



Bruselas, 25 de junio de 2022
(OR. fr, en)

10686/22

**Expediente interinstitucional:
2021/0197(COD)**

**CLIMA 322
ENV 669
TRANS 443
MI 515
CODEC 1014**

NOTA

De: Présidence

A: Consejo

N.º doc. Ción.: 10906/21+ ADD 1 - COM(2021) 556 final

Asunto: Paquete de medidas «Objetivo 55»

Propuesta de 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 CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión

- Orientación general

I. INTRODUCCIÓN

1. El 14 de julio 2021, la Comisión presentó al Parlamento Europeo y al Consejo, en el marco del paquete de medidas «Objetivo 55», una propuesta de revisión del Reglamento relativo al establecimiento de nuevas normas aplicables a las emisiones de CO₂ para los turismos y las furgonetas. La propuesta tiene por objeto contribuir a la elevación del nivel de ambición global de la UE, estimulando así la innovación y garantizando que la industria automovilística europea mantenga y refuerce su competitividad a escala mundial. Entre otros aspectos, esta mayor ambición ayudará a los Estados miembros en el cumplimiento de sus objetivos nacionales vinculantes en el marco del Reglamento de reparto del esfuerzo.

2. A tal fin, la Comisión propone aumentar los objetivos de reducción de las emisiones de CO₂ a escala de la UE para los turismos y furgonetas nuevos para 2030 y establecer un objetivo del 100 % para los turismos y furgonetas nuevos a partir de 2035.
3. Además, la Comisión propone suprimir a partir de 2030 los incentivos para vehículos de emisión cero y de baja emisión (ZLEV) así como la excepción para los fabricantes responsables de un número reducido de matriculaciones.
4. En el Parlamento Europeo, D. Jan Huitema (Renew, NL) fue nombrado ponente para esta propuesta en nombre de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria (ENVI). La Comisión ENVI aprobó su informe el 11 de mayo de 2022, y el 8 de junio de 2022, en sesión plenaria, el Parlamento aprobó una serie de enmiendas a la propuesta de la Comisión.
5. El Comité Económico y Social emitió su dictamen el 19 de enero de 2022. El Comité de las Regiones emitió su dictamen en el pleno de los días 26 y 27 de enero de 2022.
6. El Consejo de Medio Ambiente mantuvo un debate de orientación el 20 de marzo de 2021.
7. En el nivel del Grupo, la Presidencia francesa prosiguió el examen de la revisión del Reglamento, durante el cual presentó un texto transaccional que mantiene sin cambios la propuesta de la Comisión en lo que respecta a los objetivos cuantitativos para los automóviles, la supresión de los incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión a partir de 2030 y la supresión de la excepción para los fabricantes responsables de un número reducido de matriculaciones a partir de 2030. No obstante, el proyecto de transacción propone incrementar el contenido de los informes de situación bienales a partir de las contribuciones de las delegaciones.

8. El 13 de mayo de 2022, el Comité de Representantes Permanentes mantuvo un cambio de impresiones sobre la base del texto transaccional de la Presidencia con el fin de proporcionar orientaciones para la continuación de los trabajos.
9. Como preparación del Consejo de Medio Ambiente del 28 de junio, durante la reunión del 24 de junio de 2022 el Comité de Representantes Permanentes estudió un texto transaccional de la Presidencia que adapta ligeramente el contenido de los informes situación bienales.

II. ESTADO DE LOS TRABAJOS

10. Sobre la base de estos debates, la Presidencia sigue considerando que la propuesta de la Comisión constituye una base equilibrada para llegar a una fórmula transaccional en el Consejo en cuanto a los objetivos cuantificados para 2030 y 2035 para turismos y furgonetas. Así pues, la Presidencia mantiene sin modificaciones el texto transaccional propuesto.
11. El texto transaccional figura en el anexo de la presente nota.

III. CONCLUSIÓN

12. Se ruega al Consejo que resuelva las cuestiones pendientes y adopte una orientación general sobre la base del texto que figura en el anexo de la presente nota.

La orientación general constituirá el mandato del Consejo para las negociaciones futuras con el Parlamento Europeo en el contexto del procedimiento legislativo ordinario.

Propuesta de

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 CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión¹

(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 Europeo²,
Visto el dictamen del Comité de las Regiones³,
De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,
Considerando lo siguiente:

¹ Las modificaciones con respecto al texto de la Comisión se indican mediante subrayado; el texto suprimido, mediante el símbolo [...].

² DO C , , p. .

³ DO C , , p. .

- (1) El Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) entró en vigor en noviembre de 2016 («el Acuerdo de París»). Las Partes 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.
- (2) Abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París constituyen el núcleo de la Comunicación sobre el «Pacto Verde Europeo», adoptada por la Comisión el 11 de diciembre de 2019⁴. 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.
- (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 UE de aquí a 2050, y establece una nueva estrategia de crecimiento destinada a transformar la Unión en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, que utiliza eficientemente los recursos y competitiva, en la que el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos. El Pacto 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. Al mismo tiempo, esta transición afecta de manera diferente a mujeres y hombres y ejerce un efecto concreto sobre algunos grupos desfavorecidos, como las personas mayores, las personas con discapacidad y las personas pertenecientes a minorías raciales o étnicas. Por lo tanto, debe garantizarse que la transición sea justa e inclusiva, sin dejar a nadie atrás.
- (4) La Unión se comprometió a reducir, de aquí a 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.

⁴ Comunicación de la Comisión «El Pacto Verde Europeo», COM(2019) 640 final, de 11 de diciembre de 2019.

- (5) En el Reglamento (UE)[--] del Parlamento Europeo y del Consejo⁵, la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en toda la economía de aquí a 2050. Dicho Reglamento establece también un compromiso vinculante de la Unión de reducir de aquí a 2030 las emisiones netas internas de gases de efecto invernadero (las emisiones tras la deducción de las absorciones) en al menos un 55 % por debajo de los niveles de 1990.
- (6) Se espera que todos los sectores de la economía, incluido el sector del transporte por carretera, contribuyan a lograr esta reducción de emisiones.
- (7) 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.
- (8) Con el fin de lograr una reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero de al menos un 55 % para 2030 con respecto a 1990, es necesario reforzar los requisitos de reducción establecidos en el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo⁶, 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.

⁵ Reglamento (UE) [...] de [...] 2021 del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifica el Reglamento (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima»), [DO L, .../...].

⁶ Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

- (9) El refuerzo de los requisitos de reducción de las emisiones de CO₂ debe incentivar que haya un porcentaje cada vez mayor de vehículos de emisión cero desplegados en el mercado de la Unión, al tiempo que aporta beneficios a los consumidores y a los ciudadanos en términos de calidad del aire y ahorro energético, así como garantizar el mantenimiento de la innovación en la cadena de valor del automóvil. En este contexto mundial, la cadena automovilística de la UE también debe ser un actor destacado en la actual transición mundial hacia una movilidad sin emisiones. Las normas reforzadas de reducción de las emisiones de CO₂ son tecnológicamente neutras a la hora de alcanzar los objetivos que establecen para todo el parque. 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.
- (10) En este contexto, deben fijarse nuevos objetivos reforzados de reducción de emisiones de CO₂ tanto para los turismos nuevos como para los vehículos comerciales ligeros nuevos para el período de 2030 en adelante. Estos objetivos deben fijarse a un nivel que envíe una señal clara para acelerar la penetración 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.
- (11) Los objetivos de las normas de comportamiento en materia de CO₂ revisadas deben ir acompañados de una estrategia europea para abordar los retos que plantea el aumento de la fabricación de vehículos de emisión cero y las tecnologías asociadas, 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. En su caso, debe considerarse la posibilidad de prestar apoyo financiero a escala de la UE y de los Estados miembros para atraer inversión privada, en particular a través del Fondo Social Europeo Plus, el Fondo de Transición Justa, el Fondo de Innovación, el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y otros instrumentos del marco financiero plurianual, y el Instrumento de Recuperación de la UE, en consonancia con las normas sobre ayudas estatales. Las normas revisadas sobre ayudas estatales en materia de medio ambiente y energía permitirán que los Estados miembros apoyen a las empresas para descarbonizar sus procesos de producción y adoptar tecnologías más ecológicas en el contexto del nuevo modelo de industria.

- (12) El nuevo modelo de industria para Europa actualizado⁷ 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 este contexto, debe desarrollarse una vía de transición para que el ecosistema de la movilidad acompañe la transición de la cadena de valor del automóvil. Esta vía debe prestar especial atención a las pymes de la cadena de suministro del automóvil y a la consulta de los interlocutores sociales, en particular por parte de los Estados miembros, y también apoyarse en la Agenda de Capacidades Europea con iniciativas como el Pacto por las Capacidades para movilizar al sector privado y a otras partes interesadas, con el fin de mejorar las capacidades y reciclar profesionalmente a los trabajadores europeos en vista de las transiciones ecológica y digital. También deben abordarse medidas e incentivos adecuados a escala europea y nacional 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 en el marco de un informe de situación que debe presentar la Comisión, en el que se examinen, entre otras cosas, los avances en el despliegue de vehículos de emisión cero, la evolución de sus precios, la utilización de combustibles alternativos y la implantación de infraestructuras, tal como establece el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, 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. El informe de situación se basará también en los informes de situación bienales presentados por los Estados miembros en el marco del Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos. La Comisión debe consultar a los interlocutores sociales durante la preparación del informe de situación, incluyendo 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.
- (13) Estos objetivos a escala del parque de la UE deben complementarse con el necesario despliegue de la infraestructura de recarga y repostaje, tal como se establece en la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁸.

⁷ Comunicación de la Comisión – Actualización de la nueva estrategia industrial de 2020: Creación de un mercado único más sólido para la recuperación de Europa, COM(2021) 350 final de 5 de mayo de 2021.

⁸ Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

- (14) Los fabricantes deben contar con la flexibilidad suficiente para adaptar sus flotas a lo largo del tiempo con el fin de gestionar de manera rentable la transición hacia vehículos de emisión cero, por lo que conviene mantener el enfoque de reducción de los niveles objetivo en etapas de cinco años.
- (15) Con los objetivos más estrictos a escala del parque de la UE a partir de 2030, los fabricantes deberán 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 («ZLEV») dejaría de cumplir su finalidad original y podría socavar la eficacia del Reglamento (UE) 2019/631. El mecanismo de incentivos para los ZLEV se suprime a partir de 2030. Antes de esa fecha, y por tanto a lo largo de esta década, el mecanismo de incentivos para los ZLEV seguirá apoyando la implantación de vehículos con emisiones comprendidas entre cero y 50 g de CO₂/km, incluidos los vehículos eléctricos con batería, los vehículos eléctricos de pilas de combustible que utilizan hidrógeno y los vehículos híbridos eléctricos enchufables con un buen rendimiento. Después de esa fecha, los vehículos eléctricos híbridos enchufables se seguirán computando en los objetivos relativos al parque que los fabricantes de vehículos deben cumplir.
- (16) La aplicación de las normas sobre emisiones de CO₂ 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 Consejo⁹ el 1 de septiembre de 2020 por el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁰, 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.

⁹ 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 (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

¹⁰ 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).

- (17) 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 este mecanismo, es necesario evitar que, con 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 resultado, el objetivo de emisiones específicas debe fijarse en 0 g de CO₂/km.
- (18) Con el fin de garantizar una distribución equitativa del esfuerzo de reducción, las dos curvas de valores límite para los vehículos comerciales más ligeros y más pesados deben ajustarse para reflejar los objetivos reforzados de reducción de CO₂.
- (19) Los valores utilizados para calcular los objetivos de emisiones específicas y las emisiones específicas medias 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 estos efectos es esencial para garantizar la eficacia de las normas sobre emisiones CO₂. 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.
- (20) La notificación de los datos de los vehículos de las categorías M2 (autobuses) y N2 (camiones de tamaño mediano) entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹ y, por tanto, es adecuado suprimir este requisito del Reglamento (UE) 2019/631.

¹¹ 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 CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos (DO L 173 de 9.7.2018, p. 1).

- (21) Habida cuenta del aumento de los objetivos globales 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 natural. 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 natural soliciten una excepción respecto del objetivo de emisiones específicas debe suprimirse a partir de 2030.
- (22) A fin de garantizar la claridad jurídica y la coherencia con la práctica actual, conviene aclarar que los ajustes de los valores M0 y TM0 deben realizarse mediante modificaciones del anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 en lugar de establecer un acto que complemente dicho Reglamento.
- (23) 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 considerados en los informes bienales.
- (24) 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.

(25) Con el fin de garantizar que el cálculo de los objetivos de emisiones específicas para los fabricantes responsables de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros multifásicos pueda ajustarse para tener en cuenta los cambios en el procedimiento para determinar las emisiones de CO₂ 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 en lo que respecta a la modificación, en su caso, de las fórmulas de cálculo establecidas en el anexo 1, parte B, del Reglamento (UE) 2019/631. 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. 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.

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

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (UE) 2019/631 queda modificado 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 5 bis 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) en el apartado 6, los términos «a partir del 1 de enero de 2025,» se sustituyen por «del 1 de enero de 2025 al 31 de diciembre de 2029,»;
 - d) se suprime el apartado 7.
- 2) El artículo 2 se modifica como sigue:
- a) el apartado 1 se modifica como sigue:
 - a) 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»;
 - b) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:
«b) la categoría N₁, tal como 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 matriculan por primera vez en la Unión y que no han sido matriculados previamente 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 una referencia al «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:
«A los efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las definiciones establecidas en el Reglamento (UE) 2018/858. Serán asimismo de aplicación las definiciones siguientes:»;
 - 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), 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 6 *bis* 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 suprime el apartado 11.
- 6) En el artículo 10, 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 natural 2029 inclusive.».
- 7) En el artículo 13, apartado 3, se añade la segunda 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.».
- 8) En el artículo 14, apartado 2, los términos «por los que se complete el presente Reglamento mediante el establecimiento de las medidas a que se refiere el» se sustituyen por los términos «por los que se modifique el anexo I con arreglo a lo dispuesto en».
- 9) se inserta el artículo 14 *bis* siguiente:

«Artículo 14 *bis*

Informe de situación

A más tardar el 31 de diciembre de 2025, y posteriormente cada dos años, la Comisión informará 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 la transición, en particular mediante recursos financieros.

En el informe, la Comisión tendrá en cuenta todos los factores que contribuyen a un progreso rentable hacia la neutralidad climática para 2050. Esto incluye:

- el despliegue de vehículos de emisión cero y de baja emisión, en particular en el segmento de los vehículos comerciales ligeros, la mejora de la eficiencia energética de los vehículos, los avances en la consecución de los objetivos para la implantación de infraestructura de recarga y repostaje, tal como se exige en el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos, y el análisis del mercado de segunda mano en los Estados miembros;
- la posible contribución de las tecnologías de innovación y los combustibles alternativos sostenibles para alcanzar una movilidad climáticamente neutra, el impacto en los consumidores, incluso sobre los precios de la electricidad, en particular en los hogares de renta baja y media, los avances en el diálogo social, la eficacia de las medidas de apoyo al reciclaje y el perfeccionamiento profesionales de la mano de obra del sector automovilístico, así como los aspectos que sigan facilitando una transición económicamente viable y socialmente justa hacia una movilidad por carretera sin emisiones;
- el efecto del presente Reglamento modificativo en la consecución de los objetivos de los Estados miembros en el marco del Reglamento UE/xxxx/xxxx [Reglamento de reparto del esfuerzo modificado] y las normas sobre la calidad del aire en el marco de la Directiva 2008/50/CE;
- la necesidad de adoptar medidas adicionales, incluidas medidas a escala de la UE, que puedan facilitar la transición de los Estados miembros hacia vehículos ligeros de emisión cero.

10) El artículo 15 se modifica como sigue:

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

«1. En 2028, la Comisión examinará 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 dicho examen.

El informe irá acompañado, en su caso, de una propuesta de modificación del presente Reglamento.»;

b) se suprimen los apartados 2 a 5;

c) se añade el apartado 9 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 N1 multifásicos establecido en el anexo III, parte A.».

- 11) El artículo 17 se modifica como sigue:
- a) en el apartado 2, los términos «artículo 15, apartado 8,» se sustituyen por «artículo 15, apartados 8 y 9,»;
 - b) en el apartado 3, los términos «artículo 15, apartado 8,» se sustituyen por «artículo 15, apartados 8 y 9,»;
 - c) en el apartado 6, los términos «artículo 15, apartado 8,» se sustituyen por «artículo 15, apartados 8 y 9,».
- 12) 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 Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo

La Presidenta / El Presidente

Por el Consejo

La Presidenta / El Presidente

El anexo I 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 6.1.3 siguiente:

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

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₅ = Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ · (1 – factor de reducción₂₀₃₅)

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ es el definido en el punto 6.0;

Factor de reducción₂₀₃₅ 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 CO₂ 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 $ZLEV_{\text{specific}}$ de conformidad con la fórmula siguiente, dividido por el número total de turismos nuevos matriculados en el año civil correspondiente:

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

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 $ZLEV_{\text{specific}}$ se calculará hasta el final de 2029 de conformidad con la fórmula siguiente:

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

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 15 % 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 UE₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM - TM₀)

Donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₀ es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.2;

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

donde:

a_{2021} es lo definido en el punto 6.2.1

emisiones medias₂₀₂₁ es lo definido en el punto 6.2.1

TM es lo definido en el punto 6.2.1

TM es lo definido en el punto 6.2.1

6.3.3 Objetivos de emisiones específicas a partir de 2035

Objetivos de emisiones específicas = Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₅ + $a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

Donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₅ es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.3;

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

donde:

a_{2021} es lo definido en el punto 6.2.1

emisiones medias₂₀₂₁ es lo definido en el punto 6.2.1

TM es lo definido en el punto 6.2.1

TM 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:

«Los 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:

«Los objetivos a escala del parque de la UE de 2030 a 2034»

c) se añade el punto 6.1.3 siguiente:

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

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₅ = Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ · (1 – factor de reducción₂₀₃₅)

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ es el definido en el punto 6.0;

Factor de reducción₂₀₃₅ 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 UE₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

Donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₀ es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.3;

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

donde:

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

$a_{2030,H}$ es $\frac{a_{2021} \cdot \text{objetivo a escala del parque de la UE}_{2030}}{\text{objetivo a escala del parque de la UE}_{2025}}$

$\text{emisiones medias}_{2021}$ 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»

e) se añade el punto 6.2.3 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 UE₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

Donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₅ es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.3;

α 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:

$a_{2035,LES}$ 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 es lo definido en el punto 6.2.1

f) el punto 6.3.2 se sustituye por el texto siguiente:

«6.3.2 Objetivos de emisiones específicas de 2030 a 2034

Objetivo de emisiones específicas = objetivo de emisiones específicas de referencia – ($\emptyset_{\text{targets}}$ - objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₀)

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;

$\emptyset_{\text{targets}}$ 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 6.2.2;

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₀ es el valor determinado en el punto 6.1.2.

g) se añade el punto 6.3.3 siguiente:

«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 UE₂₀₃₅)

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 UE₂₀₃₅ es el valor determinado en el punto 6.1.3.».
