



UNIÓN EUROPEA

EL PARLAMENTO EUROPEO

EL CONSEJO

**Estrasburgo, 29 de abril de 2026
(OR. en)**

**2025/0423(COD)
LEX 2516**

**PE-CONS 12/1/26
REV 1**

**CLIMA 87
ENV 163
TRANS 99
MI 177
CODEC 314**

**REGLAMENTO
DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO
POR EL QUE SE MODIFICA EL REGLAMENTO (UE) 2019/1242
EN LO QUE RESPECTA AL CÁLCULO DE LOS CRÉDITOS DE EMISIONES
DE LOS VEHÍCULOS PESADOS PARA LOS PERÍODOS DE COMUNICACIÓN
DE LOS AÑOS 2025 A 2029**

REGLAMENTO (UE) 2026/...
DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 29 de abril de 2026

**por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242
en lo que respecta al cálculo de los créditos de emisiones de los vehículos pesados
para los períodos de comunicación de los años 2025 a 2029**

(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 18 de marzo de 2026 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

² Posición del Parlamento Europeo de 12 de marzo de 2026 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 30 de marzo de 2026.

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo³ establece los objetivos en materia de CO₂ para los vehículos pesados nuevos. Dichos objetivos 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 % por debajo de los niveles de 1990 y para alcanzar la neutralidad climática en el conjunto de la economía de aquí a 2050.
- (2) El Reglamento (UE) 2019/1242 establece objetivos cada vez más estrictos de reducción de emisiones de CO₂ para los fabricantes. Dichos objetivos proporcionan seguridad y previsibilidad a largo plazo para los inversores en toda la cadena de valor, al tiempo que permiten un plazo suficiente para una transición justa hacia la neutralidad climática. Así pues, es esencial que el nivel de los objetivos de reducción de emisiones de CO₂ establecidos en el Reglamento (UE) 2019/1242 permanezca sin cambios.
- (3) Con el fin de facilitar el cumplimiento de los objetivos aplicables a partir de 2030 y habida cuenta del retraso en la implantación de la infraestructura pública de recarga en las autopistas para los vehículos pesados, los fabricantes deben poder generar más créditos de emisiones antes de ese año, lo que también puede incentivar una implantación más temprana de vehículos pesados de emisión cero.
- (4) Durante los períodos de comunicación de los años 2025 a 2029, los fabricantes deben obtener créditos de emisiones si sus emisiones específicas de CO₂ se encuentran por debajo del objetivo de emisiones específicas de CO₂, en lugar de por debajo de la trayectoria de reducción de las emisiones de CO₂.

³ Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo (DO L 198 de 25.7.2019, p. 202, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2019/1242/oj>).

- (5) Puesto que la implantación de autobuses urbanos de emisión cero ya ha avanzado y que su utilización no se ve perjudicada por una posible falta de infraestructura pública de recarga en las autopistas, el presente Reglamento no debe aplicarse a los autobuses urbanos.
- (6) Dado que el objetivo del presente Reglamento de proporcionar a los fabricantes de vehículos una mayor flexibilidad para su cumplimiento al tiempo que se mantiene el nivel de ambición de los objetivos de reducción de CO₂ no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la dimensión y los efectos de la acción, 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 establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (7) Por lo tanto, procede modificar el Reglamento (UE) 2019/1242 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) 2019/1242 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 7, apartado 1, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
 - «a) la diferencia entre la trayectoria de reducción de las emisiones de CO₂ mencionada en el apartado 2 para el período de comunicación del año 2025 y las emisiones específicas medias de CO₂ de ese fabricante para los períodos de comunicación de los años 2025 a 2029 y la diferencia entre la trayectoria de reducción de las emisiones de CO₂ para los períodos de comunicación de años distintos a los años 2025 a 2029 y las emisiones específicas medias de CO₂ de ese fabricante para el mismo período de comunicación, si dicha diferencia es positiva (“créditos de emisiones”), o».
- 2) El anexo I se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

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

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

Hecho en Estrasburgo, el ...

Por el Parlamento Europeo
La Presidenta

Por el Consejo
La Presidenta / El Presidente

ANEXO

El anexo I se modifica como sigue:

1) El cuadro en el punto 5.2 se sustituye por el siguiente:

«

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO2(2025)_Y] \times V_Y$	$[ET2025(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_Y$	$[ET(NO)_Y - CO2(NO)_Y] \times V_Y$
$dCO2(NO)_Y$	0	$[CO2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_Y$	$[CO2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_Y$
$cCO2(M)_Y$	0	$[ET2025(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_Y$	$[ET(M)_Y - CO2(M)_Y] \times V_Y$
$dCO2(M)_Y$	0	0	$[CO2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_Y$

».

2) En el punto 5.2, se añade el texto siguiente:

«Donde $ET2025(NO)_Y$ y $ET2025(M)_Y$ se definen como sigue:

$$ET2025(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,2025}$$

$$ET2025(MCO2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,2025} + pv_{sg} \times ETp_{sg,2025}]$$

$$ET2025(M)_Y = ET2025(MCO2)_Y + ET(MZE)_Y \text{ ».}$$