

## Normas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para turismos y furgonetas nuevos

El paquete «Objetivo 55» contiene varias propuestas legislativas destinadas a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> en el sector del transporte. Las emisiones en este sector apenas han disminuido desde 2005 debido al aumento de la demanda. Una de las propuestas aborda las emisiones del transporte por carretera mediante el establecimiento de normas más estrictas en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para turismos y furgonetas nuevos. El 27 de octubre de 2022, el Parlamento y el Consejo alcanzaron un acuerdo tripartito sobre la propuesta. La votación en el Parlamento del texto acordado está prevista para el período parcial de sesiones de febrero II de 2023.

### Contexto

El [Reglamento \(UE\) 2019/631](#) reforzó las normas anteriores sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> para los turismos y los vehículos comerciales ligeros nuevos. Para 2030 las emisiones medias de CO<sub>2</sub> del conjunto del parque de vehículos nuevos matriculados en la UE tendrían que ser un 37,5 % inferiores a las de 2021. En el caso de las furgonetas nuevas, el objetivo de reducción para 2030 es del 31 %. Un mecanismo de incentivos específico tiene por objeto acelerar la comercialización de los vehículos de emisión cero o de baja emisión.

### Propuesta de la Comisión Europea

El 14 de julio de 2021, en el marco del paquete «Objetivo 55», la Comisión presentó una [propuesta](#) legislativa de revisión del Reglamento (UE) 2019/631. Los objetivos de la propuesta son: contribuir a los objetivos climáticos de la UE para 2030 y 2050 reduciendo las emisiones de CO<sub>2</sub> de turismos y furgonetas mediante un mayor despliegue de vehículos de emisión cero; ofrecer beneficios a los ciudadanos en forma de mejora de la calidad del aire, ahorro de energía y menor coste de la posesión de vehículos; estimular la innovación en tecnologías de cero emisiones; reforzar el liderazgo tecnológico de los fabricantes y proveedores de la UE; y crear empleo en el sector.

La propuesta establece unas normas más ambiciosas en cuanto a la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> para turismos y furgonetas nuevos. En comparación con los objetivos de emisiones de CO<sub>2</sub> aplicables en 2021, las emisiones de los turismos nuevos matriculados en la UE tendrían que ser a más tardar en 2030 un 55 % inferiores y las emisiones de las furgonetas nuevas, un 50 % inferiores. De aquí a 2035, las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos y furgonetas nuevos tendrían que disminuir un 100 %, es decir, todos los vehículos nuevos tendrían cero emisiones. El mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero o de baja emisión dejaría de aplicarse a partir de 2030. La Comisión tendría que informar cada dos años acerca de los avances hacia una movilidad por carretera sin emisiones.

### Posición del Parlamento Europeo

El Parlamento aprobó su [posición](#) durante el período parcial de sesiones de junio I de 2022 por 339 votos a favor, 249 en contra y 24 abstenciones. El Parlamento apoya los objetivos de reducción de emisiones propuestos por la Comisión, pero suprimiría el mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero o de baja emisión a partir de 2025 y reduciría gradualmente la contribución máxima de las ecoinnovaciones a los objetivos de los fabricantes. En cambio, la [orientación general](#) del Consejo sigue la propuesta de la Comisión, ya que la única enmienda que ha introducido se refiere al contenido de los informes bienales de la Comisión sobre los avances hacia la movilidad por carretera sin emisiones.

El Parlamento y el Consejo alcanzaron un acuerdo político provisional el 27 de octubre de 2022. El [texto acordado](#) sigue en gran medida la propuesta de la Comisión y recoge elementos de la posición del Parlamento, con enmiendas que introducen un mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión más ambicioso para el período 2025-2029 que establecen límites a la contribución máxima de las ecoinnovaciones y se centran en un mejor uso de los datos de consumo de combustible y



energía en condiciones reales, en una metodología para la evaluación del ciclo de vida de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos y en una evaluación de las lagunas en la financiación para garantizar una transición justa en la cadena de suministro del automóvil.

Informe en primera lectura: [2021/0197\(COD\)](#); comisión competente para el fondo: ENVI; ponente: Jan Huitema (Renew, Países Bajos). Para obtener más información, véase el correspondiente [briefing](#) de la serie «Legislación de la Unión en curso».

