



## UNIÓN EUROPEA

EL PARLAMENTO EUROPEO

EL CONSEJO

Bruselas, 22 de febrero de 2023  
(OR. en)

2021/0197 (COD)

PE-CONS 66/22

CLIMA 631  
ENV 1212  
TRANS 747  
MI 872  
CODEC 1853

### ACTOS LEGISLATIVOS Y OTROS INSTRUMENTOS

Asunto: REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión

**REGLAMENTO (UE) 2023/...**  
**DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**de...**

**por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631  
en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento  
en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos  
y de los vehículos comerciales ligeros nuevos,  
en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 192,  
apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Previa transmisión del proyecto de acto legislativo a los Parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>1</sup>,

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

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario<sup>3</sup>,

---

<sup>1</sup> DO C 194 de 12.5.2022, p. 81.

<sup>2</sup> DO C 270 de 13.7.2022, p. 38.

<sup>3</sup> Posición del Parlamento Europeo de 14 de febrero de 2023 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de...

Considerando lo siguiente:

- (1) El Acuerdo de París<sup>1</sup>, adoptado el 12 de diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) (en lo sucesivo, «Acuerdo de París»), entró en vigor el 4 de noviembre de 2016. Las Partes en el Acuerdo de París han acordado mantener el aumento de la temperatura media del planeta muy por debajo de los 2 °C en relación con los niveles preindustriales y perseverar en los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de dichos niveles. Dicho compromiso se ha visto reforzado con la adopción, en el marco de la CMNUCC, del Pacto por el Clima de Glasgow el 13 de noviembre de 2021, en el que la Conferencia de las Partes en la CMNUCC, actuando en calidad de reunión de las Partes en el Acuerdo de París, reconoce que los efectos del cambio climático serían mucho menores con un aumento de la temperatura de 1,5 °C que con un aumento de 2 °C, y resuelve proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C.

---

<sup>1</sup> DO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

- (2) Abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París constituye el núcleo de la Comunicación de la Comisión, de 11 de diciembre de 2019, titulada «Pacto Verde Europeo» (en lo sucesivo, «Pacto Verde Europeo»). El Parlamento Europeo, en su Resolución de 15 de enero de 2020 sobre el Pacto Verde Europeo<sup>1</sup>, hizo un llamamiento a favor de la transición necesaria hacia una sociedad climáticamente neutra a más tardar en 2050 y, en su Resolución de 28 de noviembre de 2019 sobre la situación de emergencia climática y medioambiental<sup>2</sup>, declaró una emergencia climática y medioambiental. La necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de las gravísimas repercusiones de la pandemia de COVID-19 en la salud y el bienestar económico de los ciudadanos de la Unión.

---

<sup>1</sup> DO C 270 de 7.7.2021, p. 2.

<sup>2</sup> DO C 232 de 16.6.2021, p. 28.

- (3) El Pacto Verde Europeo combina un conjunto completo de medidas e iniciativas que se refuerzan entre ellas, cuyo objetivo es lograr la neutralidad climática en la Unión de aquí a 2050, y establece una nueva estrategia de crecimiento centrada en transformar la Unión en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, con industrias dinámicas que sigan siendo líderes mundiales en sus respectivos segmentos y motores de innovación a escala mundial, al mismo tiempo que garantiza puestos de trabajo de calidad con salarios altos en la Unión. El Pacto Verde Europeo aspira también a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la Unión, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. En ese contexto, el Octavo Programa de Acción en materia de Medio Ambiente, en vigor hasta 2030, establecido por la Decisión (UE) 2022/591 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup>, refuerza el objetivo de acelerar la transición ecológica a una economía circular climáticamente neutra, sostenible, no tóxica, eficiente en el uso de los recursos, basada en las energías renovables, resiliente y competitiva de una manera justa, equitativa e inclusiva, y de proteger, restaurar y mejorar el estado del medio ambiente, al tiempo que respalda y desarrolla un conjunto de medidas e iniciativas anunciadas en el marco del Pacto Verde Europeo. Al mismo tiempo, la transición afecta de manera diferente a mujeres y hombres y ejerce un efecto concreto sobre algunos colectivos desfavorecidos, como las personas mayores, las personas con discapacidad y las personas pertenecientes a minorías raciales o étnicas. Además, la transición va a afectar de manera diferente a las regiones de la Unión, especialmente a las regiones estructuralmente desfavorecidas, periféricas y ultraperiféricas. Por lo tanto, debe garantizarse que la transición sea justa e inclusiva, sin dejar a nadie atrás.

---

<sup>1</sup> Decisión (UE) 2022/591 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de abril de 2022, relativa al Programa General de Acción de la Unión en materia de Medio Ambiente hasta 2030 (DO L 114 de 12.4.2022, p. 22).

- (4) La Unión se comprometió a reducir, a más tardar en 2030, las emisiones netas de gases de efecto invernadero en el conjunto de su economía en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990 en la contribución determinada a nivel nacional actualizada presentada a la Secretaría de la CMNUCC el 17 de diciembre de 2020.
- (5) Mediante la adopción del Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup>, la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de reducir las emisiones netas a cero a más tardar en 2050 y el objetivo de lograr emisiones negativas a partir de esa fecha. Dicho Reglamento establece también un objetivo vinculante de la Unión de una reducción interna las emisiones netas de gases de efecto invernadero (emisiones una vez deducidas las absorciones) de, al menos, un 55 % con respecto a los niveles de 1990, de aquí a 2030.
- (6) Se espera que todos los sectores de la economía, incluido el sector del transporte por carretera, contribuyan a lograr estas reducciones de emisiones. El sector del transporte es el único en el que las emisiones han aumentado desde 1990. Esto incluye el transporte por carretera en vehículos ligeros y pesados, que en conjunto representan más del 70 % de las emisiones totales del transporte. Para lograr la neutralidad climática, es necesario reducir en un 90 % las emisiones del transporte a más tardar en 2050.

---

<sup>1</sup> Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

- (7) Las transiciones digital y ecológica también deben abordar la importancia de la dimensión social para garantizar una movilidad asequible y accesible para todos, especialmente para las personas que se desplazan a diario sin acceso a un transporte público de calidad ni a otras soluciones de movilidad. Se espera que unas normas más ambiciosas en materia de CO<sub>2</sub> para los turismos y los vehículos comerciales ligeros aceleren la adopción de vehículos de emisión cero, los hagan más asequibles y también aceleren la descarbonización del mercado de segunda mano en todos los segmentos, con mayores beneficios para los consumidores de renta baja y media. Al adoptar esas normas, también es importante tener en cuenta las consecuencias económicas y sociales significativas de las transiciones digital y ecológica y la necesidad de salvaguardar el empleo y preservar la competitividad de la industria de la Unión.
- (8) Las medidas establecidas en el presente Reglamento son necesarias dentro de un marco coherente y sistemático que es indispensable para alcanzar el objetivo general de la Unión de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero, así como de reducir la dependencia de la Unión de los combustibles fósiles importados. Es esencial que la Comisión colabore con los Estados miembros y las partes interesadas de la industria para garantizar la cadena de suministro de las materias primas vitales necesarias para los vehículos de emisión cero y de baja emisión. Esto también va a suponer un apoyo a la competitividad de la industria de la Unión y va a reforzar la autonomía estratégica de la Unión.



- (9) Con el fin de lograr una reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990 de aquí a 2030, es necesario reforzar los requisitos de reducción establecidos en el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup>, tanto para los turismos como para los vehículos comerciales ligeros. Asimismo, es necesario establecer una vía clara para nuevas reducciones más allá de 2030 a fin de contribuir a la consecución del objetivo de neutralidad climática para 2050. Sin una acción ambiciosa en lo que se refiere a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte por carretera, sería necesaria una mayor reducción de emisiones en otros sectores, incluidos aquellos en los que la descarbonización es más difícil.

---

<sup>1</sup> Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> 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).

- (10) El refuerzo de los requisitos de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> debe alentar un aumento del porcentaje de vehículos de emisión cero implantados en el mercado de la Unión, al tiempo que aporta beneficios a los consumidores y a los ciudadanos en términos de calidad del aire, refuerza la seguridad y la eficiencia energéticas y el ahorro energético asociado y garantiza el mantenimiento de la innovación en la cadena de valor del automóvil. En este contexto mundial, la cadena de valor del automóvil de la Unión debe ser un actor destacado en la actual transición mundial hacia una movilidad sin emisiones. Las normas reforzadas de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> son tecnológicamente neutras a la hora de alcanzar los objetivos que establecen para todo el parque de vehículos. Existen, y siguen estando disponibles, diferentes tecnologías para lograr el objetivo de cero emisiones de todo el parque de vehículos. En la actualidad, los vehículos de emisión cero incluyen a los vehículos eléctricos con batería, los de pila de combustible y otros propulsados con hidrógeno, y las innovaciones tecnológicas continúan. Los vehículos de emisión cero y de baja emisión, que también incluyen vehículos híbridos eléctricos enchufables de buen rendimiento, pueden seguir desempeñando un papel en la vía de transición. En ese contexto, es importante proporcionar datos precisos y completos sobre el comportamiento en materia de emisiones de estos vehículos híbridos eléctricos enchufables.

- (11) Previa consulta con las partes interesadas, la Comisión va a presentar una propuesta relativa a la matriculación, después de 2035, de vehículos que funcionen exclusivamente con combustibles neutros en CO<sub>2</sub> de conformidad con el Derecho de la Unión, fuera del ámbito de aplicación de las normas sobre el parque de vehículos y conforme al objetivo de neutralidad climática de la Unión.
- (12) En este contexto, deben fijarse nuevos objetivos reforzados de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> tanto para los turismos nuevos como para los vehículos comerciales ligeros nuevos de 2030 en adelante. Estos objetivos deben fijarse a un nivel que envíe una señal clara para acelerar la adopción de los vehículos de emisión cero en el mercado de la Unión y estimular la innovación en tecnologías de emisión cero de una manera rentable.

- (13) La innovación tecnológica es un requisito previo para descarbonizar la movilidad en la Unión, por lo que debe apoyarse. Ya hay disponible una cantidad importante de financiación para la innovación en el ecosistema de la movilidad a través de distintos instrumentos de financiación de la Unión, en particular Horizonte Europa – Programa Marco de Investigación e Innovación, establecido por el Reglamento (UE) 2021/695 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup>, InvestEU, establecido por el Reglamento (UE) 2021/523 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>2</sup>, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Fondo de Cohesión, el fondo de innovación, establecido por la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>3</sup>, y el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, establecido por el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>4</sup>. La Unión y los Estados miembros deben proseguir sus esfuerzos para apoyar la inversión pública y privada en investigación e innovación automovilística europea, también a través de iniciativas que promuevan sinergias en el sector automovilístico, como la Alianza Europea de Baterías. Dichos esfuerzos, junto con señales reglamentarias claras, van a apoyar y alentar las decisiones de inversión de los fabricantes, van a mantener el liderazgo tecnológico europeo en este sector, van a contribuir a desarrollar la excelencia industrial en las tecnologías del futuro en la Unión y garantizar la sostenibilidad y la competitividad a largo plazo de su base industrial.

---

<sup>1</sup> Reglamento (UE) 2021/695 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de abril de 2021, por el que se crea el Programa Marco de Investigación e Innovación «Horizonte Europa», se establecen sus normas de participación y difusión, y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1290/2013 y (UE) n.º 1291/2013 (DO L 170 de 12.5.2021, p. 1).

<sup>2</sup> Reglamento (UE) 2021/523 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de marzo de 2021, por el que se establece el Programa InvestEU y se modifica el Reglamento (UE) 2015/1017 (DO L 107 de 26.3.2021, p. 30).

<sup>3</sup> Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

<sup>4</sup> Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (DO L 57 de 18.2.2021, p. 17).

- (14) Los objetivos de las normas de comportamiento en materia de CO<sub>2</sub> revisadas deben ir acompañados de una estrategia de la Unión para abordar los retos que plantea el aumento de la fabricación de vehículos de emisión cero y las tecnologías asociadas, al tiempo que se consideran simultáneamente las particularidades de cada Estado miembro, así como la necesidad de mejoras de las competencias y reciclaje profesional de los trabajadores del sector, la diversificación económica y la reconversión de las actividades, al tiempo que se mantienen los niveles de empleo del sector del automóvil en la Unión. Debe prestarse especial atención a los efectos que va a tener esta transición en las pequeñas y medianas empresas (pymes), incluidas las microempresas, a lo largo de la cadena de suministro del automóvil y para las regiones y comunidades afectadas que podrían ser más vulnerables debido a la presencia de una industria automovilística intensiva. Cuando proceda, se debe considerar la posibilidad de prestar apoyo financiero a escala de la Unión y de los Estados miembros para atraer inversión privada, incluida a través del Fondo Social Europeo Plus, establecido por el Reglamento (UE) 2021/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup>, el Fondo de Transición Justa, establecido por el Reglamento (UE) 2021/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>2</sup>, el fondo de innovación, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Fondo de Cohesión, el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y otros instrumentos del marco financiero plurianual establecido por el Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consejo<sup>3</sup>, y el Instrumento de Recuperación de la Unión Europea, establecido por el Reglamento (UE) 2020/2094 del Consejo<sup>4</sup>, en consonancia con las normas sobre ayudas estatales y otros instrumentos financieros disponibles, como los del Banco Europeo de Inversiones.

---

<sup>1</sup> Reglamento (UE) 2021/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establece el Fondo Social Europeo Plus (FSE+) y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 1296/2013 (DO L 231 de 30.6.2021, p. 21).

<sup>2</sup> Reglamento (UE) 2021/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establece el Fondo de Transición Justa (DO L 231 de 30.6.2021, p. 1).

<sup>3</sup> Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consejo, de 17 de diciembre de 2020, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2021-2027 (DO L 433 I de 22.12.2020, p. 11).

<sup>4</sup> Reglamento (UE) 2020/2094 del Consejo, de 14 de diciembre de 2020, por el que se establece un Instrumento de Recuperación de la Unión Europea para apoyar la recuperación tras la crisis de la COVID-19 (DO L 433 I de 22.12.2020, p. 23).

La Comunicación de la Comisión, de 18 de febrero de 2022, sobre directrices sobre ayudas estatales en materia de clima, protección del medio ambiente y energía 2022 permite a los Estados miembros apoyar a las empresas para descarbonizar sus procesos de producción y adoptar tecnologías más ecológicas en el contexto de la Comunicación de la Comisión, de 5 de mayo de 2021, titulada «Actualización del nuevo modelo de industria de 2020: Creación de un mercado único más sólido para la recuperación de Europa» (en lo sucesivo, «nueva estrategia industrial actualizada»). La Recomendación del Consejo de 16 de junio de 2022<sup>1</sup> es un instrumento importante para que los Estados miembros aborden los aspectos sociales y de empleo de una transición justa hacia una economía climáticamente neutra. La Comisión debe estudiar otras opciones para apoyar dicha transición y, en concreto, para mitigar cualquier impacto negativo sobre el empleo de dicha transición en el sector del automóvil.

---

<sup>1</sup> Recomendación 2022/C 243/04 del Consejo, de 16 de junio de 2022, para garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática (DO C 243 de 27.6.2022, p. 35).

- (15) A fin de detectar cualquier carencia de financiación a la hora de garantizar una transición justa en la cadena de suministro del sector del automóvil, y prestando especial atención a las pymes y a las regiones más afectadas por la transición hacia una economía climáticamente neutra, la Comisión debe, a más tardar el 31 de diciembre de 2025, en la fecha de presentación del primer informe de situación, y basándose en iniciativas en curso, como el itinerario de transición para el ecosistema de la movilidad y la Alianza de Regiones con Industria de Automoción del Comité de las Regiones, en cooperación con los Estados miembros, las regiones y las autoridades locales, así como todas las partes interesadas pertinentes, presentar un informe con un análisis en el que se determinen dichas carencias de financiación. Dicho informe debe ir acompañado, cuando proceda, de propuestas de medidas financieras adecuadas para abordar las necesidades detectadas.

- (16) La nueva estrategia industrial actualizada prevé la creación conjunta de vías de transición ecológica y digital en cooperación con la industria, las autoridades públicas, los interlocutores sociales y otras partes interesadas. En ese contexto, debe desarrollarse una vía de transición para que el ecosistema de la movilidad acompañe la transición de la cadena de valor del automóvil, también garantizando la continuidad del diálogo social en el que participen el sector y sus partes interesadas con total transparencia. Esta vía debe prestar especial atención a las pymes de la cadena de suministro del automóvil y a la consulta a los interlocutores sociales, también por parte de los Estados miembros. También debe apoyarse en la Comunicación de la Comisión, de 1 de julio de 2020, titulada «Agenda de Capacidades Europea para la competitividad sostenible, la equidad social y la resiliencia», que incluye iniciativas como el «Pacto por las Capacidades» con el fin de movilizar al sector privado y a otras partes interesadas, para mejorar las capacidades y reciclar profesionalmente a los trabajadores europeos en vista de las transiciones ecológica y digital. En la vía de transición, también deben abordarse las medidas e incentivos adecuados a escala de la Unión y de los Estados miembros para mejorar la asequibilidad de los vehículos de emisión cero. Los progresos realizados en esta vía de transición integral para el ecosistema de movilidad deben ser objeto de seguimiento cada dos años como parte de un informe de situación que debe presentar la Comisión.



Dicho informe de situación debe tener en consideración, entre otras cosas, avances en la implantación de vehículos de emisión cero y de baja emisión, en particular en el segmento de los vehículos comerciales ligeros, así como las medidas a escala de la Unión, de los Estados miembros y local para facilitar la transición de los Estados miembros a vehículos ligeros de emisión cero, la evolución de su precio y de su eficiencia energética, la implantación de combustibles alternativos y los avances en la implantación de infraestructuras de recarga y repostaje públicas y privadas, tal como se van a establecer en un reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la evolución de la infraestructura para los combustibles alternativos, y que derogue la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (en lo sucesivo, «Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos») y en una refundición de la Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup>, el potencial de las tecnologías innovadoras para alcanzar una movilidad climáticamente neutra, la competitividad internacional, las inversiones en la cadena de valor del automóvil, la mejora de las capacidades y el reciclaje profesional de los trabajadores, así como la reconversión de las actividades, especialmente en las pymes. El informe de situación debe basarse también en los informes de situación bienales que deben presentar los Estados miembros con arreglo al Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos. La Comisión debe consultar a los interlocutores sociales durante la preparación del informe de situación, incluyendo en relación con los resultados del diálogo social. Prosiguen las innovaciones en la cadena de suministro del automóvil. Las tecnologías innovadoras, como la producción de electrocombustibles mediante captura de aire, si se desarrollan más, podrían ofrecer perspectivas de una movilidad asequible y climáticamente neutra. Por consiguiente, en el marco de su informe de situación, la Comisión debe hacer un seguimiento de los avances en el estado de la innovación en el sector.

---

<sup>1</sup> Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios (DO L 153 de 18.6.2010, p. 13).

- (17) Para proteger el medio ambiente y la salud de los ciudadanos en todos los Estados miembros, es importante descarbonizar también el parque existente. El mercado de vehículos de segunda mano crea el riesgo de desplazar las emisiones de CO<sub>2</sub> y la contaminación atmosférica a las regiones menos desarrolladas económicamente de la Unión. Para acelerar la reducción de las emisiones del parque existente y agilizar la transición a un transporte de emisión cero es de suma importancia fomentar la conversión de los vehículos con motor de combustión interna en vehículos eléctricos con baterías o pilas de combustible, lo que también comprende una evaluación sobre cómo facilitar la implementación de estas soluciones en los Estados miembros.
- (18) Como se indica en la Comunicación de la Comisión, de 18 de mayo de 2022, titulada «Plan REPowerEU», para mejorar el ahorro de energía y la eficiencia en el sector del transporte y acelerar la transición hacia vehículos de emisión cero, es importante aumentar la proporción de vehículos de emisión cero en el parque automovilístico público y en el parque de empresa por encima de un determinado tamaño. Con ese fin, la Comunicación de la Comisión, de 18 de octubre de 2022, titulada «Programa de trabajo de la Comisión para 2023» incluye una iniciativa para hacer más ecológicas el parque de empresa. Al proponer esa iniciativa, la Comisión debe garantizar la igualdad de condiciones y evitar la fragmentación del mercado interior.

- (19) A fin de promover la adopción de vehículos que consuman menos energía, la Comisión debe investigar las repercusiones del establecimiento de umbrales mínimos de eficiencia energética para los nuevos turismos de emisión cero y vehículos comerciales ligeros de emisión cero comercializados en la Unión.
- (20) Los objetivos a escala del parque de la UE deben complementarse con la necesaria implantación de la infraestructura de recarga y repostaje, tal como se va a establecer en el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos y en una refundición de la Directiva 2010/31/UE. En este sentido, es primordial mantener e incrementar las inversiones en la implantación de la infraestructura necesaria. Paralelamente, es de suma importancia garantizar una rápida implantación de las energías renovables, tal como se establece en la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

- (21) Los fabricantes deben contar con la flexibilidad suficiente para adaptar su parque a lo largo del tiempo con el fin de gestionar de manera rentable la transición hacia vehículos de emisión cero en una manera que apoye su competitividad y sienta las bases de otras innovaciones. Por lo tanto, es conveniente mantener el enfoque de reducción de los niveles objetivo en etapas de cinco años.
- (22) Con los objetivos más estrictos a escala del parque de la UE de 2030 en adelante, los fabricantes van a tener que poner muchos más vehículos de emisión cero en el mercado de la Unión. En este contexto, el mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión dejaría de cumplir su finalidad original y podría socavar la eficacia del Reglamento (UE) 2019/631. Por lo tanto, el mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero o de baja emisión debe suprimirse a partir del 1 de enero de 2030. Antes de esa fecha, y por tanto a lo largo de esta década, el mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero o de baja emisión va a seguir apoyando la implantación de vehículos con emisiones comprendidas entre cero y 50 g de CO<sub>2</sub>/km, incluidos los vehículos eléctricos con batería, los vehículos eléctricos de pila de combustible que utilizan hidrógeno y los vehículos híbridos eléctricos enchufables con un buen rendimiento. No obstante, los niveles de referencia de los vehículos de emisión cero o de baja emisión deben revisarse para tener en cuenta la adopción más rápida de vehículos de emisión cero en el mercado de la Unión. Después del 1 de enero de 2030, los vehículos eléctricos híbridos enchufables se seguirán computando en los objetivos relativos al parque de la UE que los fabricantes deben cumplir.

- (23) Los créditos a la ecoinnovación que pueden solicitar los fabricantes están limitados actualmente a 7 g de CO<sub>2</sub>/km. Este límite debe ajustarse a la baja en consonancia con los niveles objetivo, a fin de garantizar una proporción equilibrada del nivel de dicho límite en relación con las emisiones específicas medias de CO<sub>2</sub> de los fabricantes.
- (24) La aplicación de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> está muy vinculada a la de la legislación sobre homologación de tipo. Tras la derogación y sustitución de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup> el 1 de septiembre de 2020 por el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>2</sup>, es conveniente, a fin de garantizar la coherencia continua entre ambos conjuntos de instrumentos, seguir adaptando las definiciones y actualizar las referencias del Reglamento (UE) 2019/631 a la legislación marco de homologación de tipo.

---

<sup>1</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).

<sup>2</sup> Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

- (25) El esfuerzo de reducción de las emisiones necesario para alcanzar los objetivos a escala del parque de la UE se distribuye entre los fabricantes utilizando una curva de valores límite basada en la masa media del parque de vehículos nuevos de la UE y del parque de vehículos nuevos del fabricante. Aunque es conveniente mantener dicho mecanismo, es necesario evitar una situación en la que, por los objetivos más estrictos a escala del parque de la UE, el objetivo de emisiones específicas para un fabricante se convierta en negativo. Por ello, es necesario aclarar que, cuando se produzca tal situación, el objetivo de emisiones específicas debe fijarse en 0 g de CO<sub>2</sub>/km.
- (26) Los valores utilizados para calcular los objetivos de emisiones específicas y las emisiones específicas medias de CO<sub>2</sub> de un fabricante se basan en los datos registrados en la documentación de homologación de tipo y en los certificados de conformidad de los vehículos en cuestión. La corrección de los datos utilizados a dichos efectos es esencial para garantizar la eficacia de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub>. No obstante, si se detectan errores en los datos puede que, sobre la base de la legislación sobre homologación de tipo, no sea posible corregir la documentación de homologación de tipo o los certificados de conformidad ya expedidos si los datos se refieren a homologaciones de tipo que hayan dejado de ser válidas. En tales situaciones, la Comisión debe tener la facultad de solicitar a las autoridades de homologación de tipo pertinentes o, en su caso, a los fabricantes, que emitan una declaración de corrección sobre cuya base puedan corregirse los valores utilizados para determinar el comportamiento de los fabricantes en el cumplimiento de sus objetivos.

- (27) La notificación de los datos de los vehículos de las categorías M<sub>2</sub> (autobuses) y N<sub>2</sub> (camiones de tamaño mediano) entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>1</sup> y, por tanto, es adecuado suprimir este requisito de notificación del Reglamento (UE) 2019/631.
- (28) Habida cuenta del aumento del objetivo global de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y con el fin de evitar posibles efectos distorsionadores del mercado, se deben armonizar los requisitos de reducción para todos los fabricantes presentes en el mercado de la Unión, excepto para los responsables de menos de 1 000 vehículos nuevos matriculados en un año civil. En consecuencia, la posibilidad de que los fabricantes responsables de entre 1 000 y 10 000 turismos o entre 1 000 y 22 000 vehículos comerciales ligeros de nueva matriculación en un año civil soliciten una excepción respecto del objetivo de emisiones específicas debe suprimirse a partir del 1 de enero de 2036.
- (29) A fin de garantizar la claridad jurídica y la coherencia con la práctica actual, conviene aclarar que los ajustes de los valores M<sub>0</sub> y TM<sub>0</sub> deben realizarse mediante actos delegados por los que se modifique el anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 en lugar de actos delegados que completen dicho Reglamento.

---

<sup>1</sup> Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos (DO L 173 de 9.7.2018, p. 1).

- (30) Los avances realizados en virtud del Reglamento (UE) 2019/631 en la consecución de los objetivos de reducción fijados para 2030 y años posteriores deben revisarse en 2026. Para esta revisión, deben tenerse en cuenta todos los aspectos de los informes bienales.
- (31) Varios Estados miembros han anunciado planes para acelerar la introducción de vehículos de emisión cero fijando una fecha para la eliminación progresiva de los turismos y vehículos industriales ligeros nuevos que emiten CO<sub>2</sub> antes de 2035. La Comisión debe determinar opciones para facilitar dicha transición y considerar la necesidad de medidas adicionales en consonancia con dichos planes.
- (32) La posibilidad de asignar los ingresos procedentes de las primas por exceso de emisiones a un fondo específico o a un programa pertinente se ha evaluado de conformidad con el artículo 15, apartado 5, del Reglamento (UE) 2019/631, con la conclusión de que esto aumentaría significativamente la carga administrativa, sin aportar beneficios directos al sector del automóvil en su transición. Por consiguiente, los ingresos procedentes de las primas por exceso de emisiones se deben seguir considerando ingresos del presupuesto general de la Unión, de conformidad con el artículo 8, apartado 4, del Reglamento (UE) 2019/631.
- (33) Es importante evaluar las emisiones de CO<sub>2</sub> durante la totalidad del ciclo de vida de los vehículos ligeros a escala de la Unión. A tal fin, la Comisión debe desarrollar una metodología para la evaluación y la notificación coherente de datos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> durante la totalidad el ciclo de vida de los vehículos ligeros comercializados en la Unión.



(34) A fin de establecer una metodología común de la Unión para la evaluación y la notificación coherente de datos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> durante la totalidad del ciclo de vida de los turismos y los vehículos comerciales ligeros y para garantizar que el cálculo de los objetivos de emisiones específicas para los fabricantes responsables de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos comerciales ligeros multifásicos pueda ajustarse para tener en cuenta los cambios en el procedimiento para determinar las emisiones de CO<sub>2</sub> y la masa de dichos vehículos, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por lo que respecta a completar el Reglamento (UE) 2019/631 mediante el establecimiento de tal metodología común de la Unión y a la modificación, en su caso, de las fórmulas de cálculo establecidas en el anexo I, parte B, de dicho Reglamento, respectivamente. 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 de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación<sup>1</sup>. 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.

---

<sup>1</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

- (35) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, reforzar los requisitos de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> 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 o 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. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (36) 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) El artículo 1 se modifica como sigue:

a) el apartado 5 se modifica como sigue:

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

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

b) se inserta el apartado siguiente:

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

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

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

- c) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:
    - «6. A partir del 1 de enero de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2029, se aplicará un índice de referencia para los vehículos de emisión cero y de baja emisión igual a una proporción del 25 % del parque de turismos nuevos y a una cuota del 17 % del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.3, y parte B, punto 6.3, respectivamente.»;
  - d) se suprime el apartado 7.
- 2) El artículo 2 se modifica como sigue:
- a) el apartado 1 se modifica como sigue:
    - i) en la letra a), la referencia al «anexo II de la Directiva 2007/46/CE» se sustituye por «artículo 4, apartado 1, letra a), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858»,

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

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

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

- 3) En el artículo 3, el apartado 1 se modifica como sigue:
- a) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:  

«1. A efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las definiciones establecidas en el Reglamento (UE) 2018/858. Asimismo se entenderá por:»;
  - b) se suprimen las letras b) a g) y las letras i) y n).
- 4) En el artículo 4, apartado 1, se añade el párrafo siguiente:
- «A efectos de la letra c), párrafo primero, cuando el objetivo de emisiones específicas determinado de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.3, o el anexo I, parte B, punto 6.3, sea negativo, el objetivo de emisiones específicas será de 0 g/km.».

5) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) se inserta el apartado siguiente:

«6 *bis*. Si la Comisión considera que los datos provisionales presentados por los Estados miembros con arreglo al apartado 2, o los datos notificados por los fabricantes con arreglo al apartado 5, se basan en datos incorrectos de la documentación de homologación de tipo o de los certificados de conformidad, informará de ello a la autoridad de homologación de tipo o, en su caso, al fabricante, y pedirá a la autoridad de homologación de tipo o, en su caso, al fabricante que emita una declaración de corrección especificando los datos corregidos. La declaración de corrección se transmitirá a la Comisión y los datos corregidos se utilizarán para modificar los cálculos provisionales con arreglo al apartado 4.»;

b) se suprimen los apartados 10 y 11.

6) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 7 bis

*Emissiones de CO<sub>2</sub> durante el ciclo de vida*

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2025, la Comisión publicará un informe que establezca una metodología para la evaluación y la notificación coherente de datos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> durante la totalidad del ciclo de vida de los turismos y los vehículos comerciales ligeros comercializados en la Unión. La Comisión presentará dicho informe al Parlamento Europeo y al Consejo.
2. A más tardar el 31 de diciembre de 2025, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 17 a fin de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de una metodología común de la Unión para la evaluación y la notificación coherente de datos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> durante la totalidad del ciclo de vida de los turismos y los vehículos comerciales ligeros.
3. A partir del 1 de junio de 2026, los fabricantes podrán presentar voluntariamente a la Comisión los datos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> durante el ciclo de vida de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos utilizando la metodología a que se refiere el apartado 2.».



7) El artículo 10 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«Podrá concederse una excepción solicitada en virtud del apartado 1 respecto de los objetivos de emisiones específicas aplicables hasta el año civil 2035 inclusive.»;

b) en el apartado 4, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«4. El fabricante que sea responsable, junto con todas sus empresas vinculadas, de la matriculación en la Unión de 10 000 a 300 000 turismos nuevos por año civil podrá solicitar una excepción al objetivo de emisiones específicas calculado con arreglo al anexo I, parte A, puntos 1 a 4 y 6.3, para los años transcurridos hasta el año civil 2028 inclusive.».

8) En el artículo 11, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Se tendrán en cuenta las reducciones de CO<sub>2</sub> logradas mediante el uso de tecnologías innovadoras o de una combinación de estas (“paquete de tecnologías innovadoras”), previa solicitud de un proveedor o fabricante.

Estas tecnologías solo se tomarán en consideración cuando la metodología empleada para evaluarlas sea capaz de producir resultados verificables, repetibles y comparables.

La contribución total de esas tecnologías a la reducción de las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub> de un fabricante podrá elevarse a:

- 7 g de CO<sub>2</sub>/km hasta 2024,
- 6 g de CO<sub>2</sub>/km desde 2025 hasta 2029,
- 4 g de CO<sub>2</sub>/km a partir de 2030 hasta el año 2034 inclusive.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 por los que se modifique el presente Reglamento a fin de ajustar a la baja los valores del límite máximo a que se refiere el párrafo tercero del presente apartado con efectos de 2025 en adelante, a fin de tener en cuenta la evolución tecnológica, garantizando al mismo tiempo una proporción equilibrada del nivel de dicho límite máximo en relación con las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub> de los fabricantes.».

9) En el artículo 12, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. A fin de evitar que el problema de la disparidad de las emisiones en condiciones reales se agrave, la Comisión, a más tardar el 1 de junio de 2023, evaluará de qué forma pueden utilizarse los datos reales sobre consumo de combustible y energía recopilados con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) 2021/392 de la Comisión\* para garantizar que los valores de emisión de CO<sub>2</sub> y de consumo de combustible o energía del vehículo determinados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007 sigan siendo representativos de las emisiones en condiciones reales a lo largo del tiempo para cada fabricante.

La Comisión hará un seguimiento e informará anualmente de la evolución de la disparidad a que se refiere el párrafo primero de 2021 en adelante y presentará, en cuanto se disponga de suficientes datos y a más tardar el 31 de diciembre de 2026, un informe que establezca una metodología para un mecanismo que ajuste las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub> del fabricante a partir de 2030 utilizando datos reales recopilados con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) 2021/392, y que evalúe la viabilidad de un mecanismo de este tipo.

La Comisión presentará dicho informe al Parlamento Europeo y al Consejo, incluyendo, en su caso, propuestas de medidas de seguimiento, tales como propuestas legislativas para implantar un mecanismo de este tipo.

- 
- \* Reglamento de Ejecución (UE) 2021/392 de la Comisión, de 4 de marzo de 2021, relativo al seguimiento y la notificación de los datos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos y los vehículos comerciales ligeros de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se derogan los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1014/2010, (UE) n.º 293/2012, (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153 de la Comisión (DO L 77 de 5.3.2021, p. 8).».

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

«Cuando los datos de la documentación de homologación de tipo no puedan corregirse con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858, la autoridad de homologación de tipo responsable emitirá una declaración de corrección con los datos corregidos y la transmitirá a la Comisión y a las partes interesadas.».

11) En el artículo 14, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 por los que se modifique el anexo I tal como se prevé en el apartado 1 del presente artículo.».

12) Se inserta el artículo siguiente:

*«Artículo 14 bis*

*Informe de situación*

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2025, y posteriormente cada dos años, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los avances hacia la movilidad por carretera sin emisiones. El informe supervisará y evaluará, en particular, la necesidad de posibles medidas adicionales para facilitar una transición justa, también mediante recursos financieros.

2. En el informe, la Comisión tendrá en cuenta todos los factores que contribuyen a un progreso rentable hacia la neutralidad climática para 2050, incluidos:
- a) los avances en la implantación de vehículos de emisión cero y de baja emisión, en particular en el segmento de los vehículos comerciales ligeros, así como las medidas a escala de la Unión, de los Estados miembros y local para facilitar la transición de los Estados miembros hacia los vehículos ligeros de emisión cero;
  - b) los avances en la eficiencia energética y la asequibilidad de los vehículos de emisión cero y de baja emisión;
  - c) las consecuencias para los consumidores, en particular para los hogares de renta baja y media, incluidos los precios de la electricidad;
  - d) un análisis del mercado de vehículos de segunda mano;
  - e) la posible contribución en términos de ahorro de CO<sub>2</sub> de medidas adicionales destinadas a reducir la edad media y, por tanto, las emisiones del parque de vehículos ligeros, como medidas para apoyar la eliminación progresiva de los vehículos más antiguos de una manera socialmente justa y respetuosa con el medio ambiente;

- f) las repercusiones en el empleo en el sector del automóvil, especialmente en las pequeñas y medianas empresas (pymes), incluidas las microempresas, así como la eficacia de las medidas de apoyo al reciclaje profesional y la mejora de las capacidades de la mano de obra;
- g) la eficacia de las medidas financieras existentes y la necesidad de adoptar nuevas medidas, incluidas medidas financieras adecuadas a escala de la Unión, de los Estados miembros o local, para garantizar una transición justa y mitigar cualquier efecto socioeconómico negativo, en particular en las regiones y comunidades más afectadas;
- h) los avances en el diálogo social, así como los aspectos que sigan facilitando una transición económicamente viable y socialmente justa hacia una movilidad por carretera sin emisiones;
- i) los avances en la implantación de infraestructuras de recarga y repostaje públicas y privadas, incluidos los avances en el marco de un reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la evolución de la infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se derogue la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, y en una refundición de la Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo\*;
- j) la posible contribución de las tecnologías de innovación y de los combustibles alternativos sostenibles, incluidos los combustibles sintéticos, para alcanzar una movilidad climáticamente neutra;

- k) las emisiones durante el ciclo de vida de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos comercializados, notificadas de conformidad con el artículo 7 *bis*;
  - l) los efectos del presente Reglamento en la consecución de los objetivos de los Estados miembros en el marco del Reglamento (UE) 2018/842 y de una refundición de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo\*\*.
3. En la fecha de presentación del primer informe de situación a que se refiere el apartado 1, la Comisión, en cooperación con los Estados miembros y todas las partes interesadas pertinentes, presentará también un informe al Parlamento Europeo y al Consejo que incluirá un análisis para detectar cualquier carencia de financiación a la hora de garantizar una transición justa en la cadena de suministro del sector del automóvil, prestando especial atención a las pymes y a las regiones más afectadas por la transición. El informe se acompañará, cuando proceda, de propuestas de medidas financieras adecuadas para abordar las necesidades detectadas.

---

\* Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios (DO L 153 de 18.6.2010, p. 13).

\*\* Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (DO L 152 de 11.6.2008, p. 1).».



13) El artículo 15 se modifica como sigue:

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

«1. En 2026, la Comisión revisará la eficacia y el impacto del presente Reglamento sobre la base de los informes bienales y presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo con el resultado de dicha revisión. La Comisión evaluará, en particular, los progresos realizados en virtud del presente Reglamento en la consecución de los objetivos de reducción establecidos en el artículo 1, apartado 5 *bis*, teniendo en cuenta los avances tecnológicos, también por lo que respecta a las tecnologías híbridas enchufables, y la importancia de una transición económicamente viable y socialmente justa hacia el objetivo de movilidad sin emisiones. A partir de esta evaluación, la Comisión evaluará la necesidad de revisar los objetivos establecidos en el artículo 1, apartado 5 *bis*. La Comisión también evaluará las repercusiones del establecimiento de umbrales mínimos de eficiencia energética para los turismos de emisión cero y vehículos comerciales ligeros de emisión cero comercializados en la Unión.

El informe irá acompañado, en su caso, de una propuesta para modificar el presente Reglamento.»;

b) se suprimen los apartados 2 a 5;

c) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6. A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión revisará la Directiva 1999/94/CE teniendo en cuenta la necesidad de proporcionar al consumidor información exacta, sólida y comparable sobre el consumo de combustible y energía, las emisiones de CO<sub>2</sub> y las emisiones de contaminantes atmosféricos de los turismos nuevos comercializados, también en condiciones reales, y evaluará asimismo la posibilidad de implantar una etiqueta indicadora del consumo de combustible y de las emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos comerciales ligeros nuevos.

La revisión irá acompañada, en su caso, de una propuesta legislativa.»;

d) se añade el apartado siguiente:

«9. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17, con el fin de modificar las fórmulas establecidas en el anexo I, parte B, cuando dichas modificaciones sean necesarias para tener en cuenta el procedimiento aplicable a los vehículos N<sub>1</sub> multifásicos establecido en el anexo III, parte A.».

- 14) El artículo 17 se modifica como sigue:
- a) en el apartado 2, la referencia al «artículo 7, apartado 8, al artículo 10, apartado 8, al artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, al artículo 13, apartado 4, al artículo 14, apartado 2, y al artículo 15, apartado 8» se sustituye por «artículo 7, apartado 8, artículo 7 *bis*, apartado 2, artículo 10, apartado 8, artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, artículo 13, apartado 4, artículo 14, apartado 2, y artículo 15, apartados 8, y 9»;
  - b) en el apartado 3, la referencia al «artículo 7, apartado 8, al artículo 10, apartado 8, al artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, al artículo 13, apartado 4, al artículo 14, apartado 2, y al artículo 15, apartado 8» se sustituye por «artículo 7, apartado 8, artículo 7 *bis*, apartado 2, artículo 10, apartado 8, artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, artículo 13, apartado 4, artículo 14, apartado 2, y artículo 15, apartados 8, y 9»;
  - c) en el apartado 6, la referencia al «artículo 7, apartado 8, al artículo 10, apartado 8, al artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, al artículo 13, apartado 4, al artículo 14, apartado 2, y al artículo 15, apartado 8» se sustituye por «artículo 7, apartado 8, artículo 7 *bis*, apartado 2, artículo 10, apartado 8, artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, artículo 13, apartado 4, artículo 14, apartado 2, y artículo 15, apartados 8, y 9».
- 15) El anexo I se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

*Artículo 2*

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

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

Hecho en..., el

*Por el Parlamento Europeo*

*La Presidenta*

*Por el Consejo*

*La Presidenta / El Presidente*

---

## ANEXO

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

1) La parte A se modifica como sigue:

a) en el punto 6.1, el título se sustituye por el texto siguiente:

«Objetivos a escala del parque de la UE de 2025 en adelante»;

b) en el punto 6.1.2, el título se sustituye por el texto siguiente:

«Objetivo a escala del parque de la UE de 2030 a 2034»;

c) se añade el punto siguiente:

«6.1.3 Objetivo a escala del parque de la UE de 2035 en adelante

Objetivo a escala del parque de la UE<sub>2035</sub> = Objetivo a escala del parque de la UE<sub>2021</sub> · (1 – factor de reducción<sub>2035</sub>)

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE<sub>2021</sub> es el definido en el punto 6.0

factor de reducción<sub>2035</sub> es el definido en el artículo 1, apartado 5 *bis*, letra a)»;

d) en el punto 6.2, el título se sustituye por el texto siguiente:

«Objetivos de emisiones específicas de referencia»;

e) se suprime el punto 6.2.2;

f) el punto 6.3 se sustituye por el texto siguiente:

«6.3. Objetivos de emisiones específicas de 2025 en adelante

6.3.1 Objetivos de emisiones específicas de 2025 a 2029:

Objetivo de emisiones específicas = objetivo de emisiones específicas de referencia · factor ZLEV

donde:

objetivo de emisiones específicas de referencia es el objetivo de emisiones específicas de referencia de CO<sub>2</sub> determinado de conformidad con el punto 6.2.1

factor ZLEV es  $(1+y-x)$ , salvo que esta suma sea superior a 1,05 o inferior a 1,0, en cuyo caso el factor ZLEV se fijará en 1,05 o 1,0, según el caso

donde:

y es la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque del fabricante de turismos nuevos calculada como el número total de vehículos nuevos de emisión cero y de baja emisión, cuando cada uno de ellos se contabiliza como  $ZLEV_{specific}$  de conformidad con la fórmula siguiente, dividido por el número total de turismos nuevos matriculados en el año civil correspondiente:

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left( \frac{\text{emisiones específicas de CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Para los turismos nuevos matriculados en los Estados miembros con una proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en su parque inferior al 60 % de la media de la Unión en el año 2017, y con menos de 1 000 vehículos nuevos de emisión cero y de baja emisión matriculados en el año 2017\*, el  $ZLEV_{specific}$  se calculará hasta el final de 2029 de conformidad con la fórmula siguiente:

$$ZLEV_{specific} = \left( 1 - \left( \frac{\text{emisiones específicas de CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Cuando la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión del parque de un Estado miembro de turismos nuevos matriculados en un año comprendido entre 2025 y 2028 sea superior al 5 %, ese Estado miembro no podrá optar a la aplicación del multiplicador de 1,85 en los años siguientes.

x es 25 % en los años 2025 a 2029.

### 6.3.2 Objetivos de emisiones específicas de 2030 a 2034

Objetivos de emisiones específicas = Objetivo a escala del parque de la UE<sub>2030</sub>  
+  $a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE<sub>2030</sub> es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.2

$a_{2030}$  es  $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo a escala del parque de la UE}_{2030}}{\text{emisiones medias}_{2021}}$

donde:

$a_{2021}$  es lo definido en el punto 6.2.1

$\text{emisiones medias}_{2021}$  es lo definido en el punto 6.2.1

$TM$  es lo definido en el punto 6.2.1

$TM_0$  es lo definido en el punto 6.2.1



### 6.3.3 Objetivos de emisiones específicas de 2035 en adelante

$$\text{Objetivos de emisiones específicas} = \text{Objetivo a escala del parque de la UE}_{2035} + a_{2035} \cdot (\text{TM} - \text{TM}_0)$$

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE<sub>2035</sub> es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.3

$$a_{2035} \text{ es } \frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo a escala del parque de la UE}_{2035}}{\text{emisiones medias}_{2021}}$$

donde:

$a_{2021}$  es lo definido en el punto 6.2.1

$\text{emisiones medias}_{2021}$  es lo definido en el punto 6.2.1

TM es lo definido en el punto 6.2.1

TM<sub>0</sub> es lo definido en el punto 6.2.1

- 
- \* La proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque de turismos nuevos de un Estado miembro en 2017 se calcula como el número total de vehículos nuevos de emisión cero y de baja emisión matriculados en 2017, dividido por el número total de turismos nuevos matriculados en ese mismo año.».

2) La parte B se modifica como sigue:

a) en el punto 6.1, el título se sustituye por el texto siguiente:

«Objetivos a escala del parque de la UE de 2025 en adelante»;

b) en el punto 6.1.2, el título se sustituye por el texto siguiente:

«Objetivos a escala del parque de la UE de 2030 a 2034»;

c) se añade el punto siguiente:

«6.1.3 Objetivos a escala del parque de la UE de 2035 en adelante

Objetivo a escala del parque de la UE<sub>2035</sub> = Objetivo a escala del parque de la UE<sub>2021</sub> · (1 – factor de reducción<sub>2035</sub>)

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE<sub>2021</sub> es el definido en el punto 6.0

factor de reducción<sub>2035</sub> es el definido en el artículo 1, apartado 5 *bis*, letra b)»;

d) el punto 6.2.2 se sustituye por el texto siguiente:

«6.2.2 Objetivos de emisiones específicas de referencia de 2030 a 2034

Objetivos de emisiones específicas de referencia = Objetivo a escala del parque de la UE<sub>2030</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE<sub>2030</sub> es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.2

$\alpha$  es  $a_{2030}$  cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea igual o inferior a  $TM_0$ , y  $a_{2021}$  cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea más elevada que  $TM_0$

donde:

$a_{2030}$  es  $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo a escala del parque de la UE}_{2030}}{\text{emisiones medias}_{2021}}$

$a_{2021}$  es lo definido en el punto 6.2.1

$\text{emisiones medias}_{2021}$  es lo definido en el punto 6.2.1

$TM$  es lo definido en el punto 6.2.1

$TM_0$  es lo definido en el punto 6.2.1»;

e) se añade el punto siguiente:

«6.2.3 Objetivos de emisiones específicas de referencia de 2035 en adelante

Objetivos de emisiones específicas de referencia = Objetivo a escala del parque de la UE<sub>2035</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE<sub>2035</sub> es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.3

$\alpha$  es  $a_{2035,L}$  cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea igual o inferior a  $TM_0$ , y  $a_{2035,H}$  cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea más elevada que  $TM_0$

donde:

$a_{2035,L}$  es  $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo a escala del parque de la UE}_{2035}}{\text{emisiones medias}_{2021}}$

$a_{2035,H}$  es  $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo a escala del parque de la UE}_{2035}}{\text{Objetivo a escala del parque de la UE}_{2025}}$

$\text{emisiones medias}_{2021}$  es lo definido en el punto 6.2.1

$TM$  es lo definido en el punto 6.2.1

$TM_0$  es lo definido en el punto 6.2.1»;

f) el punto 6.3 se sustituye por el texto siguiente:

«6.3. Objetivos de emisiones específicas de 2025 en adelante

6.3.1 Objetivos de emisiones específicas de 2025 a 2029

Objetivo de emisiones específicas = [objetivo de emisiones específicas de referencia – ( $\emptyset_{\text{targets}}$  – objetivo a escala del parque de la UE<sub>2025</sub>)] · factor ZLEV

donde:

objetivo de emisiones específicas de referencia es el objetivo de emisiones específicas de referencia de CO<sub>2</sub> determinado de conformidad con el punto 6.2.1

$\emptyset_{\text{targets}}$  es la media, ponderada sobre el número de vehículos comerciales ligeros nuevos de cada fabricante por separado, de todos los objetivos de emisiones específicas de referencia determinados de conformidad con el punto 6.2.1

factor ZLEV es  $(1+y-x)$ , salvo que esta suma sea superior a 1,05 o inferior a 1,0, en cuyo caso el factor ZLEV se fijará en 1,05 o 1,0, según el caso

donde:

y es la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque del fabricante de vehículos comerciales ligeros calculada como el número total de vehículos nuevos de emisión cero y de baja emisión, cuando cada uno de ellos se contabiliza como  $ZLEV_{\text{specific}}$  de conformidad con la fórmula siguiente, dividido por el número total de vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en el año civil correspondiente:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left( \frac{\text{emisiones específicas de CO}_2}{50} \right)$$

x es 17 % en los años 2025 a 2029.

### 6.3.2 Objetivos de emisiones específicas de 2030 a 2034

Objetivo de emisiones específicas = objetivo de emisiones específicas de referencia – ( $\varnothing_{\text{targets}}$  – objetivo a escala del parque de la UE<sub>2030</sub>)

donde:

objetivo de emisiones específicas de referencia es el objetivo de emisiones específicas de referencia del fabricante determinado de conformidad con el punto 6.2.2

$\varnothing_{\text{targets}}$  es la media, ponderada sobre el número de vehículos comerciales ligeros nuevos de cada fabricante por separado, de todos los objetivos de emisiones específicas de referencia determinados de conformidad con el punto 6.2.2

Objetivo a escala del parque de la UE<sub>2030</sub> es el valor determinado en el punto 6.1.2.

### 6.3.3 Objetivos de emisiones específicas de 2035 en adelante

Objetivo de emisiones específicas = objetivo de emisiones específicas de referencia – ( $\emptyset_{\text{targets}}$  – objetivo a escala del parque de la UE<sub>2035</sub>)

donde:

objetivo de emisiones específicas de referencia es el objetivo de emisiones específicas de referencia del fabricante determinado de conformidad con el punto 6.2.3

$\emptyset_{\text{targets}}$  es la media, ponderada sobre el número de vehículos comerciales ligeros nuevos de cada fabricante por separado, de todos los objetivos de emisiones específicas de referencia determinados de conformidad con el punto 6.2.3

Objetivo a escala del parque de la UE<sub>2035</sub> es el valor determinado en el punto 6.1.3.».

---