de bastidor) y por razones de competencia (nombres de fabricantes de componentes).

### **Artículo 7. Calidad de los datos**

La calidad de los datos debe ser alta para lograr los objetivos del presente Reglamento. Es, por tanto, importante dejar claro que las entidades que notifican los datos son responsables de que sean correctos y de calidad. Por otra parte, la Comisión tendrá la posibilidad de verificar la calidad de los datos, así como de corregirlos si existen errores.

## **Artículo 8 - Informe**

Los datos notificados a la Comisión a través de la AEMA deben dar lugar a un análisis anual de la evolución y tendencias de las emisiones de CO<sub>2</sub> de la flota de vehículos pesados de la UE, así como las de cada fabricante de vehículos pesados. Ese análisis anual lo llevará a cabo la Comisión asistida por la AEMA y constituirá una importante aportación al informe anual de situación exigido en el marco de la propuesta de Reglamento relativa a la gobernanza de la Unión de la Energía, en el contexto del Estado de la Unión de la Energía. El análisis también constituirá una contribución importante para cualquier otra posible medida política futura. Ofrecerá una mayor transparencia en relación con las configuraciones tecnológicas y el comportamiento tanto de la flota de la UE como de cada uno de los vehículos en cuanto a emisiones de CO<sub>2</sub> y consumo de combustible.

## **Artículos 9 y 10. Medidas de aplicación y delegación de poderes**

Esos artículos establecen, respectivamente, la base jurídica para que la Comisión adopte medidas de ejecución y, por medio de actos delegados, modifique elementos no esenciales de los anexos I y II. Las medidas de ejecución completarán el artículo 7 permitiendo a la Comisión establecer las disposiciones y procedimientos detallados necesarios para verificar y corregir datos. Los poderes delegados otorgados a la Comisión incluyen la adaptación y actualización de los parámetros de los datos que deben monitorizarse, así como las distintas etapas del procedimiento de monitorización previstas en los anexos I y II.

## **Artículos 11 y 12. Procedimiento de comité y ejercicio de la delegación**

Estos artículos establecen las disposiciones estándar relativas al procedimiento de comité empleado para adoptar actos de ejecución y para ejercer los poderes delegados a que se refiere el artículo 9, apartados 2 y 3.

Propuesta de

**REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**sobre la monitorización y la notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos**

(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<sup>1</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>2</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) En las conclusiones del Consejo Europeo de los días 23 y 24 de octubre de 2014 sobre el marco de actuación en materia de clima y energía hasta 2030, se aprobó un objetivo vinculante consistente en lograr una reducción interna del 40 % como mínimo de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía de aquí a 2030 en comparación con 1990, objetivo que el Consejo confirmó de nuevo en su reunión de marzo de 2016.
- (2) Las conclusiones del Consejo Europeo de octubre de 2014 preveían que el objetivo debía alcanzarse de manera colectiva en la Unión, de la forma más rentable posible, con reducciones, para 2030, del 43 % en los sectores incluidos en el régimen de comercio de derechos de emisión (RCDE), y del 30 % en los sectores no sujetos a él con respecto a los valores de 2005. Todos los Estados miembros deben participar en este esfuerzo, y todos los sectores de la economía deben contribuir a conseguir esas reducciones de las emisiones, incluido el del transporte.

---

<sup>1</sup> DO C de , p. .

<sup>2</sup> DO C de , p. .

- (3) La estrategia europea de 2016 de la Comisión para una movilidad con bajo nivel de emisiones<sup>3</sup> estableció el objetivo de lograr al menos una reducción del 60 % de las emisiones del transporte de aquí a 2050 en comparación con los niveles de 1990.
- (4) Las emisiones de gases de efecto invernadero de camiones, autobuses y autocares, es decir, los vehículos pesados, representan en la actualidad alrededor de una cuarta parte de las emisiones del transporte por carretera en la Unión y se espera que sigan aumentando de aquí a 2030. Es preciso adoptar medidas eficaces para reducir las emisiones de los vehículos pesados a fin de contribuir a la reducción de emisiones necesaria en el sector del transporte.
- (5) En su comunicación de 2014 sobre una estrategia para reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados<sup>4</sup>, la Comisión reconoce que una condición previa para la introducción de tales medidas es un procedimiento reglado para la determinación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible.
- (6) El Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>5</sup> establece el marco para la creación de un procedimiento reglado. Las mediciones proporcionarán datos sólidos y comparables sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> de cada vehículo de una parte significativa de la flota de vehículos pesados de la Unión. El comprador de un vehículo determinado y el Estado miembro de matriculación de ese vehículo tendrán acceso a esa información, lo que colmará parcialmente las lagunas de conocimientos.
- (7) La información sobre el comportamiento de un vehículo en cuanto a emisiones de CO<sub>2</sub> y consumo de combustible debe hacerse pública para que todos los transportistas puedan tomar decisiones de compra con conocimiento de causa. Todos los fabricantes de vehículos tendrán la posibilidad de comparar el comportamiento de sus vehículos con el de otras marcas. De ese modo habrá más incentivos para la innovación y, por consiguiente, aumentará la competitividad. Esa información proporcionará también a los responsables políticos de la Unión y los Estados miembros una base sólida para el desarrollo de políticas que fomenten la generalización de vehículos más eficientes. Conviene, por tanto, que los valores correspondientes a las emisiones de CO<sub>2</sub> y al consumo de combustible determinados para cada vehículo pesado nuevo con arreglo al Reglamento (UE) [...] de la Comisión<sup>6</sup> [*Opoce to include correct reference*] se monitoricen, se notifiquen a la Comisión y se publiquen.
- (8) Para adquirir un conocimiento completo sobre la configuración de la flota de vehículos pesados de la Unión, su evolución a lo largo del tiempo y el impacto potencial sobre

---

<sup>3</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>4</sup> COM(2014) 285 final.

<sup>5</sup> Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

<sup>6</sup> Reglamento (UE) [...] por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a la determinación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados y por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión (DO L... de .....).

las emisiones de CO<sub>2</sub>, conviene monitorizar y notificar datos sobre la matriculación de todos los vehículos pesados nuevos y todos los remolques nuevos, incluidos datos sobre los sistemas de propulsión y las piezas pertinentes de la carrocería.

- (9) Los datos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible estarán disponibles en relación con ciertos vehículos pesados nuevos matriculados en [2019]. A partir de esa fecha, las autoridades competentes de los Estados miembros deben, por tanto, estar obligadas a presentar datos sobre las nuevas matriculaciones, y los fabricantes deben estar obligados a facilitar los datos técnicos sobre esos vehículos.
- (10) Los datos técnicos esenciales para determinar el comportamiento de un vehículo en cuanto a emisiones de CO<sub>2</sub> y consumo de combustible deben estar a disposición del público con el fin de aumentar la transparencia de las especificaciones del vehículo y su comportamiento al respecto y fomentar la competencia entre los fabricantes. Solo aquellos datos que sean sensibles por motivos de protección de los datos personales y competencia leal no deben publicarse. No obstante, el hecho de poder acceder a los datos técnicos esenciales para determinar el comportamiento de los vehículos redonda claramente en interés del público. Tales datos no deben, por tanto, quedar al margen del acceso del público.
- (11) Es importante asegurarse de que los datos monitorizados y notificados sean sólidos y fiables. La Comisión, por tanto, debe tener la posibilidad de verificar y, en su caso, corregir los datos finales. Por consiguiente, los requisitos de monitorización también deben prever los parámetros que permitan efectuar un rastreo y una verificación adecuados.
- (12) Sobre la base de la experiencia adquirida con la monitorización y la notificación de los datos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> con arreglo al Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>7</sup> en relación con los turismos nuevos y el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>8</sup> respecto a los vehículos comerciales ligeros nuevos, es conveniente asignar a la Agencia Europea de Medio Ambiente la responsabilidad en relación con el intercambio de datos con las autoridades competentes de los Estados miembros y los fabricantes, así como con la gestión de la base de datos final en nombre de la Comisión. Conviene asimismo armonizar, en la medida de lo posible, los procedimientos de monitorización y notificación aplicables a los vehículos pesados con los ya aplicables a los vehículos ligeros.
- (13) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la ejecución del presente Reglamento respecto a la verificación y corrección de los datos monitorizados, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben

---

<sup>7</sup> Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros (DO L 140 de 5.2.2009, p. 1).

<sup>8</sup> Reglamento (CE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2011, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros (DO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>9</sup>.

- (14) A fin de garantizar que los requisitos en materia de datos y el procedimiento de monitorización y notificación sigan siendo pertinentes a lo largo del tiempo para evaluar la contribución de la flota de vehículos pesados a las emisiones de CO<sub>2</sub>, así como para garantizar la disponibilidad de datos sobre tecnologías nuevas y avanzadas de reducción de CO<sub>2</sub>, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que se refiere a la modificación de los requisitos en materia de datos y del procedimiento de monitorización y notificación establecido en los anexos. 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 ocupen de la preparación de actos delegados.
- (15) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, la monitorización y la notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros sino que, debido a la dimensión y a los efectos de la medida, 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. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar esos objetivos.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*  
*Objeto*

El presente Reglamento establece los requisitos para la monitorización y la notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión Europea.

---

<sup>9</sup> Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

*Artículo 2*  
*Ámbito de aplicación*

El presente Reglamento se aplicará a la monitorización y la notificación por parte de los Estados miembros y los fabricantes de vehículos pesados de datos sobre los vehículos pesados nuevos.

Será aplicable con respecto a las siguientes categorías de vehículos:

- a) los vehículos pesados de las categorías M1, M2, N1 y N2 con una masa de referencia superior a 2 610 kg, que no estén incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>10</sup>, y todos los vehículos de las categorías M3 y N3;
- b) los vehículos de las categorías O3 y O4.

*Artículo 3*  
*Definiciones*

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones establecidas en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>11</sup> y en el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo.

*Artículo 4*  
*Monitorización y notificación por los Estados miembros*

1. A más tardar el 28 de febrero de cada año, y por primera vez en [2020], las autoridades competentes de los Estados miembros recopilarán los datos que se especifican en el anexo I, parte A, correspondientes al año natural anterior, en relación con los vehículos nuevos matriculados por primera vez en la Unión. Los datos relativos a los vehículos nuevos que hayan sido matriculados previamente fuera de la Unión no se monitorizarán ni notificarán, a menos que esa matriculación haya tenido lugar menos de tres meses antes de la matriculación en la Unión. Los datos se comunicarán a la Comisión de conformidad con el procedimiento de notificación establecido en el anexo II.
2. Las autoridades competentes responsables de la recogida y comunicación de los datos de conformidad con el presente Reglamento serán las designadas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 8, apartado 7, del Reglamento (CE) n.º 443/2009.

---

<sup>10</sup> Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

<sup>11</sup> Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

*Artículo 5*  
*Monitorización y notificación por los fabricantes*

1. A más tardar el 28 de febrero de cada año, y por primera vez en [2020], los fabricantes de vehículos pesados recopilarán los datos que se especifican en el anexo I, parte B, en lo que respecta a los vehículos fabricados el año natural anterior.

La fecha de fabricación será la fecha de la firma del certificado de conformidad o, en su caso, la fecha de la firma del certificado de homologación individual.

2. Los fabricantes designarán un punto de contacto a efectos de la notificación de datos de conformidad con el presente Reglamento.

*Artículo 6*  
*Registro central de datos sobre vehículos pesados*

1. La Comisión mantendrá un registro central de los datos notificados con arreglo a lo dispuesto en los artículos 4 y 5. El registro estará a disposición del público, excepto en el caso de las entradas 1, 24, 25, 32, 33, 39 y 40 que se especifican en el anexo I, parte B.
2. El registro será gestionado por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) en nombre de la Comisión.

*Artículo 7*  
*Calidad de los datos*

1. Las autoridades competentes y los fabricantes serán responsables de que los datos que notifiquen con arreglo a los artículos 4 y 5 sean correctos y de calidad. Informarán sin demora a la Comisión de cualquier error detectado en los datos notificados.
2. La Comisión podrá llevar a cabo sus propias verificaciones de la calidad de los datos notificados con arreglo a lo dispuesto en los artículos 4 y 5.
3. En caso de que la Comisión sea informada de la existencia de errores en los datos o, como consecuencia de sus propias verificaciones, observe discrepancias en el conjunto de datos, adoptará, en su caso, las medidas necesarias para corregir los datos publicados en el registro central a que se refiere el artículo 6.

*Artículo 8*  
*Informe*

1. La Comisión, como parte de su informe anual en el marco del [artículo 29 de la propuesta de Reglamento sobre la gobernanza de la Unión de la Energía], publicará su análisis de los datos transmitidos por los Estados miembros y los fabricantes con respecto al año natural anterior.
2. En el análisis se indicará, como mínimo, el comportamiento de la flota de vehículos pesados de la Unión, así como el de cada fabricante, en cuanto al nivel medio de

consumo de combustible y de emisiones de CO<sub>2</sub>. Si están disponibles, también se tendrán en cuenta los datos sobre la generalización de tecnologías de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> nuevas y avanzadas.

3. La Comisión preparará los análisis con la ayuda de la AEMA.

#### *Artículo 9*

##### *Atribución de competencias de ejecución*

La Comisión podrá, por medio de actos de ejecución, determinar las medidas de verificación y corrección a que se refieren los apartados 2 y 3 del artículo 7. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 11.

#### *Artículo 10*

##### *Delegación de poderes*

1. Se faculta a la Comisión para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 12 con vistas a modificar el anexo I para actualizar o adaptar los requisitos en materia de datos en él especificados cuando se considere necesario a fin de ofrecer un análisis minucioso de conformidad con el artículo 8.
2. Se faculta a la Comisión para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 12 con el fin de modificar el anexo II para adaptar el procedimiento de monitorización y notificación en él establecido a fin de tener en cuenta la experiencia adquirida con la aplicación del presente Reglamento.

#### *Artículo 11*

##### *Procedimiento de comité*

1. La Comisión estará asistida por el Comité del Cambio Climático creado en virtud del artículo 9 de la Decisión n.º 280/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>12</sup>. Dicho Comité será un comité a tenor del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

#### *Artículo 12*

##### *Ejercicio de la delegación*

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

---

<sup>12</sup> Decisión n.º 280/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, relativa a un mecanismo para el seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero en la Comunidad y para la aplicación del Protocolo de Kioto (DO L 49 de 19.2.2004, p. 1).

2. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refiere el artículo 10 se otorgarán a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir del [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 10 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La Decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.
5. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 10 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

*Artículo 13*  
*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 presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el

*Por el Parlamento Europeo*  
*El Presidente*

*Por el Consejo,*  
*El Presidente*

## **Ficha financiera legislativa «Agencias»**

### **Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA)**

#### **1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA**

- 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa
- 1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA
- 1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa
- 1.4. Objetivo(s)
- 1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa
- 1.6. Duración e incidencia financiera
- 1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)

#### **2. MEDIDAS DE GESTIÓN**

- 2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes
- 2.2. Sistema de gestión y de control
- 2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

#### **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)
- 3.2. Incidencia estimada en los gastos
  - 3.2.1. *Resumen de la incidencia estimada en los gastos*
  - 3.2.2. *Incidencia estimada en los créditos de [organismo]*
  - 3.2.3. *Incidencia estimada en los recursos humanos de [organismo]*
  - 3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*
  - 3.2.5. *Contribución de terceros*
- 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

## FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

### 1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

#### 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la monitorización y la notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos

#### 1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA<sup>22</sup>

34. Acción por el clima

#### 1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa

- La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción nueva**
- La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria**<sup>23</sup>
- La propuesta/iniciativa se refiere a **la prolongación de una acción existente**
- La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción reorientada hacia una nueva acción**

#### 1.4. Objetivo(s)

##### 1.4.1. *Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(es) de la Comisión contemplado(s) en la propuesta/iniciativa*

La propuesta constituye un acto legislativo clave del primer paquete de medidas sobre movilidad, que se adoptará en mayo de 2017. Contribuye a la aplicación de la estrategia europea de la Comisión a favor de la movilidad de bajas emisiones<sup>24</sup>, aprobada en 2016, y de su plan de acción<sup>25</sup> para mejorar la eficiencia en el consumo de combustible y reducir las emisiones de los vehículos pesados, es decir, camiones, autobuses y autocares.

La propuesta forma parte de las medidas de aplicación anunciadas en la Comunicación de la Comisión de 2014 sobre una *Estrategia para reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados*<sup>26</sup> a fin de establecer un procedimiento para la certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados y monitorizarlas y notificarlas en relación con todos los vehículos nuevos comercializados en la UE.

<sup>22</sup> GPA: Gestión por actividades. PPA: Presupuestación por actividades.

<sup>23</sup> Tal como se contempla en el artículo 54, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

<sup>24</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/regdoc/rep/1/2016/ES/1-2016-501-ES-F1-1.PDF>

<sup>25</sup> <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=SWD:2016:244:FIN>

<sup>26</sup> COM(2014) 285, disponible en: [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation\\_en.htm](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/heavy/documentation_en.htm)

Esta medida proporcionará la herramienta clave para garantizar el cumplimiento de las futuras normas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, que la Comisión se ha comprometido a presentar en 2018.

La propuesta contribuye a lograr el compromiso de la UE de reducir en al menos un 40 % las emisiones internas de aquí a 2030 en comparación con 1990.

#### 1.4.2. *Objetivo(s) específico(s) y actividad(es) GPA/PPA afectada(s)*

##### Objetivo específico n.º 3

Proseguir con la descarbonización del sector del transporte en la UE mediante el desarrollo y la aplicación de políticas armonizadas (en cooperación con otras direcciones generales, como la DG MOVE, GROW, etc.).

##### Actividad(es) GPA/PPA afectada(s)

Actividad PPA 34 02. Acción por el clima en la Unión y a nivel internacional.

Actividad PPA 07 02. La política de medio ambiente en la Unión y a nivel internacional (artículo 07 02 06 del presupuesto, Agencia Europea de Medio Ambiente).

#### 1.4.3. *Resultado(s) e incidencia esperados*

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

La propuesta establecerá un sistema para la monitorización y la notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y del consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos comercializados en la UE.

La propuesta contribuirá a una mayor transparencia del mercado de los vehículos pesados, lo que estimulará la competencia entre los fabricantes de esos vehículos y los transportistas. Esto a su vez fomentará la innovación entre los fabricantes de componentes y vehículos para producir vehículos más eficientes energéticamente en el mercado de la UE.

Es de esperar que, si la monitorización y la notificación producen una mejora incremental adicional del 1 % de la eficiencia energética de los vehículos pesados de la flota de la UE, ello se traducirá en una reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de alrededor de 2,1 millones de toneladas.

#### 1.4.4. *Indicadores de resultados e incidencia*

*Especifíquense los indicadores que permiten realizar el seguimiento de la ejecución de la propuesta/iniciativa.*

Indicador n.º 1: Nivel medio anual de las emisiones de CO<sub>2</sub> y del consumo de combustible, por clase de vehículo, fabricante y Estado miembro, de los vehículos pesados nuevos matriculados en la UE en el ámbito de la legislación sobre certificación.

Indicador n.º 2: Comparación del nivel medio anual de las emisiones de CO<sub>2</sub> y del consumo de combustible de la misma clase de vehículos en años distintos.

Indicador n.º 3: Panorama anual de las tecnologías de mejora de la eficiencia en el uso del combustible instaladas en los vehículos nuevos y grado de penetración de esas tecnologías.

## **1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa**

### *1.5.1. Necesidad(es) que debe(n) satisfacerse a corto o largo plazo*

Los Estados miembros y los fabricantes de los vehículos pesados recientemente matriculados en la UE tendrán que recopilar y notificar a la Comisión los datos de la monitorización de las emisiones de CO<sub>2</sub> utilizando el archivo de datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente.

La Agencia Europea de Medio Ambiente habrá de recopilar y gestionar los datos. Cada año se pondrá a disposición del público un conjunto de datos. La Comisión publicará un informe anual de monitorización.

### *1.5.2. Valor añadido de la intervención de la UE*

Los mercados de vehículos pesados nuevos y de servicios de transporte funcionan ambos a escala de la UE y forman parte integrante del mercado único. La falta de transparencia sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados nuevos no se ha abordado aún en ninguno de los Estados miembros y afecta a la UE en su conjunto. Por otra parte, las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados están cubiertas por el objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE.

En ausencia de legislación sobre monitorización y notificación a nivel de la UE, las autoridades nacionales pueden adoptar enfoques distintos al respecto, lo que conduce a una recopilación fragmentada e incoherente de este tipo de datos en toda la UE. Esto supondría una pesada carga administrativa para los fabricantes de vehículos pesados, que tendrían que cumplir los requisitos de diferentes sistemas de notificación. No obstante, la consulta pública llevada a cabo durante la preparación de la propuesta puso de manifiesto que las autoridades nacionales prefieren no tomar ninguna medida.

Un sistema a escala de la UE para la monitorización y la notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados permitirá que los compradores de ese tipo de vehículos y los responsables políticos accedan a información sobre el grado de penetración y difusión real de tecnologías avanzadas eficientes en términos de consumo de combustible de los vehículos pesados.

Por otra parte, el cambio climático es un problema transfronterizo y, al mismo tiempo, es una competencia compartida entre la UE y los Estados miembros. La coordinación de la acción por el clima a escala europea es, pues, necesaria, y la actuación de la Unión Europea se justifica por razones de subsidiariedad.

### 1.5.3. Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores

Ya existe un sistema de monitorización y notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de turismos y furgonetas obligatorio a nivel de la UE<sup>27</sup>. El sistema ha demostrado ser muy valioso a la hora de aumentar la transparencia en el mercado de la UE de turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos. El conjunto de datos que publica cada año la AEMA es ampliamente utilizado para comparar las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos comerciales ligeros en la UE. También constituye la base para el establecimiento de normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos y furgonetas y para evaluar cada año el cumplimiento de esas normas por parte de los fabricantes.

El sistema de monitorización y notificación propuesto a nivel de la UE aplicable a los vehículos pesados se basa en gran medida en las lecciones extraídas del sistema de monitorización y notificación a nivel de la UE aplicable a los vehículos comerciales ligeros. Como en el caso de los vehículos comerciales ligeros, el Reglamento propuesto prevé un sistema de monitorización basado en los números de bastidor, y los datos los presentarán tanto los Estados miembros como los fabricantes, a fin de mantener la carga administrativa en niveles mínimos. Como ocurre con el sistema de monitorización y notificación aplicable a los turismos y las furgonetas, el archivo de datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente se utilizará para la presentación de los datos. Por otra parte, habida cuenta de la experiencia adquirida por la Agencia Europea de Medio Ambiente sobre el monitorización de las emisiones de CO<sub>2</sub>, esta Agencia también ayudará a la Comisión en la gestión del sistema de monitorización a nivel de la UE de los vehículos pesados.

### 1.5.4. Compatibilidad y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados

La propuesta es coherente con la propuesta de Reglamento [...] de la Comisión por el que se establecen disposiciones de aplicación del Reglamento (UE) n.º 595/2009 en lo que respecta a la certificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados y por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo.

<sup>27</sup> Reglamento (CE) n.º 443/2009 y Reglamento (CE) n.º 510/2011.

## 1.6. Duración e incidencia financiera

Propuesta/iniciativa de **duración limitada**

–  Propuesta/iniciativa en vigor desde [el] [DD.MM]AAAA hasta [el] [DD.MM]AAAA

–  Incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA

Propuesta/iniciativa de **duración ilimitada**

– Ejecución con una fase de puesta en marcha a partir de 2018 (sin incidencia financiera) y de duración ilimitada,

– y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

## 1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)

**Gestión directa** a cargo de la Comisión

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

– por las agencias ejecutivas.

**Gestión compartida** con los Estados miembros

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

–  terceros países o los organismos que estos hayan designado;

–  organizaciones internacionales y sus agencias (especificuense);

–  el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;

–  los organismos a que se hace referencia en los artículos 208 y 209 del Reglamento Financiero;

–  organismos de Derecho público;

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

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

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

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

Observaciones

La participación de la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) será necesaria para la aplicación de los requisitos de la propuesta de Reglamento sobre la monitorización y la notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos.

## 2. MEDIDAS DE GESTIÓN

### 2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

*Especifíquense la frecuencia y las condiciones de dichas disposiciones.*

El Reglamento propuesto establece la frecuencia y los datos que deben notificar los Estados miembros y los fabricantes de vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión. Los datos que se indican en la propuesta de Reglamento tendrán que notificarse anualmente utilizando el archivo de datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente. Con el fin de apoyar a los Estados miembros y los fabricantes en su notificación anual, se ofrecerán más orientaciones a través de CIRCABC.

### 2.2. Sistema de gestión y de control

#### 2.2.1. Riesgo(s) identificado(s)

Los Estados miembros o los fabricantes pueden experimentar retrasos en sus obligaciones de monitorización y notificación. Se prevé que los Estados miembros designen a las mismas autoridades que ya son responsables de la monitorización y notificación correspondientes a los turismos y los vehículos comerciales ligeros. Esas autoridades están familiarizadas con la monitorización y la notificación y con los correspondientes instrumentos informáticos, lo que permitirá minimizar tales riesgos.

El archivo de datos de la Agencia Europea de Medio Ambiente es un sistema de transmisión de datos bien asentado. Puede considerarse que ya se ha controlado adecuadamente la posibilidad de que se produzcan fallos en el sistema o problemas de confidencialidad.

#### 2.2.2. Información relativa al sistema de control interno establecido

Los métodos de control previstos son los establecidos en el Reglamento Financiero y en sus normas de desarrollo.

#### 2.2.3. Estimación de los costes y beneficios de los controles y evaluación del nivel de riesgo de error esperado

No aplicable

### 2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

*Especifíquense las medidas de prevención y protección existentes o previstas.*

Además de la aplicación del Reglamento financiero a fin de evitar el fraude y las irregularidades, sobre la base del sistema bien asentado de monitorización y notificación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, se llevará a cabo un control de calidad y una verificación de los datos presentados para subsanar cualquier laguna o irregularidad.

### 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 [Rúbrica.....]	CD/CND <sup>28</sup>	de países AELC <sup>29</sup>	de países candidatos <sup>30</sup>	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
2	34 02 01: Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (mitigación)	CD	NO	NO	NO	NO
2	07 02 06 : Agencia Europea de Medio Ambiente	CND	SÍ	SÍ	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 [Rúbrica.....]	CD/CND	de países AELC	de países candidatos	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
	[XX.YY.YY.YY]		SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

<sup>28</sup> CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

<sup>29</sup> AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

<sup>30</sup> Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

### 3.2. Incidencia estimada en los gastos

#### 3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos

En millones EUR (al tercer decimal)

<b>Rúbrica del marco financiero plurianual</b>	Número 2	Crecimiento sostenible: Recursos naturales
--	-------------	--

[Organismo]: <AEMA – Agencia Europea de Medio Ambiente>			Año 2019	Año 2020	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL 2019-2020
Título 1: Gastos de personal	Compromisos	(1)	0,150	0,200						0,350
	Pagos	(2)	0,150	0,200						0,350
Título 2: Gastos de infraestructura y funcionamiento	Compromisos	(1a)								
	Pagos	(2a)								
Título 3: Gastos operativos	Compromisos	(3a)	0,250	0,175						0,425
	Pagos	(3b)	0,250	0,175						0,425
<b>TOTAL de los créditos para [organismo] &lt;AEMA&gt;</b>	Compromisos	=1+1a +3a	0,400	0,375						0,775
	Pagos	=2+2a +3b	0,400	0,375						0,775

3.2.2. *Incidencia estimada en los créditos de [organismo]*

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indíquense los objetivos y los resultados  ↓			Año 2019	Año 2020	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)										TOTAL			
	RESULTADOS																			
	Tipo <sup>31</sup>	Coste medio	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 <sup>32</sup> ...																				
- Establecimiento de la plataforma			1	0,250																0,250

<sup>31</sup> Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carretera construidos, etc.).

<sup>32</sup> Tal como se describe en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...».

Asistencia detallada aseguramiento/control de calidad - Estados miembros/fabricantes antes de equipos originales notificantes, comunicación con los países y los fabricantes, administración y mantenimiento de la base de					1	0,175												0,025
- Resultado																		
Subtotal del objetivo específico n.º 1			1	0,250	1	0,175												0,275
<b>OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2</b>																		
- Resultado																		
Subtotal del objetivo específico n.º 2																		
<b>COSTE TOTAL</b>			1	0,250	1	0,175												0,275

### 3.2.3. Incidencia estimada en los recursos humanos de la AEMA

#### 3.2.3.1. Resumen

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos administrativos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos administrativos, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año 2019	Año 2020	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)	TOTAL 2019+2020 0
--	----------	----------	---------	---------	---	----------------------

Funcionarios (categoría AD)							
Funcionarios (categoría AST)							
Agentes contractuales	0,150	0,200					0,350
Personal temporal							
Expertos nacionales en comisión de servicios							

<b>TOTAL</b>	<b>0,150</b>	<b>0,200</b>					<b>0,350</b>
--------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--------------

#### Incidencia estimada en el personal (ETC adicionales), plantilla de personal

Categoría y grado	Año 2019	Año 2020	Año N+2	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)
AD16				
AD15				
AD14				
AD13				
AD12				

AD11				
AD10				
AD9				
AD8				
AD7				
AD6				
AD5				
Total AD				
AST11				
AST10				
AST9				
AST8				
AST7				
AST6				
AST5				
AST4				
AST3				
AST2				
AST1				
Total AST				
AST/SC 6				
AST/SC 5				
AST/SC 4				
AST/SC 3				
AST/SC 2				

AST/SC 1				
Total AST/SC				
TOTAL GENERAL				

Incidencia estimada en el personal (adicional), personal externo

Agentes contractuales	Año N	Año N+1	Año N+2	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)
Grupo de funciones IV	1	1		
Grupo de funciones III	1(*)	1		
Grupo de funciones II				
Grupo de funciones I				
Total	2	2		

(\*) la contratación está prevista para mediados de 2019.

Expertos nacionales en comisión de servicios	Año N	Año N+1	Año N+2	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)
Total				

Sírvase indicar la fecha prevista de contratación, ajustando convenientemente el importe (si la contratación se realiza en julio, únicamente se tendrá en cuenta el 50 % del coste medio) y facilitando explicaciones adicionales en un anexo.

Además del agente temporal (1) y el agente contractual (1) que trabajan actualmente en la AEMA en tareas relacionadas con la monitorización de las emisiones de CO<sub>2</sub> de turismos y furgonetas<sup>33</sup>, y teniendo en cuenta la duración ilimitada de las actividades adicionales que se propone para la Agencia, la AEMA necesita 2 agentes contractuales adicionales para la gestión de:

- el establecimiento, la gestión y el mantenimiento de nuevos flujos de notificación e infraestructuras de notificación electrónica, incluidas todas las

<sup>33</sup> Reglamento (CE) n.º 443/2009 y Reglamento (CE) n.º 510/2011.

actividades TI, en relación con la presentación de datos sobre vehículos pesados;

- la evaluación detallada de la calidad de los datos y el control de calidad de las notificaciones de los Estados miembros y los fabricantes, incluidas las comunicaciones de coordinación con las autoridades de los Estados miembros y los expertos de la fabricación de vehículos, el servicio de asistencia (helpdesk) asociado, etc.;
- la compilación y publicación de conjuntos de datos en el sitio web de la AEMA para la Comisión Europea y otras partes interesadas.

Un agente contractual (grupo de funciones IV) empezará a trabajar en 2019 para preparar y poner en marcha el sistema de notificación, con objeto de garantizar que sea plenamente operativo en 2020. El segundo agente contractual (grupo de funciones III) empezará a trabajar en el segundo semestre de 2019 para apoyar la aplicación del sistema de notificación así como la preparación de los sistemas de aseguramiento de la calidad y de control de la calidad de los datos.

La incidencia presupuestaria se ha calculado en consecuencia suponiendo un coste medio de 100 000 EUR por año/agente contractual.

### 3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

- La propuesta/iniciativa es compatible con el marco financiero plurianual vigente.
- La propuesta/iniciativa implicará la reprogramación de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual.

Explíquese la reprogramación requerida, precisando las líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

La iniciativa propuesta requerirá un aumento de la programación financiera en relación con la contribución para la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) financiada con cargo al artículo 07 02 06 del presupuesto para los años 2019 y 2020 con los importes indicados en el cuadro 3.2.1.

- La propuesta/iniciativa requiere la aplicación del Instrumento de Flexibilidad o la revisión del marco financiero plurianual.<sup>1</sup>

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

### 3.2.5. *Contribución de terceros*

- La propuesta/iniciativa no prevé la cofinanciación por terceros.
- La propuesta/iniciativa prevé la cofinanciación que se estima a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			Total
Especifíquese el organismo de cofinanciación								
TOTAL de los créditos cofinanciados								

<sup>1</sup> Véanse los artículos 11 y 17 del Reglamento (UE, Euratom) n.º 1311/2013, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2014-2020.

### 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 ingresos diversos

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa <sup>2</sup>					Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3				
Artículo...									

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

Especifíquese el método de cálculo de la incidencia en los ingresos.

<sup>2</sup> Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 25 % de los gastos de recaudación.