

Bruselas, 17.5.2018
COM(2018) 284 final

2018/0143 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂
para vehículos pesados nuevos**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SEC(2018) 233 final} - {SWD(2018) 185 final} - {SWD(2018) 186 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

En virtud del Acuerdo de París, la Unión Europea (UE) se ha comprometido a evitar el cambio climático mediante una limitación del calentamiento global por debajo de 2 °C. La reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) es un requisito previo esencial para cumplir este compromiso.

El marco de actuación de la UE en materia de clima y energía hasta el año 2030 incluye un objetivo de reducción de las emisiones de GEI en la UE en al menos un 40 % con respecto a los niveles de 1990. Todos los sectores tendrán que hacer su parte si se pretende alcanzar este nivel de ambición y evitar los costes y los graves efectos del cambio climático.

El sector del transporte por carretera es fundamental para la reducción de las emisiones de GEI y la descarbonización de la economía de la UE. Los vehículos ligeros (turismos y vehículos comerciales ligeros, como las furgonetas) ya están reduciendo sus emisiones y en 2017 se ha presentado propuestas¹ legislativas para que sigan reduciéndolas después de 2020.

El transporte de mercancías por carretera es esencial para el desarrollo del comercio en el continente europeo. Los camiones mueven aproximadamente el 70 % de las mercancías transportadas por tierra y también prestan servicios públicos esenciales. El sector del transporte por carretera de pasajeros y mercancías está integrado en gran parte por pequeñas y medianas empresas (pymes), con más de 600 000 empresas en toda la UE en las que trabajan casi tres millones de personas. Tres millones y medio de personas más trabajan en la fabricación, reparación, venta, alquiler y seguros de los camiones.

Aunque las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados, como camiones, autobuses y autocares, representan aproximadamente el 6 % del total de emisiones de la UE y el 25 % de las emisiones de CO₂ de su transporte por carretera, dichas emisiones actualmente no están reguladas a nivel de la UE. Esto plantea tres problemas principales.

En primer lugar, si no se toman más medidas, las previsiones indican que las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados crecerán un 9 % durante el período de 2010 a 2030, debido al aumento de las actividades de transporte. Según se muestra en la evaluación de impacto² que acompaña a las normas de emisiones de CO₂ post-2020 para vehículos ligeros, se requieren más medidas en el sector del transporte por carretera para cumplir los objetivos nacionales de 2030 establecidos de conformidad con el Reglamento de reparto del esfuerzo.

En segundo lugar, los operadores de transporte y sus clientes actualmente no aprovechan como podrían posibles ahorros de combustible o reducciones de los gastos de combustible. Aunque se dispone de tecnologías rentables para reducir las emisiones, no están muy extendidas por el mercado de los vehículos pesados. Esto va en detrimento de los operadores de transporte, principalmente pymes o microempresas, cuyos costes de combustible pueden suponer más de la cuarta parte de sus costes operativos totales.

¹ COM(2017) 676 final.

² SWD (2017) 650 final.

En tercer lugar, los fabricantes de vehículos pesados de la UE se enfrentan a mayores presiones de la competencia a nivel mundial, ya que Estados Unidos, Canadá, Japón y China ya han implementado medidas normativas para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados. El sector automovilístico de la UE deberá mantenerse al día de los avances tecnológicos en estos mercados para conservar su liderazgo tecnológico en la eficiencia en el consumo de combustible de los vehículos.

En la UE, existen diversos instrumentos legislativos relacionados con la descarbonización del transporte por carretera, que en cierta medida abordan los problemas mencionados anteriormente. Se refieren a la oferta y la demanda, los instrumentos económicos y los de habilitación. No obstante, estas medidas no son suficientes para superar los principales obstáculos del mercado que impiden la adopción de tecnologías de ahorro de combustible.

La propuesta de normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para los vehículos pesados nuevos establece una nueva medida complementaria relativa a la oferta a escala de la UE para hacer frente a estos obstáculos del mercado, con los siguientes objetivos principales:

- Reducir las emisiones de CO₂ del sector de los vehículos pesados, en línea con los requisitos de la política climática de la UE y el Acuerdo de París, al mismo tiempo que se reduce la contaminación atmosférica en particular en las ciudades.
- Facilitar una reducción de los costes operativos para los operadores de transporte, la mayoría de los cuales son pymes y, más en general, de los costes de transporte para los consumidores en función de la transferencia del ahorro de combustible.
- Mantener la posición de liderazgo tecnológico y en innovación de los fabricantes y proveedores de componentes de vehículos pesados de la UE.

• **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

Esta propuesta forma parte del tercer paquete sobre movilidad. Da cumplimiento al compromiso adquirido en la Estrategia Europea de 2016 para una movilidad de bajas emisiones, cuyos objetivos incluyen, entre otros, una reducción de las emisiones de GEI en el transporte por carretera de al menos un 60 % en 2050 en comparación con los niveles de 1990 y el establecimiento de unas normas de emisión de CO₂ para los vehículos pesados.

La propuesta se funda y complementa otras medidas existentes de la política de movilidad de la UE que afectan al entorno normativo e incentivan la movilidad de bajas emisiones en el sector de los vehículos pesados, como el Reglamento de certificación³, el Reglamento de seguimiento y notificación⁴, el sistema de homologación de tipo de la UE, la Directiva Euroviñeta⁵, la Directiva sobre la calidad de los combustibles⁶, la Directiva de vehículos limpios⁷, la Directiva sobre los pesos y dimensiones máximos autorizados⁸ y la Directiva relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos⁹.

³ Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión relativo a la determinación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados.

⁴ COM(2017) 279 final.

⁵ Directiva 2011/76/UE.

⁶ Directiva 2009/30/CE.

⁷ Directiva 2009/33/CE.

⁸ Directiva 2015/719/UE.

⁹ Directiva 2014/94/UE.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

La presente propuesta contribuye a la transición hacia una economía baja en carbono, segura y competitiva y ayudará a cumplir el objetivo de reducción de las emisiones en al menos un 40 % que figura en la Estrategia de la Unión de la Energía¹⁰. También ayudará a los Estados miembros a alcanzar los objetivos de reducción de emisiones nacionales establecidos en el Reglamento de reparto del esfuerzo¹¹.

Finalmente, la propuesta también está en línea con el compromiso global de la Unión de alcanzar los ambiciosos objetivos climáticos establecidos de conformidad con el acuerdo suscrito en París en la 21.ª Conferencia de las Partes de las Naciones Unidas (COP21).

Al abordar problemas relacionados con la posición de liderazgo tecnológico y en innovación del sector automovilístico de la UE, la propuesta es coherente con la Estrategia renovada de política industrial¹², que destaca la importancia clave que reviste un sector automovilístico moderno y competitivo para la economía de la UE. Asimismo, al estimular la implantación de nuevas tecnologías de ahorro de combustible, la propuesta también contribuye a cumplir los objetivos de creación de empleo y crecimiento de la Unión.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

Los artículos 191 a 193 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea especifican las competencias de la UE en el ámbito del cambio climático. En particular, constituyen la base jurídica para actuar sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados.

La UE ya ha intervenido en el ámbito de las emisiones de CO₂ de los vehículos mediante la adopción de los Reglamentos (CE) 443/2009 y (UE) 510/2011, que establecen límites para las emisiones de CO₂ de turismos y furgonetas. La Comisión también ha adoptado una propuesta de Reglamento sobre el seguimiento y la notificación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos. Estos reglamentos se basaron en el capítulo de medio ambiente del Tratado, específicamente en el artículo 192 del TFUE.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Necesidad de la actuación de la UE

El cambio climático es un problema transfronterizo y, al mismo tiempo, es una competencia compartida entre la UE y los Estados miembros. El transporte de mercancías por carretera también presenta una dimensión transfronteriza por el servicio específico que presta. El transporte de mercancías no se realiza únicamente dentro de un país, sino también entre Estados miembros, y el hecho es que los vehículos pesados pueden comercializarse en toda la UE.

Por consiguiente, la acción de la UE se justifica por los efectos transfronterizos del cambio climático y por la necesidad de proteger el mercado único de los servicios de transporte de mercancías por carretera y de los vehículos pesados.

¹⁰ COM(2015) 80 final.

¹¹ COM(2016) 482 final.

¹² COM(2017) 479 final.

Sin una actuación a escala de la UE, habría que depender de las iniciativas de los Estados miembros para reducir las emisiones de los vehículos pesados. No obstante, actualmente muchos Estados miembros aplican un tratamiento fiscal preferente al combustible utilizado en el sector del transporte de vehículos pesados y se observan pocos indicios de que esto vaya a cambiar en el futuro. Los actuales niveles de impuestos sobre el combustible no han desembocado en el necesario incremento de la eficiencia en términos de consumo de combustible.

Además, esta decisión depende de los Estados miembros y es improbable que todos ellos aumenten los niveles fiscales del combustible a un nivel que pueda dar lugar a una mejora significativa de la eficiencia. Asimismo, la política de fiscalidad de la UE está sujeta a la unanimidad, por lo que es difícil lograr armonizar este ámbito.

Por estos motivos, el posible aumento de los niveles de imposición fiscal sobre el combustible solo sería complementario y no un sustituto del establecimiento de normas de emisión de CO₂.

Además, en caso de que dicha acción se dejara a discreción de los Estados miembros, podrían establecerse regímenes nacionales diferentes, por ejemplo, en función de los objetivos fijados de conformidad con el Reglamento de reparto del esfuerzo. Si esto sucediera, el resultado sería unos niveles de ambición y unos parámetros de diseño diferentes que exigirían toda una serie de opciones tecnológicas, con la consiguiente disminución de las economías de escala y la fragmentación del mercado único.

Habida cuenta de que los fabricantes tienen distintas cuotas del mercado de vehículos en los diferentes Estados miembros, se verían afectados de manera diferenciada por las diversas legislaciones nacionales, lo cual podría ocasionar falseamientos de la competencia.

Por ello, se requiere una acción coordinada y complementaria a escala europea.

Valor añadido de la acción de la UE

En vista del mercado único existente para los vehículos pesados nuevos, lo más rentable es garantizar una acción armonizada y establecer objetivos de emisiones de CO₂ en los nuevos vehículos pesados a escala de la UE. Incluso si todos los Estados miembros estuvieran dispuestos a establecer requisitos normativos para las emisiones de CO₂ en los nuevos vehículos, esto incrementaría los costes de cumplimiento para los fabricantes, además de debilitar el incentivo para diseñar turismos y furgonetas de bajo consumo a causa de la fragmentación del mercado europeo.

Los costes adicionales que podrían derivarse de la falta de normas comunes y de soluciones técnicas o configuraciones de vehículos comunes serían soportados tanto por los proveedores de componentes como por los fabricantes de vehículos. No obstante, en última instancia se repercutirían a los consumidores, que se enfrentarían con unos costes de los vehículos más elevados.

El sector automovilístico requiere la máxima certidumbre reguladora posible para hacer las grandes inversiones de capital necesarias para maximizar la economía del combustible de los nuevos vehículos y todavía más para pasar a grupos motopropulsores alternativos. Las normas armonizadas al nivel de la Unión facilitan esta certidumbre en un largo horizonte de planificación y no se podrían implementar con la misma eficacia y certidumbre al nivel de los Estados miembros.

- **Proporcionalidad**

Las opciones estratégicas cubiertas por la propuesta actual pretenden regular las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados. La propuesta se orienta a lo estrictamente necesario para alcanzar los objetivos establecidos.

En vista de lo anterior, la propuesta respeta el principio de proporcionalidad. Establece normas de emisión para lograr de forma rentable las reducciones exigidas de las emisiones de CO₂ en vehículos pesados en consonancia con el marco de la UE para las políticas de clima y energía en 2030, garantizando al mismo tiempo un reparto equitativo de los esfuerzos entre los fabricantes.

En el capítulo 7 de la evaluación de impacto que acompaña a esta propuesta se tratan los aspectos de proporcionalidad de cada una de las opciones estratégicas presentadas.

- **Elección del instrumento**

Se considera que el instrumento jurídico adecuado es el Reglamento, ya que ofrece la garantía requerida de cumplimiento de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ por parte de los fabricantes sin que sea necesaria la transposición en la legislación de los Estados miembros. El objetivo de la UE se aplica a la Unión en su conjunto. Por ello, es necesario garantizar que se aplica un enfoque uniforme en todos los Estados miembros. Asimismo, según se ha explicado anteriormente, se requiere un enfoque armonizado para evitar distorsiones de la competencia y riesgos de fragmentación del mercado interno.

Esta opción también es coherente con las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para nuevos turismos y vehículos comerciales ligeros establecidas en los Reglamentos (CE) 443/2009 y (UE) 510/2011.

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

- **Evaluaciones *ex post*/control de calidad de la legislación existente**

No ha sido posible realizar ninguna evaluación en vista de la ausencia de legislación de la UE que establezca normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para los vehículos pesados.

- **Consultas con las partes interesadas**

La Comisión solicitó la opinión de las partes interesadas a través de los siguientes elementos:

- a) una consulta pública en línea (del 20 de noviembre de 2017 al 29 de enero de 2018);
- b) un taller con las partes interesadas (16 de enero de 2018);
- c) reuniones con asociaciones relevantes del sector en representación de fabricantes de vehículos, proveedores de componentes y materiales, proveedores de combustible;
- d) reuniones con autoridades de los Estados miembros, fabricantes de vehículos, proveedores, interlocutores sociales y ONG;
- e) documentos de posición presentados por partes interesadas y Estados miembros.

En el anexo 2 de la evaluación del impacto que acompaña la presente propuesta se ofrece un resumen de la consulta a las partes interesadas.

Los principales resultados de la consulta a las partes interesadas pueden resumirse como sigue.

Cuando se les preguntó, por orden de preferencia, cuáles eran sus opciones preferidas para reducir las emisiones de CO₂ de los nuevos vehículos pesados y contribuir a los objetivos sobre energía y clima para 2030, la opción preferida entre todas las partes interesadas fue una legislación que estableciera normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos pesados en la UE.

No obstante, si bien todas las organizaciones de la sociedad civil están a favor de objetivos vinculantes de reducción de emisiones de CO₂ de los vehículos pesados en la UE, algunos fabricantes de vehículos pesados y sus asociaciones expresaron una preferencia por otras medidas con un enfoque integral, como una legislación que defina un régimen de etiquetado del CO₂ en la UE, la inclusión del sector del transporte en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE, otros incentivos como impuestos sobre el combustible a escala nacional o una tasa por el uso de la red viaria basada en el CO₂.

Aunque la fijación de normas de emisión de CO₂ para los vehículos pesados no es la opción preferida expresada por los fabricantes, estos han propuesto el establecimiento de objetivos de emisión de CO₂ para 2025 y 2030 en el rango inferior de las opciones consideradas en la evaluación del impacto y han solicitado una revisión del objetivo para 2030 a principios de la década de 2020.

Las organizaciones no gubernamentales (ONG) de defensa del medio ambiente respaldaron la aplicación de un único objetivo de CO₂ a partir de 2025, a un nivel equivalente al rango superior de las opciones consideradas, y sugirieron al mismo tiempo el establecimiento del objetivo para 2030 en una fase posterior.

En relación con los incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión (ZEV/LEV), los fabricantes expresaron una preferencia por un régimen de supercréditos en el que estos vehículos se contabilizarían varias veces para cumplir el objetivo específico de CO₂ del fabricante. Las ONG medioambientales estuvieron a favor de un mandato que obligue a los fabricantes a matricular una proporción mínima de ZEV/LEV o bien de un mandato flexible según el cual el objetivo de CO₂ de un fabricante se relajaría si la proporción de ZEV/LEV supera un índice de referencia.

Todas las partes interesadas estuvieron a favor de una implementación rentable; los fabricantes respaldaron la máxima flexibilidad posible y las ONG respaldaron solo un régimen de comercio. La mayoría de las partes interesadas eran partidarias de establecer un proceso para evaluar la representatividad de las emisiones de CO₂ certificadas frente a las emisiones en condiciones reales.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Para la valoración cuantitativa de las repercusiones económicas, sociales y medioambientales de las opciones estratégicas, el informe de evaluación del impacto se basa en una serie de modelos y en un conjunto específico de curvas de costes, que cubren una gama amplia de tecnologías para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados.

Estas curvas de costes, que muestran el potencial de reducción de CO₂ y los costes para más de 50 tecnologías, se desarrollaron como parte de un estudio realizado por contratistas de la Comisión¹³ y el trabajo del JRC¹⁴.

El modelo PRIMES-TREMOVE se utiliza para proyectar la evolución del sector del transporte por carretera para varios escenarios. Este modelo ha sido utilizado sistemáticamente por la Comisión para sus iniciativas sobre el clima, la energía y el transporte. Asimismo, para la evaluación del coste se utilizó el modelo DIONE desarrollado por la DG JRC y para cuantificar los impactos en el PIB y la cifra de negocios sectorial se utilizó el modelo EXIOMOD macroeconómico.

Se recopiló más información a través de estudios encargados a contratistas externos con la participación del JRC, que abordan en particular los siguientes asuntos:

- los elementos que pueden repercutir en la competitividad industrial y el empleo;
- el impacto de los diferentes enfoques reguladores, los parámetros reguladores y los posibles elementos de diseño (modalidades);
- las repercusiones en las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes.

La información sobre los datos y modelos analíticos utilizados se presenta en el capítulo 6 y en el anexo 4 de la evaluación del impacto.

• **Evaluación de impacto**

La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta se ha preparado y desarrollado conforme a las orientaciones aplicables de «Legislar mejor». El Comité de Control Reglamentario emitió un dictamen negativo en un primer proyecto, el 4 de abril de 2018.

Se han incorporado al proyecto revisado las mejoras sugeridas por el Comité. Hacen referencia a los elementos principales siguientes: 1) aclaraciones y ampliación del análisis de los fallos del mercado, en concreto en relación con las asimetrías de la información del mercado; 2) análisis adicional, mejor presentación y clarificación de las tecnologías disponibles y futuras, así como sus incertidumbres relacionadas, incluido con el añadido de un cuadro de resumen de las tecnologías; 3) mejor presentación de las estrategias anteriores y futuras de la Comisión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados de aquí a 2030; 4) más información sobre los supuestos básicos detrás de los cálculos sobre los ahorros previstos.

La segunda versión del proyecto de evaluación de impacto obtuvo un dictamen positivo del Consejo el 19 de abril de 2018. La versión final incluye más mejoras recomendadas por el Consejo en su dictamen final: 1) más información sobre la importancia de anteriores trabajos en medición, certificación, seguimiento y notificación, para regular las emisiones de CO₂ en el sector de los vehículos pesados; 2) explicaciones más completas de la inercia en el desarrollo de nuevas tecnologías de ahorro de combustible y la forma en que las

¹³ «Heavy Duty Vehicles - support for preparation of impact assessment for CO₂» (Vehículos pesados: apoyo para la preparación de la evaluación del impacto para CO₂), estudio para la Comisión elaborado por TNO, TUG, CE Delft e ICCT, informe publicado próximamente;

¹⁴ «Heavy Duty Vehicles CO₂ Emission Reduction Cost Curves and Cost Assessment – enhancement of the DIONE model» (Evaluación de los costes y curvas de costes de la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados), JRC, publicado próximamente.

incertidumbres del mercado llevan a que los operadores inviertan menos de lo necesario en tecnologías de ahorro de combustible.

Opciones de actuación

Las opciones estratégicas consideradas en la evaluación de impacto se agrupan en cinco elementos clave destinados a resolver los problemas detectados y alcanzar los objetivos estratégicos.

1) Objetivos de emisión de CO₂ (ámbito de aplicación, métrica, unidad métrica, nivel, calendario) en todo el parque de vehículos de la UE

A la hora de definir los objetivos de emisión de CO₂ para todo el parque de vehículos de la UE se tuvieron en cuenta los aspectos siguientes: ámbito de aplicación, métrica, unidad métrica, nivel, calendario.

En relación con el ámbito de aplicación de la propuesta, las opciones consideradas fueron cubrir los cuatro grupos principales de vehículos que serán cubiertos por el Reglamento de certificación a 1 de enero de 2019 o bien cubrir solo el grupo más grande, en ambos casos con el uso de normas de CO₂ para el vehículo completo. Una tercera opción analizada fue la adición de normas de CO₂ solo para motores.

La opción preferida es cubrir los cuatro grupos de vehículos con los mayores niveles de emisión de CO₂, aplicando normas de CO₂ para todo el vehículo. Esto garantizará la máxima eficacia en términos de beneficios ambientales y valor añadido.

En relación con la métrica de los objetivos, las opciones consideradas incluyen un enfoque de *Tank-to-Wheel (TTW)* (combustible desde el depósito del vehículo hasta el consumo durante la conducción) y de *Well-To-Wheel (WTW)* (combustible desde el pozo de extracción hasta el consumo durante la conducción). En relación con las unidades métricas para expresar los objetivos, se consideraron tres opciones, cada una de las cuales recoge la utilidad de los vehículos pesados en diferente grado.

La opción preferida es utilizar el enfoque de TTW con objetivos establecidos en g de CO₂/tkm. Esto garantiza la coherencia con la práctica normativa vigente, evita la doble reglamentación y la confusión de responsabilidades entre los fabricantes y los proveedores de combustible. La unidad métrica también tiene plenamente en cuenta la utilidad de los camiones cubiertos.

Se analizó una amplia variedad de niveles objetivo y diferentes opciones de calendario que cubrieran las opiniones expresadas por las partes interesadas.

En vista del análisis realizado, la opción preferida es establecer objetivos de CO₂ vinculantes a partir de 2025 con una reducción de las emisiones en comparación con los niveles de 2019, en función de la implementación de las tecnologías rentables disponibles. Para 2030, las incertidumbres sobre la adopción de tecnologías más avanzadas todavía no disponibles son mayores. Este es el motivo por el cual la opción preferida es establecer solo un objetivo al que aspirar para 2030. Por lo tanto, debería llevarse a cabo una primera revisión en 2022 con el fin de: i) establecer el objetivo obligatorio también para 2030; ii) evaluar las modalidades para la implementación; iii) revisar el ámbito de aplicación para cubrir también los camiones más pequeños, así como los autobuses, los autocares y los remolques.

Un enfoque de este tipo ofrecerá una señal clara y temprana para las inversiones en expectativas a medio plazo y ayudará a los Estados miembros a cumplir los objetivos establecidos de conformidad con el Reglamento de reparto del esfuerzo.

2) Distribución del objetivo de todo el parque de vehículos de la UE entre los grupos de vehículos y fabricantes

Mientras que el objetivo de CO₂ de todo el parque de vehículos de la UE define el nivel de ambición de la política, su aplicación práctica requiere tener en cuenta la composición del parque de los fabricantes en términos de distribución entre los diferentes grupos de vehículos. El cumplimiento de los objetivos tendrá que demostrarse al nivel del fabricante. Las opciones de distribución consideradas incluyen objetivos separados para el subgrupo de vehículos pesados o un solo objetivo por fabricante, calculado como la media ponderada de todos los objetivos de los subgrupos, teniendo en consideración el número de vehículos en cada subgrupo y su utilidad.

La opción preferida es un objetivo medio ponderado único para cada fabricante. Esta opción es la mejor en términos de eficiencia y proporcionalidad. Ofrece flexibilidad al permitir un equilibrio entre el rendimiento insuficiente de los vehículos en determinados subgrupos y la superación de los objetivos para otros subgrupos de vehículos.

3) Incentivos para vehículos de emisión cero y de baja emisión (ZEV/LEV)

La evaluación de impacto consideró cuatro tipos de incentivos específicos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión (ZEV/LEV). Estos incluyen los supercréditos, un sistema de créditos unilaterales y bilaterales relacionados con los objetivos, así como un mandato.

Asimismo, se evaluó una variante en la que se extendió el incentivo de ZEV/LEV al cubrir también otros vehículos pesados como autobuses y camiones pequeños que inicialmente no estarían sujetos a los objetivos de CO₂.

La opción preferida es establecer un incentivo de ZEV/LEV en forma de supercréditos con suficientes garantías para prevenir el debilitamiento de los objetivos de CO₂. Esta se considera la opción más eficaz, teniendo en cuenta el estado específico de desarrollo e implementación de tecnologías de emisión cero y de baja emisión en el sector de los vehículos pesados.

4) Elementos para una aplicación rentable

Se evaluaron diferentes elementos que posibilitan una aplicación rentable. Estos incluyen: 1) exenciones para vehículos profesionales, por ejemplo, vehículos de construcción, camiones de la basura, 2) uso compartido, 3) comercio y 4) acumulación y préstamos.

Debido al limitado potencial de reducción de las emisiones de CO₂ rentable para los vehículos profesionales por su bajo kilometraje y carga útil en comparación con otros vehículos pesados, la opción preferida es eximir a estos vehículos de los objetivos de reducción de las emisiones de CO₂.

En relación con las flexibilidades, la opción preferida es prever la acumulación y el préstamo de créditos de CO₂ en los diferentes años de cumplimiento, incluyendo las garantías necesarias para asegurar la eficacia medioambiental de la legislación. Esta es la opción más eficaz y la que menos distorsiona el mercado.

5) Problemas relacionados con la gobernanza

La eficacia de los objetivos de CO₂ para reducir las emisiones en tiempo real depende, por una parte, de la representatividad de los resultados de la herramienta de simulación VECTO con respecto a la conducción media en condiciones reales y, por otra parte, de la medida en que los vehículos pesados comercializados se ajustan a los vehículos de referencia sometidos a la homologación de tipo. Las opciones consideradas se refieren a las emisiones en condiciones reales, la vigilancia del mercado y las sanciones.

Las opciones preferidas son las siguientes:

- a) Ordenar la recogida, publicación y seguimiento de los datos sobre consumo de combustible en condiciones reales notificados por los fabricantes, en función de los parámetros de consumo de combustible normalizados obligatorios.
- b) Introducir pruebas de conformidad durante el servicio y ordenar la notificación de desviaciones y la introducción de un mecanismo de corrección.
- c) Aplicar sanciones económicas en caso de incumplimiento de los objetivos de CO₂.

Estas opciones potenciarán la eficacia, la eficiencia y el valor añadido de la legislación.

Referencia del Resumen ejecutivo de la evaluación de impacto: SWD(2018)186

Referencia del dictamen del Comité de Control Reglamentario: SEC(2018) 233

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

De acuerdo con el compromiso de la Comisión de «Legislar mejor», la propuesta se ha elaborado de forma inclusiva, sobre la base de la transparencia y de la interacción constante con las partes interesadas.

La evaluación de impacto también ha analizado la posibilidad de simplificar la legislación y reducir los costes administrativos innecesarios.

Se prevén exenciones de las normas de emisión de CO₂ para los vehículos profesionales.

Además, la propuesta contiene varios elementos para una ejecución rentable como la acumulación y el préstamo, que reducen los costes de cumplimiento para los fabricantes.

La implementación del sistema de supercrédito propuesto para los vehículos de emisión cero y de baja emisión no generaría una carga administrativa adicional ya que no requiere notificaciones adicionales.

Los efectos, en términos de carga administrativa, de las opciones relativas a la gobernanza dependerán de las medidas concretas de aplicación.

La iniciativa en sí misma no supondrá costes administrativos adicionales para las autoridades de homologación de tipo. Los costes relacionados con la certificación y el seguimiento y notificación de datos sobre emisiones de CO₂ se han tenido en consideración en el contexto de estas propuestas.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Las repercusiones presupuestarias que pueden derivarse de la aplicación de la propuesta de Reglamento son muy limitadas (para más detalles, véase la ficha financiera legislativa adjunta).

5. OTROS ELEMENTOS

• Planes de ejecución y disposiciones sobre seguimiento, evaluación e información

La propuesta se desarrolla a partir del Reglamento de certificación¹⁵ y el Reglamento sobre seguimiento y notificación¹⁶.

En aplicación de este último, la Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA) combinará los datos de matriculaciones de las autoridades nacionales con los datos de control de los fabricantes y publicará, por fabricante y grupo de vehículos, datos de control anual para cada nuevo vehículo certificado matriculado en la UE.

Asimismo, la evaluación de impacto ofrece la opción de complementar la propuesta de Reglamento sobre el seguimiento y notificación de los datos de emisión de CO₂ de los vehículos pesados con las dos medidas de seguimiento adicionales siguientes.

- la recogida, publicación y seguimiento de los datos sobre consumo de combustible en condiciones reales notificados por los fabricantes y los parámetros de consumo de combustible obligatorios;
- la introducción de pruebas de conformidad durante el servicio y la obligación de notificar las desviaciones respecto a los valores de la homologación de tipo, en combinación con un mecanismo de corrección.

Estas medidas de seguimiento complementarias reforzarían el proceso de seguimiento y garantizarían la eficacia de la iniciativa legislativa propuesta.

• Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Artículo 1. Objeto

Este artículo establece el objetivo del presente Reglamento, que es contribuir a lograr las reducciones de las emisiones de CO₂ exigidas como parte del Reglamento de reparto del esfuerzo, mediante la reducción de las emisiones en el sector del transporte por carretera. También especifica los objetivos de reducción relativos que debe alcanzar el parque de vehículos de la Unión de nuevos vehículos pesados en el período de 2025 a 2029. Establece un objetivo al que aspirar para 2030 que debe determinarse en función de una revisión en 2022.

Los objetivos se establecen como reducción relativa de las emisiones específicas medias de los vehículos matriculados en el año de referencia 2019, que es el primer año del que se dispondrá de datos de emisión de CO₂ que han sido seguidos oficialmente. Los objetivos se atribuyen a cada subgrupo de vehículos según la definición en la sección 1 del anexo I. Los vehículos profesionales (por ejemplo, camiones de la basura y camiones de construcción) no tienen el mismo potencial de reducción de CO₂ que los vehículos pesados usados para la entrega de mercancías, por lo que se excluyen del cálculo de las emisiones de referencia de CO₂.

Las emisiones de referencia de CO₂ se determinan de conformidad con la sección 3 del anexo I.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

¹⁵ Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión relativo a la determinación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados.

¹⁶ COM(2017) 279 final.

En este artículo se definen los vehículos que forman parte del ámbito de aplicación de este Reglamento con referencia a las categorías correspondientes definidas en la legislación sobre la homologación de tipo y a los cuatro grupos de vehículos para los que se dispondrá de datos de emisión de CO₂ certificados a partir de 2019. Los vehículos de las categorías M2 (autobuses) y M3 (autocares) y los vehículos de la categoría N (camiones) que no forman parte de los cuatro grupos de vehículos mencionados anteriormente no estarán sujetos a los requisitos de reducción de CO₂, pero deben tenerse en cuenta para los incentivos facilitados para los vehículos de emisión cero y de baja emisión (véase el artículo 5).

Asimismo, en la disposición se especifica cuándo los vehículos se consideran de nueva matriculación a los fines del Reglamento.

Artículo 3. Definiciones

En este artículo se establecen las definiciones que se aplicarán a los fines de este Reglamento.

Artículo 4. Emisiones específicas medias de un fabricante

De conformidad con este artículo, la Comisión determinará y publicará anualmente las emisiones específicas medias de CO₂ de cada fabricante a partir de 2019. Los datos utilizados como base para el cálculo de las emisiones medias son notificados por los fabricantes correspondientes en virtud del Reglamento (UE) n.º .../2018. Para reflejar la utilidad y la especificidad de los vehículos, los vehículos pesados individuales deben asignarse a diferentes subgrupos de vehículos, en los que se aplican ponderaciones específicas para los perfiles de misión (por ejemplo, los patrones de uso de los vehículos), las cargas útiles y los kilometrajes anuales. Asimismo, se tiene en cuenta la proporción de vehículos del fabricante en cada subgrupo de vehículos. Los vehículos profesionales de las categorías N2 y N3 (por ejemplo, camiones de la basura, camiones de construcción) no tienen el mismo potencial de reducción de CO₂ que los vehículos pesados usados para la entrega de mercancías, por lo que no se incluirán en el cálculo de la media. Las fórmulas para calcular las emisiones medias específicas se establecen en la sección 2 del anexo I.

Artículo 5. Vehículos pesados de emisión cero y de baja emisión

Para incentivar la implementación de vehículos pesados de emisión cero y de baja emisión, estos vehículos deben contarse varias veces con el fin de determinar las emisiones específicas medias del fabricante a partir de 2019. Los fabricantes de vehículos de baja emisión y emisión cero se beneficiarán de estos «supercréditos» para cada vehículo de baja emisión y emisión cero comercializado con un factor de multiplicación diferente de acuerdo con las emisiones de CO₂ del vehículo.

También se facilita un incentivo específico para los vehículos pesados de emisión cero de las categorías M2 (autobuses) y M3 (autocares), así como determinados vehículos de categoría N (camiones pequeños), incluidos los vehículos profesionales de emisión cero. Si bien estas categorías de vehículos no están sujetas a los requisitos de reducción de CO₂ de conformidad con este Reglamento, se tienen en consideración para determinar el factor de baja emisión y emisión cero.

Los vehículos pesados de baja emisión son vehículos pesados con emisiones específicas por debajo de 350 g CO₂/km, es decir, aproximadamente menos de la mitad de la media de las emisiones del parque de vehículos.

Para preservar la integridad medioambiental de los objetivos, la disminución de las emisiones específicas medias de los fabricantes mediante el régimen de incentivos para vehículos de baja emisión y emisión cero debe estar sujeto a un límite.

Las fórmulas para calcular el factor de baja emisión y emisión cero se establecen en el punto 2.3 del anexo I.

Artículo 6. Objetivos de emisión específicos de los fabricantes

En este artículo se establece el cálculo de los objetivos de emisiones específicos anuales del fabricante para el año natural anterior, empezando en 2026. De este modo, los primeros objetivos anuales se calcularán para el año natural 2025. Los objetivos deben tener en consideración los objetivos de reducción globales para 2025 y 2030, respectivamente, así como la utilidad y las especificidades de los diferentes vehículos pesados del mismo modo que para el cálculo de las emisiones específicas medias. Los objetivos de emisión específicos anuales del fabricante, por lo tanto, se calcularán como media ponderada de los objetivos determinados para cada uno de los subgrupos de vehículos.

Las fórmulas para calcular el objetivo de emisiones específico se establecen en la sección 4 del anexo I.

Artículo 7. Créditos y deudas de emisiones

En este artículo se establece un mecanismo de «acumulación y préstamos» que permite al fabricante equilibrar el incumplimiento de sus objetivos de emisión específicos en un año con la superación de los objetivos en otro año. Con ese fin, el fabricante puede «acumular» créditos de emisión, si sus emisiones son inferiores a una trayectoria de reducción determinada como trayectoria lineal desde las emisiones de CO₂ de referencia de 2019 hasta los objetivos de 2025 y desde los objetivos de 2025 hasta los objetivos de 2030. Se necesitan dos trayectorias diferentes para tener en cuenta que las pendientes pueden diferir en función de los objetivos exactos determinados para 2025 y 2030. Para incentivar reducciones tempranas de las emisiones, pueden adquirirse créditos de emisión ya de 2019 a 2024 y, del mismo modo, para el período de 2025 a 2029. Los créditos de emisiones adquiridos en el período de 2019 a 2024 se tienen en consideración para evaluar el cumplimiento del objetivo de emisión específico de los fabricantes solamente en 2025. No se permitirá ninguna otra transferencia de créditos adquiridos durante el período de 2019 a 2024. Los créditos de emisiones también pueden adquirirse y utilizarse para el siguiente período de 2025 a 2029. En caso de que un fabricante supere su objetivo en alguno de los años de 2025 a 2029, puede adquirir una deuda de emisiones limitada que deberá saldarse a más tardar en 2029. La deuda de emisiones totales no debe superar el 5 % del objetivo de emisiones específico del fabricante en 2025, de lo contrario se impondrá una prima por exceso de emisiones de conformidad con el artículo 8.

Los créditos y deudas de emisión son elementos definidos para los cálculos, pero no deben tenerse en cuenta como activos transferibles o sujetos a medidas fiscales.

En la sección 5 del anexo I se establecen las fórmulas para calcular la trayectoria de reducción de CO₂ y los créditos y las deudas de emisión.

Artículo 8. Cumplimiento de los objetivos de emisión específicos

En caso de que se considere que un fabricante tiene un exceso de emisiones, teniendo en cuenta los créditos y deudas de emisiones adquiridos de conformidad con el artículo 7, la Comisión impondrá una sanción económica en forma de prima por exceso de emisiones. El nivel de la prima queda establecido en 6 800 € por g/tkm, equivalente a 570 € por g/km, sobre la base de una carga útil media de 12 toneladas, de exceso de emisiones que reflejan el coste marginal de las tecnologías de reducción de las emisiones de CO₂.

En la sección 6 del anexo I se establecen las fórmulas para calcular el exceso de emisiones. Los métodos para calcular las primas se determinarán mediante un acto de ejecución.

Artículo 9. Verificación de los datos de control

Este artículo establece un mecanismo para introducir en la normativa en materia de homologación de tipo un procedimiento para los controles de conformidad en circulación de los valores de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados. Las autoridades de homologación de tipo deben notificar cualesquiera desviaciones detectadas y la Comisión debe tenerlas en cuenta al comprobar que los fabricantes cumplen sus objetivos. La disposición incluye una atribución de competencias a la Comisión para establecer los detalles de dicho procedimiento mediante un acto de ejecución.

Artículo 10. Publicación de datos y comportamiento del fabricante

Este artículo enumera los datos que la Comisión publicará con respecto al cumplimiento del objetivo anual de los fabricantes (es decir, la decisión de seguimiento anual).

Este artículo también capacita a la Comisión para ajustar las emisiones de referencia de CO₂ en 2019 de conformidad con unos procedimientos bien definidos (establecidos en el artículo 12 y el anexo II), para reflejar ajustes de los valores de carga útil o cambios en el procedimiento de homologación de tipo que tengan un impacto no despreciable en las emisiones de CO₂ determinadas para un vehículo pesado. El ajuste afectará al cálculo de los objetivos de emisión específicos de los fabricantes en el año posterior a su adopción.

Artículo 11. Emisiones de CO₂ y consumo de energía en condiciones reales

Este artículo faculta a la Comisión para supervisar y evaluar la representatividad en condiciones reales de los valores de emisión de CO₂ simulados con VECTO, herramienta conforme al Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión. A tal fin, la Comisión debe tener la facultad de solicitar a los Estados miembros y a los fabricantes que recopilen y le notifiquen los datos en condiciones reales. Este enfoque sigue el propuesto para los vehículos ligeros y, como primera medida, requiere la introducción de unos parámetros de consumo de combustible normalizados obligatorios en los vehículos pesados.

Artículo 12. Ajustes en los anexos I y II

El progreso técnico y los cambios en los procedimientos de homologación de tipo pueden afectar al nivel de los valores de emisión de CO₂ oficiales determinado para los vehículos pesados que entran en el ámbito de aplicación de este Reglamento. Para tener en cuenta estos cambios, este artículo faculta a la Comisión para ajustar determinados parámetros técnicos establecidos en los anexos I y II, incluida la adopción de una metodología para determinar un vehículo representativo para cada subgrupo de vehículos, en función del cual se evaluarán estos cambios. Los ajustes propuestos siguen los pasos claramente definidos y establecidos en las secciones 1 y 2 del anexo II.

Artículo 13. Revisión y presentación de informes

Este artículo exige a la Comisión que facilite un informe sobre la eficacia de este Reglamento, que deberá presentarse en 2022. En el informe debe abordarse el objetivo de reducción de las emisiones para 2030, así como el establecimiento de objetivos de reducción para otros vehículos pesados que todavía no están sujetos a requisitos de reducción. El informe también debe cubrir la eficacia de las modalidades, es decir, el sistema de incentivos para vehículos de baja emisión y emisión cero y el mecanismo de «acumulación y préstamos» y tener en cuenta la necesidad de prolongar esas modalidades más allá de 2030. Si fuera necesario, el informe debe ir acompañado de una propuesta de modificación del Reglamento.

Artículos 14 y 15. Comitología y delegación de poderes

Se trata de disposiciones normalizadas sobre el procedimiento de comité y la delegación de poderes.

Artículo 16. Modificación del Reglamento (CE) n.º 595/2009

El objetivo de esta enmienda es introducir una base jurídica en el Reglamento (CE) n.º 595/2009 (Reglamento de homologación de tipo de emisiones Euro 6) para que la Comisión establezca un procedimiento de conformidad en circulación para verificar las emisiones de CO₂ de vehículos pesados. Este procedimiento es esencial para una vigilancia eficaz del mercado del sistema de homologación de tipo y de los valores de las emisiones de CO₂ utilizados a efectos del cumplimiento de los objetivos.

Anexo I

En el anexo I se establecen los requisitos técnicos y las fórmulas para los elementos siguientes:

- Atribución a subgrupos de vehículos
- Cálculo de las emisiones medias específicas de un fabricante
- Cálculo de las emisiones de referencia de CO₂
- Cálculo del objetivo de emisiones específicas de un fabricante
- Cálculo de la trayectoria de reducción de CO₂ y los créditos y deudas de emisiones
- Determinación del exceso de emisiones de un fabricante

Anexo II

En el anexo II se establecen los procedimientos para el ajuste de las emisiones de referencia de CO₂, es decir, los factores de ajuste de la carga útil (sección 1) y la metodología para tener en cuenta los cambios en los procedimientos de homologación de tipo (sección 2).

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

Prevía transmisión del proyecto de acto legislativo a los parlamentos nacionales,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁷,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones¹⁸,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) La ambición de la Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones es clara: de aquí a mitad de siglo, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte deberán ser, como mínimo, un 60 % inferiores a las de 1990 y estar claramente encauzadas hacia un nivel de cero emisiones. Las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte que perjudican nuestra salud también deben reducirse drásticamente sin demora.
- (2) A partir de la estrategia de movilidad de bajas emisiones, la Comisión adoptó dos paquetes de medidas de movilidad en mayo¹⁹ y noviembre de 2017²⁰. Dichos paquetes establecen un programa positivo en el que se presenta la estrategia de movilidad de bajas emisiones y se asegura una fácil transición a una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos.
- (3) Este Reglamento forma parte del tercer paquete de «Europa en movimiento», que responde a la nueva estrategia política industrial de septiembre de 2017²¹, y que está diseñado para completar el proceso de permitir que la Unión aproveche todas las ventajas de la modernización y descarbonización de la movilidad. El objetivo del paquete es hacer que la movilidad europea sea más segura y accesible, la industria

¹⁷ DO C [...] de [...], p. [...].

¹⁸ DO C [...] de [...], p. [...].

¹⁹ Europa en movimiento: Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos, COM (2017) 283 final.

²⁰ Hacia la consecución de una movilidad de bajas emisiones. Una Unión Europea que proteja el planeta, empodere a sus consumidores y defienda a su industria y sus trabajadores, COM(2017) 675 final.

²¹ Invertir en una industria inteligente, innovadora y sostenible. Estrategia renovada de política industrial de la UE, COM(2017) 479 final.

europea más competitiva y los puestos de trabajo europeos más estables, además de lograr un sistema de movilidad más limpio y mejor adaptado al imperativo de hacer frente al cambio climático. Esto requerirá el pleno compromiso de la Unión, los Estados miembros y las partes interesadas, en particular en el redoblamiento de los esfuerzos para reducir las emisiones de CO₂ y la contaminación atmosférica.

- (4) El presente Reglamento, junto con las normas de emisión de CO₂ para turismos y vehículos comerciales ligeros²², traza una trayectoria clara para las reducciones de las emisiones de CO₂ del sector del transporte por carretera y contribuye a cumplir el objetivo vinculante de reducción interna del 40 % como mínimo de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía de aquí a 2030, en comparación con 1990, tal como quedó refrendado en las Conclusiones del Consejo Europeo de los días 23 y 24 de octubre de 2014, y aprobado como contribución prevista determinada a nivel nacional de la Unión, de conformidad con el Acuerdo de París en la reunión del Consejo de Medio Ambiente de 6 de marzo de 2015.
- (5) Las Conclusiones del Consejo Europeo de octubre de 2014 aprobaron una reducción del 30 % de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030, en comparación con 2005, para los sectores que no forman parte del régimen de comercio de derechos de emisión de la Unión. El transporte por carretera es uno de los principales contribuyentes a las emisiones de esos sectores y sus emisiones siguen manteniéndose significativamente por encima de los niveles de 1990. Si las emisiones del sector del transporte por carretera continúan creciendo, neutralizarán las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.
- (6) Las conclusiones del Consejo Europeo de octubre de 2014 destacan la importancia de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los riesgos relacionados con la dependencia de los combustibles fósiles en el sector del transporte a través de una perspectiva global y tecnológicamente neutra que promueva la reducción de las emisiones y la eficiencia energética en el transporte, así como el transporte eléctrico y las fuentes de energía renovables en el transporte también a partir de 2020.
- (7) La eficiencia energética como contribución a la moderación de la demanda es una de las cinco dimensiones estrechamente interrelacionadas y mutuamente reforzadas de la Estrategia de la Unión de la Energía, adoptada el 25 de febrero de 2015, para ofrecer a los consumidores de la Unión Europea una energía segura, sostenible, competitiva y asequible. La Estrategia de la Unión de la Energía establece que, si bien todos los sectores económicos deben tomar medidas para aumentar la eficiencia de su consumo energético, el transporte tiene un enorme potencial de eficiencia energética.
- (8) Las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados, como camiones, autobuses y autocares, representan aproximadamente el 6 % del total de emisiones de la UE y el 25 % de las emisiones de CO₂ de su transporte por carretera. Si no se toman medidas, se prevé que la proporción de emisiones de los vehículos pesados aumente aproximadamente un 9 % entre 2010 y 2030. Actualmente, el derecho de la Unión no establece requisitos de reducción del CO₂ para los vehículos pesados.
- (9) Para explotar por completo el potencial de eficiencia energética y garantizar que el sector del transporte por carretera en su totalidad contribuye a las reducciones

²² Reglamento (UE) n.º .../... del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 (DO L de ..., p. ...).

acordadas de las emisiones de gases de efecto invernadero, conviene complementar las normas de emisión de CO₂ existentes para los nuevos turismos y vehículos comerciales ligeros con el establecimiento de normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para los nuevos vehículos pesados. Estas normas impulsarán la innovación en las tecnologías de consumo eficiente de combustible y contribuirán a reforzar el liderazgo tecnológico de los fabricantes y proveedores de la Unión.

- (10) Teniendo en cuenta que el cambio climático es un problema transfronterizo y la necesidad de garantizar el buen funcionamiento del mercado único para los servicios de transporte por carretera y los vehículos pesados, es conveniente establecer normas de emisión de CO₂ para vehículos pesados al nivel de la Unión. Estas normas deberán diseñarse sin perjuicio de la legislación en materia de competencia.
- (11) Al definir los niveles de reducción que deben alcanzarse en el parque de vehículos pesados de la Unión, se han tenido en cuenta la eficacia de los niveles de reducción en la consecución de una contribución eficaz a la reducción de las emisiones de los sectores cubiertos por el Reglamento [(UE) n.º .../2018 de reparto del esfuerzo] a más tardar en 2030, los costes y los ahorros resultantes para la sociedad, los fabricantes, los operadores de transporte, los consumidores, así como sus implicaciones directas e indirectas en el empleo, la innovación y los beneficios colaterales generados en términos de reducción de la contaminación atmosférica y la mejora de la seguridad energética.
- (12) Se ha introducido un nuevo procedimiento para determinar las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados individuales como parte de la implementación del Reglamento (CE) n.º 595/2009²³. El Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión²⁴ facilita una metodología, basada en la herramienta VECTO, mediante la cual pueden simularse las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de todos los vehículos pesados. La metodología permite tener en cuenta la diversidad del sector de los vehículos pesados y el nivel elevado de personalización de los vehículos individuales. En un primer paso, desde el 1 de enero de 2019, las emisiones de CO₂ se determinan para cuatro grupos de vehículos pesados que representan aproximadamente entre el 65 y el 70 % de todas las emisiones de CO₂ del parque de vehículos pesados de la Unión.
- (13) A la luz de la innovación y en consideración de la implementación de nuevas tecnologías para la mejora de la eficiencia en términos de consumo de combustible de los vehículos pesados, la herramienta de simulación VECTO y el Reglamento (UE) 2017/2400 se actualizarán continua y oportunamente.
- (14) Los datos de emisiones de CO₂ determinados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/2400 serán objeto de un seguimiento de acuerdo con el Reglamento (UE)

²³ Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE.

²⁴ Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2017, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la determinación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados, y por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, DO L 349 de 29.12.2017, p. 1.

n.º .../2018 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵. Estos datos deben sentar las bases para determinar los objetivos de reducción que deben alcanzar los cuatro grupos de vehículos pesados con más emisiones en la Unión, así como determinar las emisiones específicas medias de un fabricante en un año natural determinado.

- (15) Debe establecerse un objetivo de reducción para 2025 como reducción relativa basada en las emisiones medias de CO₂ de estos vehículos pesados en 2019 que refleje la implementación de tecnologías rentables disponibles para los vehículos convencionales. El objetivo de 2030 debe considerarse como una aspiración y el objetivo final se determinará en virtud de una revisión realizada en 2022, por la existencia de más incertidumbres sobre la adopción de tecnologías más avanzadas que todavía no están disponibles.
- (16) El gas natural licuado (GNL) es un combustible disponible alternativo al diésel para los vehículos pesados. La implementación de las tecnologías basadas en GNL más innovadoras actuales y futuras contribuirá al cumplimiento de los objetivos de emisión de CO₂ a corto y medio plazo, ya que el uso de tecnologías de GNL produce menos emisiones de CO₂ en comparación con los vehículos diésel. El potencial de reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos de GNL ya se refleja por completo en VECTO. Asimismo, las tecnologías de GNL actuales garantizan un bajo nivel de emisiones de contaminantes atmosféricos como el NO_x y las partículas en suspensión. Se dispone y se seguirá aplicando también una infraestructura de recarga de combustible mínima suficiente como parte de los marcos de política nacionales para la infraestructura de combustible alternativa.
- (17) Al calcular las emisiones de referencia de 2019 que servirán como base para determinar los objetivos de reducción de 2025 y 2030, debe tenerse en cuenta el potencial de reducción previsto del parque de vehículos pesados en ese período. Por ello, es adecuado excluir del cálculo los vehículos profesionales, como los utilizados para la recogida de basura o los trabajos de construcción. Estos vehículos presentan un kilometraje comparativamente bajo y, debido a su patrón de conducción específico, las medidas técnicas de reducción de las emisiones de CO₂ y de consumo de combustible no parecen ser igual de rentables que para los vehículos pesados utilizados para la entrega de mercancías.
- (18) Los requisitos de reducción de CO₂ deben expresarse en gramos de CO₂ por tonelada kilómetro para reflejar la utilidad de los vehículos pesados.
- (19) Debe garantizarse una distribución equitativa de los requisitos de reducción globales entre los fabricantes, teniendo en cuenta la diversidad de los vehículos pesados en términos de su diseño y patrón de conducción, kilometraje anual, carga útil y configuración de remolque. Por ello, es conveniente distinguir entre los vehículos pesados de conformidad con los diferentes subgrupos separados de vehículos que reflejan el patrón de uso habitual y las características técnicas específicas de los vehículos. Al establecer objetivos específicos anuales del fabricante como media ponderada de los objetivos definidos para cada subgrupo, también se facilitan a los fabricantes los medios para equilibrar eficazmente un rendimiento insuficiente de los vehículos en determinados subgrupos con una superación de los objetivos en otros subgrupos de vehículos, teniendo en cuenta las emisiones de CO₂ medias de la vida útil de los vehículos en los diferentes subgrupos.

²⁵ Reglamento (UE) n.º .../2018 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el seguimiento y la notificación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos, DO L ... de ..., ...

- (20) El cumplimiento de un fabricante de sus objetivos específicos anuales debe evaluarse en función de sus emisiones medias de CO₂. Al determinar las emisiones específicas medias, también deben considerarse las especificidades que se reflejan en los objetivos de los diferentes subgrupos de vehículos. Como consecuencia, las emisiones de CO₂ específicas medias de un fabricante deben basarse en las emisiones medias determinadas para cada subgrupo, incluyendo una ponderación basada en su kilometraje anual medio supuesto y la carga útil media, lo que refleja las emisiones de CO₂ totales de la vida útil. Debido al limitado potencial de reducción de los vehículos profesionales, estos vehículos no deberían tenerse en consideración para el cálculo de las emisiones específicas medias.
- (21) Al contrario que los turismos y las furgonetas, los vehículos pesados de baja emisión y emisión cero todavía no están disponibles en el mercado, salvo los autobuses. Para facilitar una transición fluida hacia una movilidad sin emisiones debe introducirse un mecanismo específico en forma de supercréditos. Esto constituirá un incentivo para el desarrollo y la implantación en el mercado de la Unión de vehículos pesados de emisión cero y de baja emisión que complementarían otros instrumentos de la demanda, como la Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶ conocida como Directiva de los vehículos limpios.
- (22) Con el fin de calcular las emisiones específicas medias de un fabricante, todos los vehículos pesados de baja emisión y emisión cero deben contabilizarse varias veces. El nivel de incentivos debe variar en función de las emisiones de CO₂ reales del vehículo. Para evitar el debilitamiento de los objetivos medioambientales, los ahorros resultantes deben limitarse.
- (23) Los vehículos pesados de baja emisión solo deben incentivarse si sus emisiones de CO₂ son inferiores a la mitad de las emisiones de CO₂ de la media del parque de vehículos de la Unión en 2025. Esto es coherente con el enfoque adoptado para los vehículos ligeros e incentivaría la innovación en este campo.
- (24) Al diseñar el mecanismo de incentivos para la implementación de vehículos de baja emisión y emisión cero, también deberían incluirse los camiones pequeños, los autobuses y los autocares que no están sujetos a los objetivos de emisión de CO₂ conforme a este Reglamento. Estos vehículos también presentan ventajas significativas en cuanto a su contribución a resolver los problemas de contaminación atmosférica en las ciudades. No obstante, cabe destacar que los autobuses de emisión cero ya se comercializan y están incentivados mediante medidas de la demanda, como la contratación pública. Para garantizar que los incentivos están bien equilibrados entre los diferentes tipos de vehículos, los ahorros derivados de los camiones pequeños, los autobuses y autocares de emisión cero también deben estar sujetos a un límite.
- (25) Para promover una implementación rentable de los requisitos de reducción de CO₂, al mismo tiempo que se tienen en cuenta las fluctuaciones de la composición y las emisiones del parque de vehículos con los años, los fabricantes deben tener la posibilidad de equilibrar la superación de los objetivos de emisiones específicos en un año con un rendimiento insuficiente en otro año.

²⁶ Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, modificada por la Directiva .../.../EU [COM(2017) 653 final] (DO L 120 de 15.5.2009, p. 5).

- (26) Para incentivar un cumplimiento temprano de la reducción, un fabricante cuyas emisiones específicas medias se encuentren por debajo de la trayectoria de reducción de emisiones definida por las emisiones de referencia en el objetivo de 2019 y 2025 debe poder ahorrar estos créditos de emisiones para el cumplimiento del objetivo en 2025. De forma similar, un fabricante cuyas emisiones específicas medias se encuentren por debajo de la trayectoria de reducción de emisiones entre los objetivos de 2025 y 2030 debe poder ahorrar estos créditos de emisiones para el cumplimiento de los objetivos en el período de 2025 a 2029.
- (27) En caso de incumplimiento de su objetivo de emisión específico en alguno de los años entre 2025 y 2029, un fabricante también debe tener la posibilidad de adquirir una deuda de emisiones limitada. No obstante, en 2029 los fabricantes deben saldar cualquier deuda de emisiones pendiente.
- (28) Los créditos y deudas de emisiones deben considerarse solo para la determinación del cumplimiento de un fabricante de su objetivo de emisiones específico y no como activos transferibles o sujetos a medidas fiscales.
- (29) La Comisión debe imponer una sanción económica, en forma de prima por exceso de emisiones, en caso de que se considere que un fabricante tiene un exceso de emisiones, teniendo en cuenta los créditos y deudas de emisiones. Con el fin de ofrecer un incentivo suficiente a los fabricantes para que tomen medidas para la reducción de emisiones de CO₂ específicas de los vehículos pesados, la prima debe superar los costes marginales medios de las tecnologías necesarias para cumplir los objetivos. La prima debe considerarse como un ingreso para el presupuesto general de la Unión. La metodología para la recogida de las primas debe ir determinada por medio de un acto de ejecución, teniendo en cuenta la metodología adoptada de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 443/2009.
- (30) Es necesario un mecanismo de cumplimiento sólido para garantizar la consecución de los objetivos previstos en el presente Reglamento. Las obligaciones establecidas para el fabricante de facilitar datos precisos en virtud del Reglamento (UE) n.º .../2018 [seguimiento y notificación de vehículos pesados] y las multas administrativas que pueden imponerse en caso de incumplimiento de dicha obligación contribuyen a garantizar la solidez de los datos utilizados para los fines de cumplimiento de los objetivos en virtud de este Reglamento.
- (31) Para lograr las reducciones de CO₂ establecidas por este Reglamento, es esencial que las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados en uso sean conformes a los valores determinados en virtud del Reglamento (CE) n.º 595/2009 y sus medidas de ejecución. Por lo tanto, la Comisión debe tener la posibilidad de tener en cuenta en el cálculo de las emisiones medias específicas de un fabricante cualquier incumplimiento sistémico detectado por las autoridades de homologación de tipo con respecto a las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados en uso.
- (32) Con el fin de estar en condiciones de adoptar dichas medidas, la Comisión debe tener competencias para preparar y aplicar un procedimiento de verificación de la conformidad en circulación de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados en el mercado. A tal efecto, debe modificarse el Reglamento (CE) n.º 595/2009.
- (33) La eficacia de los objetivos establecidos en el presente Reglamento para reducir las emisiones de CO₂ depende en gran medida de la representatividad de la metodología utilizada para determinar las emisiones de CO₂. En línea con el dictamen del

mecanismo de asesoramiento científico²⁷ en relación con los vehículos ligeros, también es conveniente en el caso de los vehículos pesados poner en marcha un mecanismo que evalúe la representatividad real de las emisiones de CO₂ y los valores de consumo de energía determinados en virtud del Reglamento (UE) 2017/2400. La Comisión debe disponer de competencias para garantizar la disponibilidad pública de dichos datos y, en caso necesario, desarrollar los procedimientos necesarios para identificar y recopilar los datos requeridos para tales valoraciones.

- (34) En 2022, la Comisión debe evaluar la eficacia de las normas de emisión de CO₂ establecidas en este Reglamento y, en particular, el nivel de las reducciones que deben alcanzarse a más tardar en 2030, las modalidades que deben estar disponibles para alcanzar ese objetivo y llegar más allá, así como el establecimiento de objetivos de reducción de CO₂ para otros tipos de vehículos pesados como los camiones pequeños, los autobuses, los autocares y los remolques. Dicha evaluación debe incluir también, estrictamente a los fines del presente Reglamento, consideraciones relativas a los vehículos pesados y a las combinaciones de vehículos que vayan más allá de los pesos y dimensiones estándar aplicables al transporte nacional, por ejemplo los conceptos modulares.
- (35) Para garantizar que las emisiones de CO₂ específicas de los vehículos pesados siguen siendo representativas y están totalmente actualizadas, las modificaciones del Reglamento (CE) n.º 595/2009 y su legislación de ejecución que afecten a estos valores deben reflejarse en este Reglamento. Con ese fin, la Comisión debería tener las competencias para determinar una metodología de definición de un vehículo pesado representativo para cada subgrupo de vehículos, en función del cual se evaluarán los cambios de las emisiones de CO₂ específicas.
- (36) Las competencias de ejecución relativas al artículo 8, apartado 3, al artículo 9, apartado 3, al artículo 11, apartado 3, y al artículo 12, apartado 2, deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁸.
- (37) Con el fin de modificar o complementar los elementos no esenciales de las disposiciones de este Reglamento, la facultad de adoptar leyes de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse a la Comisión en relación con el ajuste de las emisiones de CO₂ de referencia en virtud del artículo 12, apartado 2, y en relación con los anexos I y II que introducen cambios en cuanto a determinados parámetros técnicos, incluidas las ponderaciones de los perfiles de misión, las cargas útiles y los kilometrajes anuales, así como los factores de ajuste de la carga útil. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular a nivel de expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación, de 13 de abril de 2016²⁹. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo deben recibir todos los documentos al mismo tiempo que los expertos de los Estados

²⁷ Grupo de Alto Nivel de Consejeros Científicos, Dictamen científico 1/2016 «Reducir la diferencia entre las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros en condiciones reales y en los ensayos de laboratorio».

²⁸ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

²⁹ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

miembros, y sus expertos deben tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

- (38) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos pesados nuevos, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a su dimensión o efectos, puede lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1 *Objeto y objetivo*

Para contribuir al cumplimiento del objetivo de la Unión de reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero en un 30 % por debajo de los niveles de 2005 en 2030 en los sectores cubiertos por el artículo 2 del Reglamento (UE) n.º 2018/... [Reglamento de reparto del esfuerzo], y al cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París y para garantizar el funcionamiento adecuado del mercado interior, este Reglamento establece las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para los vehículos pesados nuevos por las que las emisiones de CO₂ específicas del parque de vehículos pesados nuevos de la Unión deben reducirse en comparación con las emisiones de CO₂ de referencia de la forma siguiente:

- a) del 1 de enero de 2025 al 31 de diciembre de 2029, el 15 %;
- b) a partir del 1 de enero de 2030 en al menos el 30 % en función de la revisión conforme a lo dispuesto en el artículo 13.

Las emisiones de CO₂ de referencia se basarán en los datos de control de 2019 notificados en virtud del Reglamento (UE) n.º .../2018 [seguimiento y notificación de vehículos pesados], excluidos los vehículos profesionales, y se calcularán de conformidad con el punto 3 del anexo I.

Artículo 2 *Ámbito de aplicación*

1. Este Reglamento se aplicará a los nuevos vehículos de las categorías N2 y N3 que presenten las categorías siguientes:
 - a) camiones rígidos con una configuración de ejes de 4x2 y una masa máxima en carga técnicamente admisible superior a 16 toneladas;
 - b) camiones rígidos con una configuración de ejes de 6x2;
 - c) tractores con una configuración de ejes de 4x2 y una masa máxima en carga técnicamente admisible superior a 16 toneladas;
 - d) tractores con una configuración de ejes de 6x2.

También se aplicará, a los fines del artículo 5 y el punto 2.3 del anexo I, a los vehículos de las categorías M2 y M3, y a los vehículos de la categoría N que no entren en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 510/2011 y no cumplan las características establecidas en los puntos a) a d).

2. Los vehículos mencionados en el apartado 1, a los fines del presente Reglamento, se considerarán vehículos pesados nuevos en un año natural determinado, si se matriculan en la Unión por primera vez en ese año y no han sido matriculados previamente fuera de la Unión.

No se tendrán en cuenta las matriculaciones anteriores realizadas fuera de la Unión menos de tres meses antes de la matriculación en la Unión.

Artículo 3 *Definiciones*

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- a) «emisiones de CO₂ de referencia», la media de las emisiones específicas en 2019 de todos los vehículos pesados nuevos en cada uno de los subgrupos de vehículos, excluidos los vehículos profesionales, determinados de conformidad con el punto 3 del anexo I;
- b) «emisiones específicas», las emisiones de CO₂ de un solo vehículo pesado determinadas de conformidad con el punto 2.1 del anexo I;
- c) «emisiones específicas medias», la media de emisiones específicas de los vehículos pesados nuevos de un fabricante en un año natural concreto, determinadas de conformidad con el punto 2.7 del anexo I;
- d) «objetivo de emisiones específico», el objetivo de un solo fabricante, expresado en g/tkm y determinado anualmente para el año natural precedente de conformidad con el punto 4 del anexo I;
- e) «camión rígido», un camión no diseñado o construido para remolcar un semirremolque;
- f) «tractor», una unidad de tracción diseñada y construida exclusiva o principalmente para remolcar semirremolques;
- g) «subgrupo de vehículos», un grupo de vehículos definido en el punto 1 del anexo I caracterizado por un conjunto común y distintivo de criterios técnicos pertinentes para determinar las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de estos vehículos;
- h) «vehículos profesionales», vehículos pesados no previstos para la entrega de mercancías y para los que se han determinado las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 595/2009 y sus medidas de implementación, solo para perfiles de misión distintos a los definidos en el punto 2.1 del anexo I de este Reglamento;
- i) «fabricante», la persona u organismo responsables de presentar los datos relativos a los vehículos pesados nuevos en virtud del artículo 5 del Reglamento (UE) n.º .../2018 o, en el caso de los vehículos de emisión cero, la persona u organismo responsable de la autoridad de homologación para todos los aspectos del procedimiento de homologación de tipo de vehículos completa de la CE o de la homologación individual de conformidad con la Directiva 2007/46/CE y para garantizar la conformidad de la producción;
- j) «vehículo pesado de emisión cero», un vehículo pesado sin motor de combustión interna o con un motor de combustión interna que emita menos de 1 g CO₂/kWh, determinado de conformidad con el Reglamento (CE) 595/2009 y sus medidas de

ejecución, o que emita menos de 1 g CO₂/km, determinado en virtud del Reglamento (CE) n.º 715/2007 y sus medidas de ejecución;

- k) «vehículo pesado de baja emisión», un vehículo pesado que no sea un vehículo pesado de emisión cero, con emisiones de CO₂ específicas de menos de 350 g CO₂/km, determinadas en virtud del punto 2.1 del anexo I;
- l) «perfil de misión», una combinación de un ciclo de velocidad objetivo, un valor de carga útil, una configuración de carrocería o de remolque y otros parámetros, que refleje el uso específico de un vehículo, sobre cuya base se determinan las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible oficiales de un vehículo pesado;
- m) «ciclo de velocidad objetivo», la descripción de la velocidad del vehículo a la que quiere llegar el conductor o a la que está limitado por las condiciones del tráfico, como función de la distancia cubierta en un viaje;
- n) «carga útil», el peso de las mercancías o las personas que carga un vehículo en diferentes condiciones.

Artículo 4

Emisiones medias específicas de un fabricante

A partir de 2020 y en cada año natural posterior, la Comisión, mediante los actos de ejecución mencionados en el artículo 10, apartado 1, determinará para cada fabricante las emisiones de CO₂ específicas medias en g/tkm para el año natural precedente, teniendo en consideración lo siguiente:

- a) los datos notificados en virtud del Reglamento (UE) n.º .../2018 [seguimiento y notificación de vehículos pesados] para los vehículos pesados nuevos del fabricante matriculados en el año correspondiente, excluidos los vehículos profesionales;
- b) el factor de baja emisión y emisión cero conforme al artículo 5.

Las emisiones medias específicas se calcularán conforme al punto 2.7 del anexo I.

Artículo 5

Vehículos pesados de baja emisión y emisión cero

1. A partir de 2020 y en cada año natural posterior, la Comisión, mediante los actos de ejecución mencionados en el artículo 10, apartado 1, determinará para cada fabricante el factor de baja emisión y emisión cero mencionado en el artículo 4, letra b), para el año natural precedente.

El factor de baja emisión y emisión cero deberá tener en consideración el número y las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados de baja emisión y emisión cero en el parque de vehículos del fabricante en un año natural, incluidos los vehículos de emisión cero de las categorías mencionadas en el segundo párrafo del artículo 2, apartado 1, así como los vehículos profesionales de baja emisión y emisión cero.

El factor de baja emisión y emisión cero se calculará conforme al punto 2.3 del anexo I.

2. A los fines del apartado 1, los vehículos pesados de baja emisión y emisión cero se contabilizarán de la forma siguiente:
 - a) un vehículo pesado de emisión cero se contabilizará como dos vehículos;

- b) un vehículo pesado de baja emisión se contabilizará como hasta dos vehículos, de acuerdo con una función de sus emisiones de CO₂ específicas y del nivel umbral de emisión de 350 g CO₂/km.
3. El factor de baja emisión y emisión cero reducirá las emisiones específicas medias de un fabricante hasta un máximo del 3 %. La contribución de los vehículos pesados de emisión cero de las categorías citadas en el segundo párrafo del artículo 2, apartado 1, a dicho factor reducirá las emisiones específicas medias de un fabricante hasta un máximo del 1,5 %.

Artículo 6

Objetivos de emisiones específicas del fabricante

A partir de 2026 y en cada año natural posterior, la Comisión, mediante los actos de ejecución mencionados en el artículo 10, apartado 1, determinará para cada fabricante un objetivo de emisiones específicas para el año natural precedente. El objetivo de emisión específico será la suma de todos los subgrupos de vehículos de los productos de los valores siguientes:

- a) el objetivo de reducción de CO₂ mencionado en el artículo 1, letras a) o b), según proceda;
- b) las emisiones de referencia de CO₂;
- c) la proporción de vehículos del fabricante en cada subgrupo de vehículos;
- d) los factores de ponderación del kilometraje anual y la carga útil aplicados a cada subgrupo.

El objetivo de emisiones específicas se calculará conforme al punto 4 del anexo I.

Artículo 7

Créditos y deudas de emisiones

1. Con el fin de determinar el cumplimiento de un fabricante de los objetivos de emisiones específicas en el período de 2025 a 2029, deben tenerse en cuenta sus créditos o deudas de emisión, que corresponden al número de vehículos pesados nuevos, excluidos los vehículos profesionales, del fabricante en el año natural, multiplicados por la diferencia entre:

- a) la trayectoria de reducción de CO₂ mencionada en el apartado 2 y las emisiones específicas medias de un fabricante, si la diferencia es positiva («créditos de emisiones»);
- b) las emisiones específicas medias y el objetivo de emisiones específicas de un fabricante, si la diferencia es positiva («deudas de emisiones»).

Los créditos de emisiones se adquirirán en el período de 2019 a 2029. No obstante, los créditos adquiridos en el período de 2019 a 2024 deberán tenerse en cuenta para el propósito de determinar el cumplimiento del fabricante con el objetivo de emisión específico de 2025 solamente.

Las deudas de emisión se adquirirán en el período de 2025 a 2029, pero la deuda total no podrá superar el 5 % del objetivo de emisiones específicas del fabricante en 2025 multiplicado por el número de vehículos pesados del fabricante en ese año («límite de deuda de emisiones»).

Los créditos y deudas de emisiones adquiridos en 2025 y en cualquiera de los años naturales posteriores hasta 2028, cuando estén disponibles, se transferirán de un año natural al siguiente hasta 2029, cuando deberán saldarse todas las deudas de emisiones restantes.

2. La trayectoria de reducción de CO₂ mencionada en el apartado 1, letra a), se establecerá para cada fabricante de conformidad con el punto 5.1 del anexo I, basada en una trayectoria lineal entre las emisiones de CO₂ de referencia mencionadas en el segundo párrafo del artículo 1 y el objetivo de 2025 especificado en la letra a) de ese artículo, y entre el objetivo de 2025 y el objetivo de 2030, especificados en la letra b) de ese artículo.

Artículo 8

Cumplimiento de los objetivos de emisión específicos

1. Cuando se considere que un fabricante tiene un exceso de emisiones en virtud del apartado 2 en un año natural determinado a partir de 2025, la Comisión impondrá una prima por exceso de emisiones calculada de conformidad con la fórmula siguiente:

(Prima por exceso de emisiones) = (exceso de emisiones x 6 800 €/gCO₂/tkm)

2. Se considerará que un fabricante presenta un exceso de emisiones en cualquiera de los casos siguientes:
 - a) cuando, en cualquier año entre 2025 y 2028, la suma de las deudas de emisión reducida por la suma de los créditos de emisión supere el límite de deuda de emisiones mencionado en el artículo 7, apartado 1;
 - b) en el año natural de 2029, cuando la suma de las deudas de emisiones menos la suma de los créditos de emisiones sea superior a cero;
 - c) en los años naturales a partir de 2030, cuando las emisiones específicas medias del fabricante sobrepasen su objetivo de emisiones específicas.

El exceso de emisiones en un año natural determinado se calculará de conformidad con el punto 6 del anexo I.

3. La Comisión determinará, mediante actos de ejecución, los medios para la percepción de las primas por exceso de emisiones de conformidad con el apartado 1. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 14, apartado 2.
4. El importe de la prima por exceso de emisiones tendrá la consideración de ingreso para el presupuesto general de la Unión.

Artículo 9

Verificación de los datos de control

1. Las autoridades de homologación de tipo notificarán sin demora a la Comisión las desviaciones constatadas en las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados en servicio en comparación con los valores indicados en los certificados de conformidad o en el archivo del cliente, como resultado de las verificaciones efectuadas de conformidad con el procedimiento contemplado en el [artículo 5, apartado 4, letra l)] del Reglamento (CE) n.º 595/2009.

2. La Comisión tendrá en cuenta dichas desviaciones para el cálculo de las emisiones medias específicas de un fabricante.
3. La Comisión adoptará normas detalladas relativas a los procedimientos para la notificación de tales desviaciones y para que se tengan en cuenta en el cálculo de las emisiones medias específicas. Estos procedimientos se adoptarán mediante actos de ejecución con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 14, apartado 2.

Artículo 10

Publicación de datos y rendimiento del fabricante

1. La Comisión publicará, mediante actos de ejecución que se adoptarán el 31 de octubre de cada año, una lista en la que indicará:
 - a) a partir de 2020, respecto a cada fabricante, sus emisiones medias específicas de CO₂ del año natural precedente, según lo establecido en el artículo 4;
 - b) a partir de 2020, el factor de baja emisión y emisión cero, según lo establecido en el artículo 5;
 - c) a partir de 2026, respecto a cada fabricante, su objetivo de emisiones para el año natural precedente, según lo establecido en el artículo 6;
 - d) a partir de 2020 y hasta 2030, respecto a cada fabricante, su trayectoria de reducción de CO₂, sus créditos de emisiones y, a partir de 2026, sus deudas de emisiones en el año precedente, en relación con el artículo 7;
 - e) a partir de 2026, respecto a cada fabricante, su exceso de emisiones para el año natural precedente, según lo establecido en el artículo 8;
 - f) a partir de 2020, la media de las emisiones específicas de CO₂ de todos los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión en el año natural precedente.

La lista, para la publicación el 31 de octubre de 2020, debe incluir las emisiones de CO₂ de referencia mencionadas en el artículo 1.

2. La Comisión adoptará los actos delegados de conformidad con el artículo 15 para ajustar las emisiones de CO₂ de referencia mencionadas en el apartado 1 de este artículo de conformidad con lo siguiente:
 - a) cuando los valores de carga útil se hayan ajustado en virtud del artículo 12, apartado 1, letra c), de conformidad con el procedimiento establecido en el punto 1 del anexo II;
 - b) cuando se haya determinado un factor de ajuste en virtud del artículo 12, apartado 2, aplicando ese factor de ajuste a las emisiones de CO₂ de referencia.

La Comisión publicará los valores de emisiones de CO₂ de referencia ajustadas y aplicará esos valores para el cálculo de los objetivos de emisiones específicas del fabricante aplicables a los años naturales posteriores a la entrada en vigor de los actos delegados por los que se ajustan los valores.

Artículo 11

Emisiones de CO₂ y consumo de energía en condiciones reales

1. La Comisión controlará y valorará la representatividad en condiciones reales de los valores de emisión de CO₂ y de consumo de combustible determinados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/2400. Velará por que el público sea informado sobre cómo evoluciona dicha representatividad con el tiempo.
2. A tal fin, la Comisión garantizará que los fabricantes o las autoridades nacionales, según proceda, dispongan de datos no personales sólidos sobre las emisiones de CO₂ y el consumo de energía en condiciones reales de los vehículos pesados.
3. La Comisión podrá adoptar, mediante actos de ejecución, las medidas mencionadas en los apartados 1 y 2 de este artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 14, apartado 2.

Artículo 12

Ajustes en los anexos I y II

1. Para garantizar que los parámetros técnicos utilizados para el cálculo de las emisiones específicas medias de un fabricante en virtud del artículo 4 y el cálculo de los objetivos de emisiones específicas en virtud del artículo 6 tienen en consideración el avance tecnológico y la evolución de la logística del transporte de mercancías, la Comisión debe estar facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 15 para enmendar las disposiciones siguientes establecidas en los anexos I y II.
 - a) Las entradas para tipo de cabina de conducción y reglaje de la potencia del motor establecidos en el cuadro 1 del anexo I y las definiciones de «cabina litera» y «cabina corta» mencionadas en dicho cuadro;
 - b) Los pesos de perfil de misión establecidos en el cuadro 2 del anexo I;
 - c) Los valores de carga útil establecidos en el cuadro 3 del anexo I y los factores de ajuste de la carga útil establecidos en el cuadro 1 del anexo II;
 - d) Los valores de kilometraje anual establecidos en el cuadro 4 del anexo I.
2. Cuando los procedimientos de homologación de tipo establecidos en el Reglamento (CE) n.º 595/2009 y sus medidas de implementación se modifiquen de modo que el nivel de las emisiones de CO₂ de los vehículos representativos definidos en virtud de este apartado aumenten o disminuyan en menos de 5 g CO₂/km, la Comisión, de conformidad con el artículo 10, apartado 2, letra b), aplicará un ajuste a las emisiones de CO₂ de referencia mencionadas en el artículo 11, apartado 1, que se calculará de conformidad con la fórmula establecida en el punto 2 del anexo II.

La Comisión, mediante la implementación de los actos adoptados de conformidad con el procedimiento de examen establecido en el artículo 14, apartado 2, establecerá una metodología para definir uno o más vehículos representativos de un subgrupo de vehículos, incluidas sus ponderaciones estadísticas, en función de la cual se determinará el ajuste, teniendo en consideración los datos de control notificados en virtud del Reglamento (UE) n.º .../2018 y las características técnicas de los vehículos enumeradas en el artículo 12, apartado 1, del Reglamento (UE) 2017/2400.

Artículo 13
Revisión y presentación de informes

El 31 de diciembre de 2022, la Comisión deberá presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la eficacia de este Reglamento, el objetivo de reducción de CO₂ que deberá determinarse para 2030 en virtud del artículo 1 y el establecimiento de objetivos de reducción de CO₂ para otros tipos de vehículos pesados incluidos los remolques. Dicho informe incluirá además una evaluación de la eficacia de las modalidades que se refiera, en particular, a los vehículos de emisión cero y de baja emisión, en concreto los autobuses, teniendo en cuenta los objetivos establecidos en la Directiva 2009/33/CE³⁰ y el sistema de crédito de CO₂ y la adecuación de prorrogar la aplicación de dichas modalidades en 2030 a los años sucesivos y, si procede, de que vayan acompañadas por una propuesta para modificar el presente Reglamento.

Artículo 14
Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el comité xxx instituido por el Reglamento (UE) n.º .../2018 [Gobernanza]. Dicho comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
3. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 15
Ejercicio de la delegación

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en los artículos 10, apartado 2, y 12, apartado 1, se otorgan a la Comisión por un período de tiempo indefinido a partir de [entrada en vigor del presente Reglamento].
3. La delegación de poderes mencionada en los artículos 10, apartado 2, y 12, apartado 1, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá fin a la delegación de competencias que en ella se especifique. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

³⁰ Directiva 2009/33/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, modificada por la Directiva .../.../EU.

6. Los actos delegados adoptados en virtud de los artículos 10, apartado 2, y 12, apartado 1, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará hasta dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 16

Modificación del Reglamento (CE) n.º 595/2009

En el artículo 5, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 595/2009 se añade la siguiente letra l):

- «l) un procedimiento para verificar, en función de muestras adecuadas y representativas, si los vehículos que se han matriculado y puesto en servicio son conformes a las emisiones de CO₂ y los valores de consumo de combustible determinados de conformidad con este Reglamento y sus medidas de implementación.».

Artículo 17

Entrada en vigor

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

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

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

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

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

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

- 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)
- 3.2. Incidencia estimada en los gastos
 - 3.2.1 *Resumen de la incidencia estimada en los gastos*
 - 3.2.2 *Incidencia estimada en los créditos de operaciones*
 - 3.2.3 *Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo*
 - 3.2.4 *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*
 - 3.2.5 *Contribución de terceros*
- 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos.

1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA³¹

34: Acción por el clima

1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa

☒ La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción nueva**

☐ La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria³²**

☐ La propuesta/iniciativa se refiere a **la prolongación de una acción existente**

☐ La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción reorientada hacia una nueva acción**

1.4. Objetivo(s)

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

La propuesta es una medida legislativa clave del tercer paquete «Europa en movimiento». Contribuye a la aplicación de la estrategia europea de la Comisión a favor de la movilidad de bajas emisiones, aprobada en 2016, y de su plan de acción para mejorar la eficiencia en el consumo de combustible y reducir las emisiones de los vehículos pesados, es decir, camiones, autobuses y autocares.

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

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

Objetivo específico n.º 3

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

Actividad(es) GPA/PPA afectada(s)

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

Actividad PPA 07 02. Política medioambiental en la Unión y a nivel internacional.

³¹ GPA: Gestión por actividades. PPA: Presupuestación por actividades.

³² Tal como se contempla en el artículo 54, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

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

La propuesta establecerá normas de emisiones de CO₂ para los nuevos vehículos pesados comercializados en la Unión.

La propuesta:

- ayudará a reducir las emisiones de CO₂ del sector de los vehículos pesados;
- disminuirá los costes operativos para los operadores de transporte y/o los costes de flete para los consumidores;
- ayudará al sector de los vehículos pesados europeo a mantener su posición de liderazgo tecnológico e innovador.

1.4.4. Indicadores de resultados e incidencia

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

Indicador 1: Nivel medio anual de las emisiones de CO₂ y del consumo de combustible, por clase de vehículo, fabricante y Estado miembro, de los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión en el ámbito de la legislación sobre certificación.

Indicador 2: Mayor nivel de innovación determinada en términos de nuevas patentes por los fabricantes de vehículos pesados europeos en relación con las tecnologías de consumo eficiente de combustible y los vehículos de emisión cero y de baja emisión.

Indicador 3: El nivel de empleo se supervisará en función de estadísticas de Eurostat disponibles sobre los datos de empleo sectorial para la Unión.

Indicador 4: Seguimiento de la calidad del aire con datos sobre contaminantes atmosféricos notificados por la AEMA en AirBase³³.

Indicador 5: Las mejoras en la seguridad energética se monitorizarán en función de las estadísticas de Eurostat sobre importaciones de combustible, incluidos los combustibles de transporte.

1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa

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

Los fabricantes de vehículos pesados de nueva matriculación en la Unión:

- deberán cumplir el conjunto de objetivos de emisiones de CO₂ específicas;
- deberán notificar a la Comisión los datos de consumo de combustible en condiciones reales determinados mediante dispositivos normalizados;
- deberán estar sujetos a pruebas de conformidad durante el servicio, cuyos resultados se notifican a la Comisión.

³³

AirBase es la base de datos de calidad atmosférica de Europa mantenida por la AEMA mediante su centro temático europeo sobre la contaminación atmosférica y la mitigación del cambio climático. Contiene datos e información de control de la calidad atmosférica presentados por los países participantes en la Unión. La base de datos de calidad atmosférica consiste en una serie temporal multianual de datos y estadísticas de medición de la calidad atmosférica para varios contaminantes atmosféricos.

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

Los mercados de vehículos pesados nuevos y de servicios de transporte funcionan ambos a escala de la UE y forman parte integrante del mercado único. Los conjuntos de normas de emisiones establecidos en la Unión evitarán la fragmentación del mercado, la distorsión de la competencia y serán más rentables que cualquier medida tomada a escala de los Estados miembros individuales.

El sector automovilístico requiere la máxima certidumbre reguladora posible para hacer las grandes inversiones de capital necesarias para maximizar la economía del combustible de los nuevos vehículos y todavía más para cambiar a nuevas fuentes de energía primarias. Las normas facilitan esta certidumbre en un largo horizonte de planificación y no se podrían implementar con la misma eficacia y certidumbre en los Estados miembros.

1.5.3. *Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores*

Para los vehículos ligeros, por ejemplo, las normas de emisión de CO₂ de la UE obligatorias para turismos y furgonetas han producido una mejora de los niveles de eficiencia en el uso de combustible y emisiones de CO₂ inferiores.

La evaluación de los Reglamentos existentes concluyó que la legislación sigue siendo pertinente, ampliamente coherente, y que ha generado considerables reducciones de las emisiones, mostrándose al mismo tiempo más rentables de lo inicialmente previsto para alcanzar los objetivos establecidos.

Las normas de emisión de CO₂ propuestas para los vehículos pesados nuevos se basan en las lecciones aprendidas de las normas de emisiones para vehículos ligeros. Como en el caso de los turismos y las furgonetas, se prevén varias flexibilidades para garantizar una implementación rentable de las normas. No obstante, las características especiales del sector de los vehículos pesados también requerían nuevos elementos en el diseño de las normas de emisiones de CO₂ para vehículos pesados.

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

La propuesta es coherente con las políticas de movilidad de la UE existentes que, entre otros, incluyen medidas como el sistema de homologación de tipo de la UE, el Reglamento de certificación³⁴, el Reglamento de monitorización y notificación³⁵, la Directiva Euroviñeta³⁶, la Directiva sobre los pesos y las dimensiones máximos autorizados³⁷, la Directiva sobre vehículos limpios³⁸ y la Directiva sobre la calidad de los combustibles.

³⁴ Reglamento (UE) n.º 2017/2400 de la Comisión

³⁵ COM(2017) 279 final.

³⁶ Directiva 2011/76/UE.

³⁷ Directiva 2015/719/UE.

³⁸ Directiva 2009/33/CE.

1.6. Duración e incidencia financiera

- ☐ Propuesta/iniciativa de **duración limitada**
 - ☐ Propuesta/iniciativa en vigor desde [el] [DD.MM]AAAA hasta [el] [DD.MM]AAAA
 - ☐ Incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA
- ☒ Propuesta/iniciativa de **duración ilimitada**
 - ejecución, con una fase de puesta en marcha desde 2019 y de duración ilimitada
 - y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)³⁹

- ☒ **Gestión directa** a cargo de la Comisión
 - ☒ por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;
 - ☐ por las agencias ejecutivas.
- ☐ **Gestión compartida** con los Estados miembros
- ☐ **Gestión indirecta** mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:
 - ☐ terceros países o los organismos que estos hayan designado;
 - ☐ organizaciones internacionales y sus agencias (especifíquense);
 - ☐ el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;
 - ☐ los organismos a que se hace referencia en los artículos 208 y 209 del Reglamento Financiero;
 - ☐ organismos de Derecho público;
 - ☐ organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;
 - ☐ organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;
 - ☐ personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.
- *Si se indica más de un modo de gestión, facilitense los detalles en el recuadro de observaciones.*

Observaciones

³⁹

Las explicaciones sobre los modos de gestión y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

Especifíquense la frecuencia y las condiciones de dichas disposiciones.

Las repercusiones reales de la legislación se supervisarán y evaluarán respecto a un conjunto de indicadores adaptados a los objetivos de la política específica que se lograrán con la legislación (consulte el punto 1.4.4 anterior para obtener más información sobre los indicadores).

Por otra parte, la revisión intermedia de la legislación prevista en 2022 permitirá a la Comisión evaluar su eficacia y proponer cambios en caso de ser necesario.

De acuerdo con la propuesta de Reglamento sobre el seguimiento y la notificación de los datos de emisiones de CO₂ de los vehículos pesados, la Comisión recopilará los datos de consumo de combustible y emisiones de CO₂ derivados del procedimiento de certificación. Por ello, el seguimiento está estrechamente relacionado con el proceso de certificación y el funcionamiento y la gestión de la herramienta de simulación VECTO.

La propuesta de normas de CO₂ facilita dos medidas de seguimiento adicionales para complementar el Reglamento de seguimiento y notificación de los datos de emisiones de CO₂ de los vehículos pesados:

1. la recogida, publicación y seguimiento de los datos sobre consumo de combustible real notificados por los fabricantes y los dispositivos normalizados obligatorios.
2. la introducción de pruebas de conformidad durante el servicio y la obligación de notificar las desviaciones respecto a los valores de la homologación de tipo, que serán combatidas con un mecanismo de corrección.

Estas medidas de seguimiento complementarias reforzarían el proceso de seguimiento y garantizarían la eficacia de la iniciativa legislativa propuesta.

2.2. Sistema de gestión y de control

2.2.1. Riesgo(s) definido(s)

el seguimiento eficiente depende de un proceso de certificación que funcione bien y de datos de emisión fiables de la herramienta VECTO utilizados para los fines del Reglamento sobre el seguimiento y la notificación de los datos de emisiones de CO₂ de los vehículos pesados.

El riesgo de datos de emisiones erróneas o demora de las notificaciones de los fabricantes o Estados miembros de conformidad con el Reglamento sobre el seguimiento y notificación de los datos de emisiones de CO₂ de vehículos pesados puede producir dificultades para implementar las normas de emisiones de CO₂.

2.2.2. Información relativa al sistema de control interno establecido

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

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

No procede

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especifíquense las medidas de prevención y protección existentes o previstas.

Además de la aplicación del Reglamento financiero para prevenir el fraude y las irregularidades, la propuesta prevé penalizaciones financieras en caso de incumplimiento con los objetivos de emisión de CO₂ específicos. Asimismo, según se explica en el punto 2.1 anterior, la propuesta prevé el seguimiento del consumo de combustible en condiciones reales, así como las pruebas de conformidad durante el servicio y el mecanismo de corrección en caso de desviación considerable entre los datos de la homologación de tipo y en condiciones reales. Estas medidas garantizarán la eficacia de la propuesta y minimizarán el riesgo de irregularidades.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número [2][Rúbrica de Recursos Naturales]	CD/CND ⁴⁰	de países de la AELC ⁴¹	de países candidatos ⁴²	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
2	34 02 01: Reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (mitigación)	Diff.	NO	NO	NO	NO

- Nuevas líneas presupuestarias solicitadas

En el orden de las rúbricas del Marco Financiero Plurianual y las líneas presupuestarias.

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
	Número [...] [Rúbrica.....]	CD/CND	de países de la AELC	de países candidatos	de terceros países	a efectos de lo dispuesto en el artículo 21, apartado 2, letra b), del Reglamento Financiero
	[...][XX.YY.YY.YY]		SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO	SÍ/NO

⁴⁰ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

⁴¹ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

⁴² Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia estimada en los gastos

[Esta sección debe rellenarse mediante la [hoja de cálculo sobre datos presupuestarios de carácter administrativo](#) (segundo documento adjunto a la presente ficha financiera) y cargarse en CISNET a efectos de consulta entre servicios.]

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del Marco Financiero Plurianual	Número 2	Crecimiento sostenible: Recursos naturales
--	-------------	--

Comisión Europea ⁴³			Año 2019 ⁴⁴	Año 2020	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL 2019-2020
• Créditos de operaciones										
34.02.01	Compromisos	(1)	0,500	0,500						1,000
	Pagos	(2)	0,500	0,500						1,000
Número de línea presupuestaria	Compromisos	(1a)								
	Pagos	(2a)								
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos ⁴⁵										
Número de línea presupuestaria		(3)								
TOTAL de los créditos para la Comisión Europea	Compromisos	=1 + 1.a + 3	0,500	0,500						1,000
	Pagos	=2 + 2.a	0,500	0,500						1,000

⁴³ Los servicios en cuestión son: DG CLIMA, DG GROW, JRC

⁴⁴ El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

⁴⁵ Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas y/o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

		+3								
--	--	----	--	--	--	--	--	--	--	--

• TOTAL de los créditos de operaciones	Compromisos	(4)	0,500	0,500						1,000
	Pagos	(5)	0,500	0,500						1,000
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)								
TOTAL de los créditos de la RÚBRICA 2 del marco financiero plurianual	Compromisos	=4+ 6	0,500	0,500						1,000
	Pagos	=5+ 6	0,500	0,500						1,000

Si la propuesta/iniciativa afecta a más de una rúbrica:

• TOTAL de los créditos de operaciones	Compromisos	(4)								
	Pagos	(5)								
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)								
TOTAL de los créditos de las RÚBRICAS 1 a 4 del marco financiero plurianual (Importe de referencia)	Compromisos	=4+ 6	0,500	0,500						1,000
	Pagos	=5+ 6	0,500	0,500						1,000

Los créditos de operaciones solicitados según la Rúbrica 2 se asignarán desde el programa LIFE (de conformidad con el subprograma de Acción por el Clima).

Rúbrica del Marco Financiero Plurianual	5	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2019	Año 2020	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL 2019-2020
Comisión Europea									
• Recursos humanos		0,429	0,429						0,858
• Otros gastos administrativos		0,015	0,015						0,030
TOTAL Comisión Europea	Créditos	0,444	0,444						0,888

TOTAL de los créditos de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	(Total de los compromisos = total de los pagos)	0,444	0,444						0,888
--	---	-------	-------	--	--	--	--	--	-------

En millones EUR (al tercer decimal)

		Año 2019 ⁴⁶	Año 2020	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL 2019-2020
TOTAL de los créditos de las RÚBRICAS 1 a 5 del marco financiero plurianual	Compromisos	0,944	0,944						1,888
	Pagos	0,944	0,944						1,888

⁴⁶

El año N es el año de comienzo de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

3.2.2. Incidencia estimada en los créditos de operaciones

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

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indíquense los objetivos y los resultados			Año 2019		Año 2020		Año N+2		Año N+3		Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)						TOTAL 2019-2020	
	RESULTADOS																	
	↓	Tipo ⁴⁷	Coste medio	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	N.º	Coste	Númer o total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 3 ⁴⁸ ...																		
- Resultado	Servicio Contrato	0,500	1		1	0,500												1,000
- Resultado																		
- Resultado																		
Subtotal del objetivo específico n.º 1																		
OBJETIVO ESPECÍFICO N° 2																		
- Resultado																		
Subtotal del objetivo específico n.º 2																		
COSTE TOTAL			1	0,500	1	0,500												1,000

⁴⁷ Los resultados son los productos y servicios suministrados (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carreteras construidos, etc.).

⁴⁸ Según lo descrito en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)».

3.2.3. Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo

3.2.3.1. Resumen

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

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año 2019	Año 2020	Año 2022	Año 2023	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		TOTAL
--	-------------	-------------	-------------	-------------	--	--	-------

RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual								
Recursos humanos	0,429	0,429						0,858
Otros gastos administrativos	0,015	0,015						0,030
Subtotal RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	0,444	0,444						0,888

Fuera de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual								
Recursos humanos	0	0						0
Otros gastos de carácter administrativo	0	0						0
Subtotal fuera de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	0	0						0

TOTAL	0,444	0,444						0,888
--------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--	--------------

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción o reasignados dentro de la DG, que se complementarán, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

⁴⁹ Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas y/o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

3.2.3.2. Necesidades estimadas de recursos humanos

- ☐ La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- ☒ La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en unidades de equivalente a jornada completa

	Año 2019	Año 2020	Año N+2	Año N+3	Insértese tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)							
34 01 01 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)	3	3					
XX 01 01 02 (Delegaciones)							
XX 01 05 01 (Investigación indirecta)							
10 01 05 01 (Investigación directa)							
• Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa: EJC)⁵⁰							
34 01 02 01 (AC, ENCS, INT de la dotación global)	0	0					
XX 01 02 02 (AC, LA, ENCS, INT y JED en las Delegaciones)							
XX 01 04 yy ⁵¹	- en la sede						
	- en las delegaciones						
XX 01 05 02 (AC, ENCS, INT - Investigación indirecta)							
10 01 05 02 (AC, ENCS, INT - Investigación directa)	0	0					
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)							
TOTAL	3	3					

XX es el ámbito de actuación o título presupuestario en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	Tres funcionarios de AD adicionales serán necesarios a partir de 2019
-----------------------------------	---

⁵⁰ AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal (interinos); JED = joven experto en delegación.

⁵¹ Por debajo del límite de personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

para responsabilizarse de la preparación de la legislación de implementación correspondiente y para garantizar la implementación, seguimiento y evaluación eficaces del Reglamento y las cuestiones relacionadas necesarias, en relación con el funcionamiento de la herramienta VECTO y la gestión del proceso de certificación. A continuación se facilita una descripción detallada de las tareas específicas.

1. Tareas relativas a la implementación del Reglamento:

- a. Establecimiento de objetivos de reducción de las emisiones de CO₂ y líneas de crédito de los fabricantes para la acumulación;
- b. Organización, supervisión y control de los procedimientos de acumulación y préstamos;
- c. Organización, supervisión y control del mecanismo de incentivos para vehículos de emisión cero y de baja emisión;
- d. Establecimiento e implementación del mecanismo de revisión en 2022: revisión de niveles objetivo, líneas de crédito, límites aplicables, ampliación del ámbito de aplicación, etc.;
- e. Supervisión del proceso de recogida, publicación y seguimiento de datos de emisiones en condiciones reales. Identificación y control de cualquier medida de corrección en caso necesario.
- f. Supervisión y análisis de resultados de pruebas de conformidad durante el servicio. Identificación y control de cualquier mecanismo de corrección en caso necesario.
- g. Evaluación del cumplimiento anual y multianual, incluida la aplicación y recopilación de penalizaciones.

2. Tareas relacionadas con el seguimiento y evaluación del Reglamento.

3. Tareas relacionadas con la herramienta VECTO:

- a. desarrollo adicional de la herramienta para incluir nuevas tecnologías con un «procedimiento por la vía rápida»;
- b. gestión del «procedimiento por la vía rápida de VECTO» una vez que esté establecido (similar al procedimiento de «ecoinnovaciones» en el ámbito de los vehículos ligeros);
- c. ampliación adicional de VECTO para cubrir los autobuses y autocares, camiones pequeños y remolques y formas reales de los camiones;
- d. gestión del funcionamiento de la herramienta VECTO de funcionamiento central en una plataforma web, que puede ser necesario para abordar homologaciones de varias etapas (para autobuses y autocares y certificaciones de forma corporal reales), con información para el consumidor (simulación comparativa de diferentes vehículos respecto a perfiles de misión personalizados) y pruebas independientes (ejecución en simulaciones de pruebas de verificación);

	e. gestión de herramientas auxiliares compatibles con VECTO, por ejemplo, un procedimiento de homologación para herramientas de dinámica de fluidos computacional comercial (CFD) o el desarrollo de una herramienta de referencia de CFD de la Comisión; f. adquisición de conocimiento suficientemente profundo con las redundancias necesarias para garantizar que i. la Comisión pueda emplear VECTO diariamente con independencia de los contratistas externos, ii. las licitaciones de desarrollo pueden especificarse con suficiente detalle y profundidad (por ejemplo, descripción de módulos de programa individuales en un nivel funcional) para que estén accesibles para una gran variedad de licitadores, incluidos aquellos sin un conocimiento previo de la herramienta VECTO. 4. Tareas relacionadas con el proceso de certificación a. Garantizar que se mantiene actualizado puntualmente e incluye las características necesarias para una implementación adecuada de las normas de emisiones de CO₂. b. Soporte para el «procedimiento por vía rápida de VECTO» para incluir nuevas tecnologías. Aunque las tareas especificadas por los puntos 3 y 4 anteriores están relacionadas con la implementación del Reglamento de seguimiento y notificación y el Reglamento de certificación, son diferentes y adicionales a las realizadas por el personal que trabaja actualmente en esos ámbitos. Para la implementación de las últimas, se solicitó a dos agentes de contrato para la AEMA que respaldaran la implementación del sistema de notificación así como la preparación de los sistemas de control y garantía de calidad. Para la implementación de las últimas, se requieren recursos humanos adicionales con conocimientos específicos de VECTO para la actualización del Reglamento de certificación.
Personal externo	Ninguno

3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

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

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

[...]

- ☐ La propuesta/iniciativa requiere la aplicación del Instrumento de Flexibilidad o la revisión del marco financiero plurianual.

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

[...]

3.2.5. *Contribución de terceros*

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

Créditos en millones EUR (al tercer decimal)

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

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- ☒ La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- ☐ La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
 - ☐ en los recursos propios
 - ☐ en ingresos diversos

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa ⁵²						
		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
Artículo								

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

El Reglamento está diseñado de modo que se garantice el pleno cumplimiento por parte de los fabricantes. Como consecuencia, no se prevé que se generen ingresos mediante las primas por exceso de emisiones previstas en el artículo 8. No obstante, en el caso en que se generen ingresos por la implementación de las disposiciones de este artículo, se incorporarán en el presupuesto general de la UE. La evaluación de impacto que acompaña a la propuesta facilita intervalos de posibles primas por exceso de emisiones totales que podrían ser exigibles en caso de incumplimiento.

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

[...]

⁵²

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