



### Sumario

#### I *Actos legislativos*

##### REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento (UE) 2023/850 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de abril de 2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/1806 por el que se establecen la lista de terceros países cuyos nacionales están sometidos a la obligación de visado para cruzar las fronteras exteriores y la lista de terceros países cuyos nacionales están exentos de esa obligación (Kosovo) ..... 1**
- ★ **Reglamento (UE) 2023/851 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de abril de 2023, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión <sup>(1)</sup> ..... 5**

##### DECISIONES

- ★ **Decisión (UE) 2023/852 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de abril de 2023, por la que se modifica la Decisión (UE) 2015/1814 en lo relativo a la cantidad de derechos de emisión que deben incorporarse a la reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión hasta 2030 <sup>(1)</sup> ..... 21**

#### II *Actos no legislativos*

##### REGLAMENTOS

- ★ **Reglamento de Ejecución (UE) 2023/853 del Consejo, de 24 de abril de 2023, por el que se aplica el Reglamento (UE) n.º 267/2012 relativo a medidas restrictivas contra Irán ..... 25**

<sup>(1)</sup> Texto pertinente a efectos del EEE.

## DECISIONES

- ★ **Decisión (PESC) 2023/854 del Consejo, de 24 de abril de 2023, por la que se modifica la Decisión 2010/413/PESC relativa a la adopción de medidas restrictivas contra Irán** ..... 28
- ★ **Decisión (PESC) 2023/855 del Consejo, de 24 de abril de 2023, relativa a una Misión de Cooperación de la Unión Europea en Moldavia (EUPM Moldavia)** ..... 30
- ★ **Decisión de Ejecución (UE) 2023/856 de la Comisión, de 18 de abril de 2023, sobre la solicitud de registro, con arreglo al Reglamento (UE) 2019/788 del Parlamento Europeo y del Consejo, de la iniciativa ciudadana europea titulada «Connecting all European capitals and people through a high-speed train network» (Conexión de todas las personas y capitales europeas mediante una red de trenes de alta velocidad) [notificada con el número C(2023) 2617]** ..... 37

## I

(Actos legislativos)

## REGLAMENTOS

### REGLAMENTO (UE) 2023/850 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 19 de abril de 2023

**por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/1806 por el que se establecen la lista de terceros países cuyos nacionales están sometidos a la obligación de visado para cruzar las fronteras exteriores y la lista de terceros países cuyos nacionales están exentos de esa obligación (Kosovo \*)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 77, apartado 2, letra a),

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(1)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) 2018/1806 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup> establece la lista de terceros países cuyos nacionales están sometidos a la obligación de visado para cruzar las fronteras exteriores de los Estados miembros y de aquellos cuyos nacionales están exentos de esa obligación. El contenido de las listas de terceros países que figuran en los anexos I y II de dicho Reglamento debe ser, y continuar siendo, coherente con los criterios establecidos en dicho Reglamento. Las referencias a terceros países cuya situación haya cambiado con respecto a estos criterios deben transferirse de un anexo al otro, según proceda.
- (2) Los criterios que deben tenerse en cuenta a la hora de determinar, sobre la base de una evaluación caso por caso, los terceros países cuyos nacionales están sujetos a la obligación de visado o exentos de dicha obligación, se establecen en el artículo 1 del Reglamento (UE) 2018/1806. Dichos criterios incluyen los relativos a la inmigración clandestina, al orden público y a la seguridad, a los beneficios económicos, sobre todo en términos de turismo y comercio exterior, así como a las relaciones exteriores de la Unión con los terceros países de que se trate atendiendo, en particular, a consideraciones en materia de derechos humanos y de libertades fundamentales, así como a las implicaciones de la coherencia regional y de la reciprocidad.

\* La denominación «Kosovo» se entiende sin perjuicio de las posiciones sobre su estatuto y está en consonancia con la Resolución 1244/1999 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y con la opinión de la Corte Internacional de Justicia sobre la declaración de independencia de Kosovo.

<sup>(1)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 28 de marzo de 2019 (DO C 108 de 26.3.2021, p. 877) y Posición del Consejo en primera lectura de 9 de marzo de 2023 (pendiente de publicación en el Diario Oficial). Posición del Parlamento Europeo de 18 de abril de 2023 (pendiente de publicación en el Diario Oficial).

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) 2018/1806 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de noviembre de 2018, por el que se establecen la lista de terceros países cuyos nacionales están sometidos a la obligación de visado para cruzar las fronteras exteriores y la lista de terceros países cuyos nacionales están exentos de esa obligación (DO L 303 de 28.11.2018, p. 39).

- (3) Kosovo ha cumplido los requisitos de su hoja de ruta para la exención del régimen de visados. Sobre la base de la evaluación de una variedad de criterios tal como figuran en el artículo 1 del Reglamento (UE) 2018/1806, procede eximir de la obligación de visado a los titulares de pasaportes expedidos por Kosovo que viajan al territorio de los Estados miembros. La exención de la obligación de visado va a garantizar que toda la región de los Balcanes Occidentales esté sujeta al mismo régimen de visados.
- (4) Así pues, Kosovo debe ser transferido del anexo I, parte 2, al anexo II, parte 4, del Reglamento (UE) 2018/1806. La exención de la obligación de visado únicamente debe aplicarse a los titulares de pasaportes biométricos expedidos por Kosovo de conformidad con las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI). Dicha exención no debe ser aplicable hasta la fecha a partir de la cual el Sistema Europeo de Información y Autorización de Viajes (SEIAV), establecido mediante el Reglamento (UE) 2018/1240 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>, se ponga en funcionamiento o hasta el 1 de enero de 2024, si esta fecha fuera anterior.
- (5) Sin perjuicio de la posición de los Estados miembros sobre el estatuto de Kosovo, en el período anterior a la fecha de aplicación efectiva del régimen de exención de la obligación de visado, es importante que se celebren acuerdos o mecanismos de readmisión, según proceda, con los Estados miembros que aún no cuenten con tal acuerdo o mecanismo. Una vez celebrado, Kosovo ha de aplicar plenamente dichos acuerdos o mecanismos, respetando, al mismo tiempo, el principio de no devolución reconocido en la Convención sobre el Estatuto de los Refugiados, de 28 de julio de 1951, modificada por el Protocolo de Nueva York de 31 de enero de 1967.
- (6) Kosovo ha realizado avances significativos en todos los bloques del capítulo II de su hoja de ruta para la exención del régimen de visados. Con el fin de garantizar que la migración se gestiona bien y para garantizar un entorno seguro, Kosovo debe tratar de adaptar en mayor medida su política de visados a la de la Unión.
- (7) La exención de la obligación de visado está supeditada a la aplicación continuada de los requisitos de la hoja de ruta para la exención del régimen de visados con Kosovo. La Comisión ha de supervisar activamente la aplicación de tales requisitos y la adaptación de la política de visados, mediante el mecanismo de suspensión en virtud del Reglamento (UE) 2018/1806. La Unión puede suspender la exención de la obligación de visado con arreglo a dicho mecanismo, siempre que se cumplan las condiciones previstas en él.
- (8) El presente Reglamento constituye un desarrollo de las disposiciones del acervo de Schengen en las que Irlanda no participa de conformidad con la Decisión 2002/192/CE del Consejo <sup>(4)</sup>; por lo tanto, Irlanda no participa en su adopción y no queda vinculada por él ni sujeta a su aplicación.
- (9) Por lo que respecta a Islandia y Noruega, el presente Reglamento constituye un desarrollo de las disposiciones del acervo de Schengen <sup>(5)</sup> en el sentido del Acuerdo celebrado por el Consejo de la Unión Europea, la República de Islandia y el Reino de Noruega sobre la asociación de estos dos Estados a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen, que entran en el ámbito mencionado en el artículo 1, punto B, de la Decisión 1999/437/CE del Consejo <sup>(6)</sup>.

<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) 2018/1240 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de septiembre de 2018, por el que se establece un Sistema Europeo de Información y Autorización de Viajes (SEIAV) y por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1077/2011, (UE) n.º 515/2014, (UE) 2016/399, (UE) 2016/1624 y (UE) 2017/2226 (DO L 236 de 19.9.2018, p. 1).

<sup>(4)</sup> Decisión 2002/192/CE del Consejo, de 28 de febrero de 2002, sobre la solicitud de Irlanda de participar en algunas de las disposiciones del acervo de Schengen (DO L 64 de 7.3.2002, p. 20).

<sup>(5)</sup> DO L 176 de 10.7.1999, p. 36.

<sup>(6)</sup> Decisión 1999/437/CE del Consejo, de 17 de mayo de 1999, relativa a determinadas normas de desarrollo del Acuerdo celebrado por el Consejo de la Unión Europea con la República de Islandia y el Reino de Noruega sobre la asociación de estos dos Estados a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen (DO L 176 de 10.7.1999, p. 31).

- (10) Por lo que respecta a Suiza, el presente Reglamento constituye un desarrollo de las disposiciones del acervo de Schengen en el sentido del Acuerdo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre la asociación de la Confederación Suiza a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen <sup>(7)</sup>, que entran en el ámbito mencionado en el artículo 1, punto B, de la Decisión 1999/437/CE, en relación con el artículo 3 de la Decisión 2008/146/CE del Consejo <sup>(8)</sup>.
- (11) Por lo que respecta a Liechtenstein, el presente Reglamento constituye un desarrollo de las disposiciones del acervo de Schengen en el sentido del Protocolo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea, la Confederación Suiza y el Principado de Liechtenstein sobre la adhesión del Principado de Liechtenstein al Acuerdo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre la asociación de la Confederación Suiza a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen <sup>(9)</sup>, que entran en el ámbito mencionado en el artículo 1, punto B, de la Decisión 1999/437/CE, en relación con el artículo 3 de la Decisión 2011/350/UE del Consejo <sup>(10)</sup>.
- (12) Por lo que respecta a Chipre, y a Bulgaria y Rumanía, el presente Reglamento constituye un acto que desarrolla el acervo de Schengen o está relacionado con él de otro modo en el sentido, respectivamente, del artículo 3, apartado 1, del Acta de adhesión de 2003 y del artículo 4, apartado 1, del Acta de adhesión de 2005.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

El Reglamento (UE) 2018/1806 se modifica como sigue:

- 1) En el anexo I, parte 2, se suprime el texto siguiente:

«— Kosovo, tal como se define en la Resolución 1244, de 10 de junio de 1999, del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas»;

- 2) En el anexo II, parte 4, se añade el texto siguiente:

«Kosovo \* (\*\*) (\*\*\*)

\* La denominación «Kosovo» se entiende sin perjuicio de las posiciones sobre su estatuto y está en consonancia con la Resolución 1244/1999 del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas y con la opinión de la Corte Internacional de Justicia sobre la declaración de independencia de Kosovo.

(\*\*) La exención de la obligación de visado únicamente se aplicará a los titulares de pasaportes biométricos expedidos por Kosovo de conformidad con las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI).

(\*\*\*) La exención de la obligación de visado se aplicará a partir de la fecha de la puesta en funcionamiento del Sistema Europeo de Información y Autorización sobre Viajes (SEIAV) establecido por el Reglamento (UE) 2018/1240 del Parlamento Europeo y del Consejo de 12 de septiembre de 2018 por el que se establece un Sistema Europeo de Información y Autorización de Viajes (SEIAV) y por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1077/2011, (UE) n.º 515/2014, (UE) 2016/399, (UE) 2016/1624 y (UE) 2017/2226 (DO L 236 de 19.9.2018, p. 1), o a partir del 1 de enero de 2024, si esta fecha fuera anterior.».

<sup>(7)</sup> DO L 53 de 27.2.2008, p. 52.

<sup>(8)</sup> Decisión 2008/146/CE del Consejo, de 28 de enero de 2008, relativa a la celebración, en nombre de la Comunidad Europea, del Acuerdo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre la asociación de la Confederación Suiza a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen (DO L 53 de 27.2.2008, p. 1).

<sup>(9)</sup> DO L 160 de 18.6.2011, p. 21.

<sup>(10)</sup> Decisión 2011/350/UE del Consejo, de 7 de marzo de 2011, relativa a la celebración, en nombre de la Unión Europea, del Protocolo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea, la Confederación Suiza y el Principado de Liechtenstein sobre la adhesión del Principado de Liechtenstein al Acuerdo entre la Unión Europea, la Comunidad Europea y la Confederación Suiza sobre la asociación de la Confederación Suiza a la ejecución, aplicación y desarrollo del acervo de Schengen, sobre la supresión de controles en las fronteras internas y la circulación de personas (DO L 160 de 18.6.2011, p. 19).

*Artículo 2*

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

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en los Estados miembros de conformidad con los Tratados.

Hecho en Estrasburgo, el 19 de abril de 2023.

*Por el Parlamento Europeo*

*La Presidenta*

R. METSOLA

*Por el Consejo*

*La Presidenta*

J. ROSWALL

---

**REGLAMENTO (UE) 2023/851 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO****de 19 de abril de 2023****por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/631 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, en consonancia con la mayor ambición climática de la Unión****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

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

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

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El Acuerdo de París <sup>(4)</sup>, adoptado el 12 de diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) (en lo sucesivo, «Acuerdo de París»), entró en vigor el 4 de noviembre de 2016. Las Partes en el Acuerdo de París han acordado mantener el aumento de la temperatura media del planeta muy por debajo de los 2 °C en relación con los niveles preindustriales y perseverar en los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de dichos niveles. Dicho compromiso se ha visto reforzado con la adopción, en el marco de la CMNUCC, del Pacto por el Clima de Glasgow el 13 de noviembre de 2021, en el que la Conferencia de las Partes en la CMNUCC, en calidad de reunión de las Partes en el Acuerdo de París, reconoce que los efectos del cambio climático serían mucho menores con un aumento de la temperatura de 1,5 °C que con un aumento de 2 °C, y resuelve proseguir los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C.
- (2) Abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París constituye el núcleo de la Comunicación de la Comisión, de 11 de diciembre de 2019, titulada «Pacto Verde Europeo» (en lo sucesivo, «Pacto Verde Europeo»). El Parlamento Europeo, en su Resolución de 15 de enero de 2020 sobre el Pacto Verde Europeo <sup>(5)</sup>, hizo un llamamiento a favor de la transición necesaria hacia una sociedad climáticamente neutra a más tardar en 2050 y, en su Resolución de 28 de noviembre de 2019 sobre la situación de emergencia climática y medioambiental <sup>(6)</sup>, declaró una emergencia climática y medioambiental. La necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de las gravísimas repercusiones de la pandemia de COVID-19 en la salud y el bienestar económico de los ciudadanos de la Unión.
- (3) El Pacto Verde Europeo combina un conjunto completo de medidas e iniciativas que se refuerzan entre ellas, cuyo objetivo es lograr la neutralidad climática en la Unión de aquí a 2050, y establece una nueva estrategia de crecimiento centrada en transformar la Unión en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva, con industrias dinámicas que sigan siendo líderes mundiales en sus

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

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

<sup>(3)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 14 de febrero de 2023 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 28 de marzo de 2023.

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

<sup>(5)</sup> DO C 270 de 7.7.2021, p. 2.

<sup>(6)</sup> DO C 232 de 16.6.2021, p. 28.

respectivos segmentos y motores de innovación a escala mundial, al mismo tiempo que garantiza puestos de trabajo de calidad con salarios altos en la Unión. El Pacto Verde Europeo aspira también a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la Unión, así como a proteger la salud y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. En ese contexto, el Octavo Programa de Acción en materia de Medio Ambiente, en vigor hasta 2030, establecido por la Decisión (UE) 2022/591 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(7)</sup>, refuerza el objetivo de acelerar la transición ecológica a una economía circular climáticamente neutra, sostenible, no tóxica, eficiente en el uso de los recursos, basada en las energías renovables, resiliente y competitiva de una manera justa, equitativa e inclusiva, y de proteger, restaurar y mejorar el estado del medio ambiente, al tiempo que respalda y desarrolla un conjunto de medidas e iniciativas anunciadas en el marco del Pacto Verde Europeo. Al mismo tiempo, la transición afecta de manera diferente a mujeres y hombres y ejerce un efecto concreto sobre algunos colectivos desfavorecidos, como las personas mayores, las personas con discapacidad y las personas pertenecientes a minorías raciales o étnicas. Además, la transición va a afectar de manera diferente a las regiones de la Unión, especialmente a las regiones estructuralmente desfavorecidas, periféricas y ultraperiféricas. Por lo tanto, debe garantizarse que la transición sea justa e inclusiva, sin dejar a nadie atrás.

- (4) La Unión se comprometió a reducir, a más tardar en 2030, las emisiones netas de gases de efecto invernadero en el conjunto de su economía en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990 en la contribución determinada a nivel nacional actualizada presentada a la Secretaría de la CMNUCC el 17 de diciembre de 2020.
- (5) Mediante la adopción del Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(8)</sup>, la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de reducir las emisiones netas a cero a más tardar en 2050 y el objetivo de lograr emisiones negativas a partir de esa fecha. Dicho Reglamento establece también un objetivo vinculante de la Unión de una reducción interna de las emisiones netas de gases de efecto invernadero (emisiones una vez deducidas las absorciones) de, al menos, un 55 % con respecto a los niveles de 1990, de aquí a 2030.
- (6) Se espera que todos los sectores de la economía, incluido el sector del transporte por carretera, contribuyan a lograr estas reducciones de emisiones. El sector del transporte es el único en el que las emisiones han aumentado desde 1990. Esto incluye el transporte por carretera en vehículos ligeros y pesados, que en conjunto representan más del 70 % de las emisiones totales del transporte. Para lograr la neutralidad climática, es necesario reducir en un 90 % las emisiones del transporte a más tardar en 2050.
- (7) Las transiciones digital y ecológica también deben abordar la importancia de la dimensión social para garantizar una movilidad asequible y accesible para todos, especialmente para las personas que se desplazan a diario sin acceso a un transporte público de calidad ni a otras soluciones de movilidad. Se espera que unas normas más ambiciosas en materia de CO<sub>2</sub> para los turismos y los vehículos comerciales ligeros aceleren la adopción de vehículos de emisión cero, los hagan más asequibles y también aceleren la descarbonización del mercado de segunda mano en todos los segmentos, con mayores beneficios para los consumidores de renta baja y media. Al adoptar esas normas, también es importante tener en cuenta las consecuencias económicas y sociales significativas de las transiciones digital y ecológica y la necesidad de salvaguardar el empleo y preservar la competitividad de la industria de la Unión.
- (8) Las medidas establecidas en el presente Reglamento son necesarias dentro de un marco coherente y sistemático que es indispensable para alcanzar el objetivo general de la Unión de reducir las emisiones netas de gases de efecto invernadero, así como de reducir la dependencia de la Unión de los combustibles fósiles importados. Es esencial que la Comisión colabore con los Estados miembros y las partes interesadas de la industria para garantizar la cadena de suministro de las materias primas vitales necesarias para los vehículos de emisión cero y de baja emisión. Esto también va a suponer un apoyo a la competitividad de la industria de la Unión y va a reforzar la autonomía estratégica de la Unión.

<sup>(7)</sup> Decisión (UE) 2022/591 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de abril de 2022, relativa al Programa General de Acción de la Unión en materia de Medio Ambiente hasta 2030 (DO L 114 de 12.4.2022, p. 22).

<sup>(8)</sup> Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

- (9) Con el fin de lograr una reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero en al menos un 55 % con respecto a los niveles de 1990 de aquí a 2030, es necesario reforzar los requisitos de reducción establecidos en el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(9)</sup>, tanto para los turismos como para los vehículos comerciales ligeros. Asimismo, es necesario establecer una vía clara para nuevas reducciones más allá de 2030 a fin de contribuir a la consecución del objetivo de neutralidad climática para 2050. Sin una acción ambiciosa en lo que se refiere a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte por carretera, sería necesaria una mayor reducción de emisiones en otros sectores, incluidos aquellos en los que la descarbonización es más difícil.
- (10) El refuerzo de los requisitos de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> debe alentar un aumento del porcentaje de vehículos de emisión cero implantados en el mercado de la Unión, al tiempo que aporta beneficios a los consumidores y a los ciudadanos en términos de calidad del aire, refuerza la seguridad y la eficiencia energéticas y el ahorro energético asociado y garantiza el mantenimiento de la innovación en la cadena de valor del automóvil. En este contexto mundial, la cadena de valor del automóvil de la Unión debe ser un actor destacado en la actual transición mundial hacia una movilidad sin emisiones. Las normas reforzadas de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> son tecnológicamente neutras a la hora de alcanzar los objetivos que establecen para todo el parque de vehículos. Existen, y siguen estando disponibles, diferentes tecnologías para lograr el objetivo de cero emisiones de todo el parque de vehículos. En la actualidad, los vehículos de emisión cero incluyen a los vehículos eléctricos con batería, los de pila de combustible y otros propulsados con hidrógeno, y las innovaciones tecnológicas continúan. Los vehículos de emisión cero y de baja emisión, que también incluyen vehículos híbridos eléctricos enchufables de buen rendimiento, pueden seguir desempeñando un papel en la vía de transición. En ese contexto, es importante proporcionar datos precisos y completos sobre el comportamiento en materia de emisiones de estos vehículos híbridos eléctricos enchufables.
- (11) Previa consulta con las partes interesadas, la Comisión va a presentar una propuesta relativa a la matriculación, después de 2035, de vehículos que funcionen exclusivamente con combustibles neutros en CO<sub>2</sub> de conformidad con el Derecho de la Unión, fuera del ámbito de aplicación de las normas sobre el parque de vehículos y conforme al objetivo de neutralidad climática de la Unión.
- (12) En este contexto, deben fijarse nuevos objetivos reforzados de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> tanto para los turismos nuevos como para los vehículos comerciales ligeros nuevos de 2030 en adelante. Estos objetivos deben fijarse a un nivel que envíe una señal clara para acelerar la adopción de los vehículos de emisión cero en el mercado de la Unión y estimular la innovación en tecnologías de emisión cero de una manera rentable.
- (13) La innovación tecnológica es un requisito previo para descarbonizar la movilidad en la Unión, por lo que debe apoyarse. Ya hay disponible una cantidad importante de financiación para la innovación en el ecosistema de la movilidad a través de distintos instrumentos de financiación de la Unión, en particular Horizonte Europa – Programa Marco de Investigación e Innovación, establecido por el Reglamento (UE) 2021/695 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(10)</sup>, InvestEU, establecido por el Reglamento (UE) 2021/523 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(11)</sup>, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Fondo de Cohesión, el fondo de innovación, establecido por la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(12)</sup>, y el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia, establecido por el Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(13)</sup>. La Unión y los Estados miembros deben proseguir sus esfuerzos para apoyar la inversión pública y privada en investigación e innovación automovilística europea, también a través de iniciativas que promuevan sinergias en el sector automovilístico, como la Alianza Europea de Baterías. Dichos esfuerzos, junto con señales reglamentarias claras, van a apoyar y alentar las decisiones de inversión de los fabricantes, van a mantener el liderazgo tecnológico europeo en este sector, van a contribuir a desarrollar la excelencia industrial en las tecnologías del futuro en la Unión y garantizar la sostenibilidad y la competitividad a largo plazo de su base industrial.

<sup>(9)</sup> Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 (DO L 111 de 25.4.2019, p. 13).

<sup>(10)</sup> Reglamento (UE) 2021/695 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de abril de 2021, por el que se crea el Programa Marco de Investigación e Innovación «Horizonte Europa», se establecen sus normas de participación y difusión, y se derogan los Reglamentos (UE) n.º 1290/2013 y (UE) n.º 1291/2013 (DO L 170 de 12.5.2021, p. 1).

<sup>(11)</sup> Reglamento (UE) 2021/523 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de marzo de 2021, por el que se establece el Programa InvestEU y se modifica el Reglamento (UE) 2015/1017 (DO L 107 de 26.3.2021, p. 30).

<sup>(12)</sup> Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

<sup>(13)</sup> Reglamento (UE) 2021/241 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (DO L 57 de 18.2.2021, p. 17).

- (14) Los objetivos de las normas de comportamiento en materia de CO<sub>2</sub>, revisadas deben ir acompañados de una estrategia de la Unión para abordar los retos que plantea el aumento de la fabricación de vehículos de emisión cero y las tecnologías asociadas, al tiempo que se consideran simultáneamente las particularidades de cada Estado miembro, así como la necesidad de mejoras de las competencias y reciclaje profesional de los trabajadores del sector, la diversificación económica y la reconversión de las actividades, al tiempo que se mantienen los niveles de empleo del sector del automóvil en la Unión. Debe prestarse especial atención a los efectos que va a tener esta transición en las pequeñas y medianas empresas (pymes), incluidas las microempresas, a lo largo de la cadena de suministro del automóvil y para las regiones y comunidades afectadas que podrían ser más vulnerables debido a la presencia de una industria automovilística intensiva. Cuando proceda, se debe considerar la posibilidad de prestar apoyo financiero a escala de la Unión y de los Estados miembros para atraer inversión privada, incluida a través del Fondo Social Europeo Plus, establecido por el Reglamento (UE) 2021/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(14)</sup>, el Fondo de Transición Justa, establecido por el Reglamento (UE) 2021/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(15)</sup>, el fondo de innovación, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Fondo de Cohesión, el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia y otros instrumentos del marco financiero plurianual establecido por el Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consejo <sup>(16)</sup>, y el Instrumento de Recuperación de la Unión Europea, establecido por el Reglamento (UE) 2020/2094 del Consejo <sup>(17)</sup>, en consonancia con las normas sobre ayudas estatales y otros instrumentos financieros disponibles, como los del Banco Europeo de Inversiones.

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

- (15) A fin de detectar cualquier carencia de financiación a la hora de garantizar una transición justa en la cadena de suministro del sector del automóvil, y prestando especial atención a las pymes y a las regiones más afectadas por la transición hacia una economía climáticamente neutra, la Comisión debe, a más tardar el 31 de diciembre de 2025, en la fecha de presentación del primer informe de situación, y basándose en iniciativas en curso, como el itinerario de transición para el ecosistema de la movilidad y la Alianza de Regiones con Industria de Automoción del Comité de las Regiones, en cooperación con los Estados miembros, las regiones y las autoridades locales, así como todas las partes interesadas pertinentes, presentar un informe con un análisis en el que se determinen dichas carencias de financiación. Dicho informe debe ir acompañado, cuando proceda, de propuestas de medidas financieras adecuadas para abordar las necesidades detectadas.
- (16) La nueva estrategia industrial actualizada prevé la creación conjunta de vías de transición ecológica y digital en cooperación con la industria, las autoridades públicas, los interlocutores sociales y otras partes interesadas. En ese contexto, debe desarrollarse una vía de transición para que el ecosistema de la movilidad acompañe la transición de la cadena de valor del automóvil, también garantizando la continuidad del diálogo social en el que participen el sector y sus partes interesadas con total transparencia. Esta vía debe prestar especial atención a las pymes de la cadena de suministro del automóvil y a la consulta a los interlocutores sociales, también por parte de los Estados miembros. También debe apoyarse en la Comunicación de la Comisión, de 1 de julio de 2020, titulada «Agenda de Capacidades Europea para la competitividad sostenible, la equidad social y la resiliencia», que incluye iniciativas como el «Pacto por las Capacidades» con el fin de movilizar al sector privado y a otras partes interesadas, para mejorar las capacidades y reciclar profesionalmente a los trabajadores europeos en vista de las transiciones ecológica y digital. En la vía de transición, también deben abordarse las medidas e incentivos adecuados a escala de la Unión y de los Estados miembros para mejorar la asequibilidad de los vehículos de emisión cero. Los progresos realizados en esta vía de transición integral para el ecosistema de movilidad deben ser objeto de seguimiento cada dos años como parte de un informe de situación que debe presentar la Comisión.

<sup>(14)</sup> Reglamento (UE) 2021/1057 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establece el Fondo Social Europeo Plus (FSE+) y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 1296/2013 (DO L 231 de 30.6.2021, p. 21).

<sup>(15)</sup> Reglamento (UE) 2021/1056 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de junio de 2021, por el que se establece el Fondo de Transición Justa (DO L 231 de 30.6.2021, p. 1).

<sup>(16)</sup> Reglamento (UE, Euratom) 2020/2093 del Consejo, de 17 de diciembre de 2020, por el que se establece el marco financiero plurianual para el período 2021-2027 (DO L 433 I de 22.12.2020, p. 11).

<sup>(17)</sup> Reglamento (UE) 2020/2094 del Consejo, de 14 de diciembre de 2020, por el que se establece un Instrumento de Recuperación de la Unión Europea para apoyar la recuperación tras la crisis de la COVID-19 (DO L 433 I de 22.12.2020, p. 23).

<sup>(18)</sup> Recomendación 2022/C 243/04 del Consejo, de 16 de junio de 2022, para garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática (DO C 243 de 27.6.2022, p. 35).

Dicho informe de situación debe tener en consideración, entre otras cosas, avances en la implantación de vehículos de emisión cero y de baja emisión, en particular en el segmento de los vehículos comerciales ligeros, así como las medidas a escala de la Unión, de los Estados miembros y local para facilitar la transición de los Estados miembros a vehículos ligeros de emisión cero, la evolución de su precio y de su eficiencia energética, la implantación de combustibles alternativos y los avances en la implantación de infraestructuras de recarga y repostaje públicas y privadas, tal como se van a establecer en un reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la evolución de la infraestructura para los combustibles alternativos, y que derogue la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (en lo sucesivo, «Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos») y en una refundición de la Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(19)</sup>, el potencial de las tecnologías innovadoras para alcanzar una movilidad climáticamente neutra, la competitividad internacional, las inversiones en la cadena de valor del automóvil, la mejora de las capacidades y el reciclaje profesional de los trabajadores, así como la reconversión de las actividades, especialmente en las pymes. El informe de situación debe basarse también en los informes de situación bienales que deben presentar los Estados miembros con arreglo al Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos. La Comisión debe consultar a los interlocutores sociales durante la preparación del informe de situación, incluyendo en relación con los resultados del diálogo social. Prosiguen las innovaciones en la cadena de suministro del automóvil. Las tecnologías innovadoras, como la producción de electrocombustibles mediante captura de aire, si se desarrollan más, podrían ofrecer perspectivas de una movilidad asequible y climáticamente neutra. Por consiguiente, en el marco de su informe de situación, la Comisión debe hacer un seguimiento de los avances en el estado de la innovación en el sector.

- (17) Para proteger el medio ambiente y la salud de los ciudadanos en todos los Estados miembros, es importante descarbonizar también el parque existente. El mercado de vehículos de segunda mano crea el riesgo de desplazar las emisiones de CO<sub>2</sub> y la contaminación atmosférica a las regiones menos desarrolladas económicamente de la Unión. Para acelerar la reducción de las emisiones del parque existente y agilizar la transición a un transporte de emisión cero es de suma importancia fomentar la conversión de los vehículos con motor de combustión interna en vehículos eléctricos con baterías o pilas de combustible, lo que también comprende una evaluación sobre cómo facilitar la implementación de estas soluciones en los Estados miembros.
- (18) Como se indica en la Comunicación de la Comisión, de 18 de mayo de 2022, titulada «Plan REPowerEU», para mejorar el ahorro de energía y la eficiencia en el sector del transporte y acelerar la transición hacia vehículos de emisión cero, es importante aumentar la proporción de vehículos de emisión cero en el parque automovilístico público y en el parque de empresa por encima de un determinado tamaño. Con ese fin, la Comunicación de la Comisión, de 18 de octubre de 2022, titulada «Programa de trabajo de la Comisión para 2023» incluye una iniciativa para hacer más ecológicas el parque de empresa. Al proponer esa iniciativa, la Comisión debe garantizar la igualdad de condiciones y evitar la fragmentación del mercado interior.
- (19) A fin de promover la adopción de vehículos que consuman menos energía, la Comisión debe investigar las repercusiones del establecimiento de umbrales mínimos de eficiencia energética para los nuevos turismos de emisión cero y vehículos comerciales ligeros de emisión cero comercializados en la Unión.
- (20) Los objetivos a escala del parque de la UE deben complementarse con la necesaria implantación de la infraestructura de recarga y repostaje, tal como se va a establecer en el Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos y en una refundición de la Directiva 2010/31/UE. En este sentido, es primordial mantener e incrementar las inversiones en la implantación de la infraestructura necesaria. Paralelamente, es de suma importancia garantizar una rápida implantación de las energías renovables, tal como se establece en la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(20)</sup>.
- (21) Los fabricantes deben contar con la flexibilidad suficiente para adaptar su parque a lo largo del tiempo con el fin de gestionar de manera rentable la transición hacia vehículos de emisión cero en una manera que apoye su competitividad y sienta las bases de otras innovaciones. Por lo tanto, es conveniente mantener el enfoque de reducción de los niveles objetivo en etapas de cinco años.

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

<sup>(20)</sup> Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82).

- (22) Con los objetivos más estrictos a escala del parque de la UE de 2030 en adelante, los fabricantes van a tener que poner muchos más vehículos de emisión cero en el mercado de la Unión. En este contexto, el mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión dejaría de cumplir su finalidad original y podría socavar la eficacia del Reglamento (UE) 2019/631. Por lo tanto, el mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero o de baja emisión debe suprimirse a partir del 1 de enero de 2030. Antes de esa fecha, y por tanto a lo largo de esta década, el mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero o de baja emisión va a seguir apoyando la implantación de vehículos con emisiones comprendidas entre cero y 50 g de CO<sub>2</sub>/km, incluidos los vehículos eléctricos con batería, los vehículos eléctricos de pila de combustible que utilizan hidrógeno y los vehículos híbridos eléctricos enchufables con un buen rendimiento. No obstante, los niveles de referencia de los vehículos de emisión cero o de baja emisión deben revisarse para tener en cuenta la adopción más rápida de vehículos de emisión cero en el mercado de la Unión. Después del 1 de enero de 2030, los vehículos eléctricos híbridos enchufables se seguirán computando en los objetivos relativos al parque de la UE que los fabricantes deben cumplir.
- (23) Los créditos a la ecoinnovación que pueden solicitar los fabricantes están limitados actualmente a 7 g de CO<sub>2</sub>/km. Este límite debe ajustarse a la baja en consonancia con los niveles objetivo, a fin de garantizar una proporción equilibrada del nivel de dicho límite en relación con las emisiones específicas medias de CO<sub>2</sub> de los fabricantes.
- (24) La aplicación de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> está muy vinculada a la de la legislación sobre homologación de tipo. Tras la derogación y sustitución de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(21)</sup> el 1 de septiembre de 2020 por el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(22)</sup>, es conveniente, a fin de garantizar la coherencia continua entre ambos conjuntos de instrumentos, seguir adaptando las definiciones y actualizar las referencias del Reglamento (UE) 2019/631 a la legislación marco de homologación de tipo.
- (25) El esfuerzo de reducción de las emisiones necesario para alcanzar los objetivos a escala del parque de la UE se distribuye entre los fabricantes utilizando una curva de valores límite basada en la masa media del parque de vehículos nuevos de la UE y del parque de vehículos nuevos del fabricante. Aunque es conveniente mantener dicho mecanismo, es necesario evitar una situación en la que, por los objetivos más estrictos a escala del parque de la UE, el objetivo de emisiones específicas para un fabricante se convierta en negativo. Por ello, es necesario aclarar que, cuando se produzca tal situación, el objetivo de emisiones específicas debe fijarse en 0 g de CO<sub>2</sub>/km.
- (26) Los valores utilizados para calcular los objetivos de emisiones específicas y las emisiones específicas medias de CO<sub>2</sub> de un fabricante se basan en los datos registrados en la documentación de homologación de tipo y en los certificados de conformidad de los vehículos en cuestión. La corrección de los datos utilizados a dichos efectos es esencial para garantizar la eficacia de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub>. No obstante, si se detectan errores en los datos puede que, sobre la base de la legislación sobre homologación de tipo, no sea posible corregir la documentación de homologación de tipo o los certificados de conformidad ya expedidos si los datos se refieren a homologaciones de tipo que hayan dejado de ser válidas. En tales situaciones, la Comisión debe tener la facultad de solicitar a las autoridades de homologación de tipo pertinentes o, en su caso, a los fabricantes, que emitan una declaración de corrección sobre cuya base puedan corregirse los valores utilizados para determinar el comportamiento de los fabricantes en el cumplimiento de sus objetivos.
- (27) La notificación de los datos de los vehículos de las categorías M<sub>2</sub> (autobuses) y N<sub>2</sub> (camiones de tamaño mediano) entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(23)</sup> y, por tanto, es adecuado suprimir este requisito de notificación del Reglamento (UE) 2019/631.

<sup>(21)</sup> Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

<sup>(22)</sup> Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

<sup>(23)</sup> Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos (DO L 173 de 9.7.2018, p. 1).

- (28) Habida cuenta del aumento del objetivo global de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y con el fin de evitar posibles efectos distorsionadores del mercado, se deben armonizar los requisitos de reducción para todos los fabricantes presentes en el mercado de la Unión, excepto para los responsables de menos de 1 000 vehículos nuevos matriculados en un año civil. En consecuencia, la posibilidad de que los fabricantes responsables de entre 1 000 y 10 000 turismos o entre 1 000 y 22 000 vehículos comerciales ligeros de nueva matriculación en un año civil soliciten una excepción respecto del objetivo de emisiones específicas debe suprimirse a partir del 1 de enero de 2036.
- (29) A fin de garantizar la claridad jurídica y la coherencia con la práctica actual, conviene aclarar que los ajustes de los valores  $M_0$  y  $TM_0$  deben realizarse mediante actos delegados por los que se modifique el anexo I del Reglamento (UE) 2019/631 en lugar de actos delegados que completen dicho Reglamento.
- (30) Los avances realizados en virtud del Reglamento (UE) 2019/631 en la consecución de los objetivos de reducción fijados para 2030 y años posteriores deben revisarse en 2026. Para esta revisión, deben tenerse en cuenta todos los aspectos de los informes bienales.
- (31) Varios Estados miembros han anunciado planes para acelerar la introducción de vehículos de emisión cero fijando una fecha para la eliminación progresiva de los turismos y vehículos industriales ligeros nuevos que emiten  $CO_2$  antes de 2035. La Comisión debe determinar opciones para facilitar dicha transición y considerar la necesidad de medidas adicionales en consonancia con dichos planes.
- (32) La posibilidad de asignar los ingresos procedentes de las primas por exceso de emisiones a un fondo específico o a un programa pertinente se ha evaluado de conformidad con el artículo 15, apartado 5, del Reglamento (UE) 2019/631, con la conclusión de que esto aumentaría significativamente la carga administrativa, sin aportar beneficios directos al sector del automóvil en su transición. Por consiguiente, los ingresos procedentes de las primas por exceso de emisiones se deben seguir considerando ingresos del presupuesto general de la Unión, de conformidad con el artículo 8, apartado 4, del Reglamento (UE) 2019/631.
- (33) Es importante evaluar las emisiones de  $CO_2$  durante la totalidad del ciclo de vida de los vehículos ligeros a escala de la Unión. A tal fin, la Comisión debe desarrollar una metodología para la evaluación y la notificación coherente de datos sobre las emisiones de  $CO_2$  durante la totalidad del ciclo de vida de los vehículos ligeros comercializados en la Unión.
- (34) A fin de establecer una metodología común de la Unión para la evaluación y la notificación coherente de datos sobre las emisiones de  $CO_2$  durante la totalidad del ciclo de vida de los turismos y los vehículos comerciales ligeros y para garantizar que el cálculo de los objetivos de emisiones específicas para los fabricantes responsables de las emisiones de  $CO_2$  de los vehículos comerciales ligeros multifásicos pueda ajustarse para tener en cuenta los cambios en el procedimiento para determinar las emisiones de  $CO_2$  y la masa de dichos vehículos, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, por lo que respecta a completar el Reglamento (UE) 2019/631 mediante el establecimiento de tal metodología común de la Unión y a la modificación, en su caso, de las fórmulas de cálculo establecidas en el anexo I, parte B, de dicho Reglamento, respectivamente. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación <sup>(24)</sup>. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (35) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, reforzar los requisitos de reducción de las emisiones de  $CO_2$ , tanto para los turismos nuevos como para los vehículos comerciales ligeros nuevos, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su dimensión o efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (36) Por lo tanto, procede modificar el Reglamento (UE) 2019/631 en consecuencia.

<sup>(24)</sup> DOL 123 de 12.5.2016, p. 1.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

### Artículo 1

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

- 1) El artículo 1 se modifica como sigue:
  - a) el apartado 5 se modifica como sigue:
    - i) en la letra a), la cifra «37,5 %» se sustituye por «55 %»,
    - ii) en la letra b), la cifra «31 %» se sustituye por «50 %»;
  - b) se inserta el apartado siguiente:

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

    - a) para las emisiones medias del parque de turismos nuevos, un objetivo a escala del parque de la Unión igual a una reducción del 100 % del objetivo en 2021, determinado de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.1.3;
    - b) para las emisiones medias del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, un objetivo a escala del parque de la Unión igual a una reducción del 100 % del objetivo en 2021, determinado de conformidad con el anexo I, parte B, punto 6.1.3.»;
  - c) el apartado 6 se sustituye por el texto siguiente:

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

«b) categoría N<sub>1</sub>, según se define en el artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858 y que entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 715/2007 (“vehículos comerciales ligeros”), que se matriculen por primera vez en la Unión y que no han sido matriculados anteriormente fuera de la Unión (“vehículos comerciales ligeros nuevos”); en el caso de los vehículos de emisión cero de categoría N con una masa de referencia superior a 2 610 kg o a 2 840 kg, según el caso, a partir del 1 de enero de 2025 se los considerará, a efectos del presente Reglamento y sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/858 y el Reglamento (CE) n.º 715/2007, vehículos comerciales ligeros a los que se aplica el presente Reglamento si el exceso de la masa de referencia es únicamente atribuible a la masa del sistema de almacenamiento de energía.»;
  - b) en el apartado 3, la referencia al «anexo II, parte A, punto 5, de la Directiva 2007/46/CE» se sustituye por «anexo I, parte A, punto 5, del Reglamento (UE) 2018/858».
- 3) En el artículo 3, el apartado 1 se modifica como sigue:
  - a) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«1. A efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las definiciones establecidas en el Reglamento (UE) 2018/858. Asimismo se entenderá por:»;
  - b) se suprimen las letras b) a g) y las letras i) y n).
- 4) En el artículo 4, apartado 1, se añade el párrafo siguiente:

«A efectos de la letra c), párrafo primero, cuando el objetivo de emisiones específicas determinado de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.3, o el anexo I, parte B, punto 6.3, sea negativo, el objetivo de emisiones específicas será de 0 g/km.».

5) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) se inserta el apartado siguiente:

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

b) se suprimen los apartados 10 y 11.

6) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 7 bis

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

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2025, la Comisión publicará un informe que establezca una metodología para la evaluación y la notificación coherente de datos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> durante la totalidad del ciclo de vida de los turismos y los vehículos comerciales ligeros comercializados en la Unión. La Comisión presentará dicho informe al Parlamento Europeo y al Consejo.

2. A más tardar el 31 de diciembre de 2025, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 17 a fin de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de una metodología común de la Unión para la evaluación y la notificación coherente de datos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> durante la totalidad del ciclo de vida de los turismos y los vehículos comerciales ligeros.

3. A partir del 1 de junio de 2026, los fabricantes podrán presentar voluntariamente a la Comisión los datos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> durante el ciclo de vida de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos utilizando la metodología a que se refiere el apartado 2.».

7) El artículo 10 se modifica como sigue:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

12) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 14 bis

### **Informe de situación**

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

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

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

- f) las repercusiones en el empleo en el sector del automóvil, especialmente en las pequeñas y medianas empresas (pymes), incluidas las microempresas, así como la eficacia de las medidas de apoyo al reciclaje profesional y la mejora de las capacidades de la mano de obra;
- g) la eficacia de las medidas financieras existentes y la necesidad de adoptar nuevas medidas, incluidas medidas financieras adecuadas a escala de la Unión, de los Estados miembros o local, para garantizar una transición justa y mitigar cualquier efecto socioeconómico negativo, en particular en las regiones y comunidades más afectadas;
- h) los avances en el diálogo social, así como los aspectos que sigan facilitando una transición económicamente viable y socialmente justa hacia una movilidad por carretera sin emisiones;
- i) los avances en la implantación de infraestructuras de recarga y repostaje públicas y privadas, incluidos los avances en el marco de un reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la evolución de la infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se derogue la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, y en una refundición de la Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo (\*);
- j) la posible contribución de las tecnologías de innovación y de los combustibles alternativos sostenibles, incluidos los combustibles sintéticos, para alcanzar una movilidad climáticamente neutra;
- k) las emisiones durante el ciclo de vida de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos comercializados, notificadas de conformidad con el artículo 7 bis;
- l) los efectos del presente Reglamento en la consecución de los objetivos de los Estados miembros en el marco del Reglamento (UE) 2018/842 y de una refundición de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (\*\*).

3. En la fecha de presentación del primer informe de situación a que se refiere el apartado 1, la Comisión, en cooperación con los Estados miembros y todas las partes interesadas pertinentes, presentará también un informe al Parlamento Europeo y al Consejo que incluirá un análisis para detectar cualquier carencia de financiación a la hora de garantizar una transición justa en la cadena de suministro del sector del automóvil, prestando especial atención a las pymes y a las regiones más afectadas por la transición. El informe se acompañará, cuando proceda, de propuestas de medidas financieras adecuadas para abordar las necesidades detectadas.

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

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

13) El artículo 15 se modifica como sigue:

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

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

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

b) se suprimen los apartados 2 a 5;

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

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

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

d) se añade el apartado siguiente:

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

14) El artículo 17 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, la referencia al «artículo 7, apartado 8, al artículo 10, apartado 8, al artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, al artículo 13, apartado 4, al artículo 14, apartado 2, y al artículo 15, apartado 8» se sustituye por «artículo 7, apartado 8, artículo 7 bis, apartado 2, artículo 10, apartado 8, artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, artículo 13, apartado 4, artículo 14, apartado 2, y artículo 15, apartados 8, y 9»;

b) en el apartado 3, la referencia al «artículo 7, apartado 8, al artículo 10, apartado 8, al artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, al artículo 13, apartado 4, al artículo 14, apartado 2, y al artículo 15, apartado 8» se sustituye por «artículo 7, apartado 8, artículo 7 bis, apartado 2, artículo 10, apartado 8, artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, artículo 13, apartado 4, artículo 14, apartado 2, y artículo 15, apartados 8, y 9»;

c) en el apartado 6, la referencia al «artículo 7, apartado 8, al artículo 10, apartado 8, al artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, al artículo 13, apartado 4, al artículo 14, apartado 2, y al artículo 15, apartado 8» se sustituye por «artículo 7, apartado 8, artículo 7 bis, apartado 2, artículo 10, apartado 8, artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, artículo 13, apartado 4, artículo 14, apartado 2, y artículo 15, apartados 8, y 9».

15) El anexo I se modifica con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

#### Artículo 2

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

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

Hecho en Estrasburgo, el 19 de abril de 2023.

*Por el Parlamento Europeo*

*La Presidenta*

R. METSOLA

*Por el Consejo*

*La Presidenta*

J. ROSWALL

## ANEXO

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

1) La parte A se modifica como sigue:

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

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

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

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

c) se añade el punto siguiente:

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

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

donde:

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

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

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

«Objetivos de emisiones específicas de referencia»;

e) se suprime el punto 6.2.2;

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

«6.3. Objetivos de emisiones específicas de 2025 en adelante

6.3.1 Objetivos de emisiones específicas de 2025 a 2029:

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

donde:

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

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

donde:

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

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

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

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

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

x es 25 % en los años 2025 a 2029.

## 6.3.2 Objetivos de emisiones específicas de 2030 a 2034

Objetivos de emisiones específicas = Objetivo a escala del parque de la UE<sub>2030</sub> + a<sub>2030</sub> • (TM-TM<sub>0</sub>)  
donde:

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

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

donde:

a<sub>2021</sub> es lo definido en el punto 6.2.1

emisiones medias<sub>2021</sub> es lo definido en el punto 6.2.1

TM es lo definido en el punto 6.2.1

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

## 6.3.3 Objetivos de emisiones específicas de 2035 en adelante

Objetivos de emisiones específicas = Objetivo a escala del parque de la UE<sub>2035</sub> + a<sub>2035</sub> • (TM-TM<sub>0</sub>)  
donde:

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

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

donde:

a<sub>2021</sub> es lo definido en el punto 6.2.1

emisiones medias<sub>2021</sub> es lo definido en el punto 6.2.1

TM es lo definido en el punto 6.2.1

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

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

2) La parte B se modifica como sigue:

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

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

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

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

c) se añade el punto siguiente:

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

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

donde:

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

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

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

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

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

donde:

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

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

donde:

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

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

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

$TM$  es lo definido en el punto 6.2.1

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

e) se añade el punto siguiente:

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

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

donde:

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

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

donde:

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

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

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

$TM$  es lo definido en el punto 6.2.1

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

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

«6.3. Objetivos de emisiones específicas de 2025 en adelante

6.3.1 Objetivos de emisiones específicas de 2025 a 2029

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

donde:

|   |  |
|---|--|
| objetivo de emisiones específicas de referencia | es el objetivo de emisiones específicas de referencia de CO <sub>2</sub> determinado de conformidad con el punto 6.2.1   |
| $\varnothing_{\text{targets}}$                  | es la media, ponderada sobre el número de vehículos comerciales ligeros nuevos de cada fabricante por separado, de todos los objetivos de emisiones específicas de referencia determinados de conformidad con el punto 6.2.1 |
| factor ZLEV                                     | es $(1+y-x)$ , salvo que esta suma sea superior a 1,05 o inferior a 1,0, en cuyo caso el factor ZLEV se fijará en 1,05 o 1,0, según el caso  |

donde:

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

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

x es 17 % en los años 2025 a 2029.

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

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

donde:

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

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

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

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

donde:

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

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

# DECISIONES

## DECISIÓN (UE) 2023/852 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 19 de abril de 2023

**por la que se modifica la Decisión (UE) 2015/1814 en lo relativo a la cantidad de derechos de emisión que deben incorporarse a la reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión hasta 2030**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

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

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

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

Considerando lo siguiente:

- (1) El Acuerdo de París <sup>(4)</sup>, adoptado el 12 de diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC) (en lo sucesivo, «Acuerdo de París»), entró en vigor el 4 de noviembre de 2016. Las Partes en el Acuerdo de París han acordado mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de 2 °C en relación con los niveles preindustriales, y perseverar en los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C por encima de esos niveles. Dicho compromiso se ha visto reforzado con la adopción, en el marco de la CMNUCC, del Pacto por el Clima de Glasgow el 13 de noviembre de 2021, en el que la Conferencia de las Partes en la CMNUCC, en calidad de reunión de las Partes en el Acuerdo de París, reconoce que los efectos del cambio climático serían menores con un aumento de la temperatura de 1,5 °C que con un aumento de 2 °C, y resuelve perseverar en los esfuerzos para limitar el aumento de la temperatura a 1,5 °C.
- (2) La necesidad urgente de mantener vivo el objetivo del Acuerdo de París de 1,5 °C ha cobrado mayor importancia a raíz de las conclusiones del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático recogidas en su sexto informe de evaluación, según las cuales el calentamiento global únicamente puede limitarse a 1,5 °C si se emprenden inmediatamente reducciones fuertes y sostenidas de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero en este decenio.
- (3) Abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París constituyen el núcleo de la Comunicación de la Comisión, de 11 de diciembre de 2019, sobre el «Pacto Verde Europeo» (en lo sucesivo, «Pacto Verde Europeo»).
- (4) El Pacto Verde Europeo combina un conjunto completo de medidas e iniciativas que se refuerzan entre ellas, cuyo objetivo es lograr la neutralidad climática en la Unión para 2050, y establece una nueva estrategia de crecimiento destinada a transformar la Unión en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, que use eficientemente los recursos y que sea competitiva, en la que el crecimiento económico esté disociado del uso de los recursos. También aspira a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la Unión, así como a proteger la salud

<sup>(1)</sup> DO C 152 de 6.4.2022, p. 175.

<sup>(2)</sup> DO C 301 de 5.8.2022, p. 116.

<sup>(3)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 14 de marzo de 2023 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 28 de marzo de 2023.

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

y el bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos relacionados con el medio ambiente. Al mismo tiempo, dicha transición tiene aspectos de igualdad de género, así como un efecto concreto sobre algunos colectivos desfavorecidos y vulnerables, como las personas mayores, las personas con discapacidad, las personas pertenecientes a minorías raciales o étnicas y las personas y los hogares con ingresos bajos o medios. Asimismo, impone mayores desafíos a determinadas regiones, en particular, a las estructuralmente desfavorecidas y a las periféricas, así como a las islas. Por lo tanto, debe garantizarse que la transición sea justa e inclusiva, sin dejar a nadie atrás.

- (5) La necesidad y el valor de cumplir el Pacto Verde Europeo no han hecho sino aumentar a la luz de las gravísimas repercusiones de la pandemia de COVID-19 en la salud, las condiciones de vida y de trabajo, y el bienestar de los ciudadanos de la Unión. Dichas repercusiones han demostrado que nuestra sociedad y nuestra economía necesitan mejorar su capacidad de recuperación frente a las perturbaciones externas y actuar con prontitud para prevenir o mitigar los efectos de las perturbaciones externas, de forma justa y sin dejar atrás a nadie, tampoco a las personas en riesgo de pobreza energética. Los ciudadanos europeos siguen expresando su firme opinión de que esto se aplica, en concreto, al cambio climático.
- (6) La Unión se comprometió a reducir, a más tardar en 2030, sus emisiones netas de gases de efecto invernadero en el conjunto de su economía en al menos un 55 % en comparación con los niveles de 1990, en la contribución determinada a nivel nacional actualizada y presentada a la Secretaría de la CMNUCC el 17 de diciembre de 2020.
- (7) Mediante la adopción del Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(5)</sup>, la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en el conjunto de su economía a más tardar en 2050 y el objetivo de lograr emisiones negativas a partir de entonces. Dicho Reglamento establece también un objetivo vinculante de la Unión de reducción interna, de las emisiones netas de gases de efecto invernadero (emisiones una vez deducidas las absorciones) de, al menos, un 55 % con respecto a los niveles de 1990, de aquí a 2030 y establece que la Comisión ha de esforzarse por ajustar todos los futuros proyectos de medidas o propuestas legislativas, incluidas las propuestas presupuestarias, a los objetivos de dicho Reglamento y, en caso de no ajustarse a ellos, exponer las razones de dicha falta de ajuste como parte de la evaluación de impacto que acompaña a dichas propuestas.
- (8) Para llevar a cabo la reducción de emisiones establecida por el Reglamento (UE) 2021/1119, es necesaria la contribución de todos los sectores de la economía. Por lo tanto, la ambición del régimen de comercio de derechos de emisión en la Unión (en lo sucesivo, «RCDE de la UE»), establecido por la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(6)</sup>, debe ajustarse para que esté en consonancia con el objetivo de reducción neta de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía para 2030, el objetivo de neutralidad climática de la Unión para 2050 y el objetivo de lograr emisiones negativas a partir de entonces, como se establece en el Reglamento (UE) 2021/1119.
- (9) A fin de abordar el desequilibrio estructural entre la oferta y la demanda de derechos de emisión en el mercado, la Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(7)</sup> estableció en 2018 una reserva de estabilidad del mercado (en lo sucesivo, «reserva»), que está en funcionamiento desde 2019. Sin perjuicio de revisiones ulteriores de la reserva como parte de la revisión general en 2023 de la Directiva 2003/87/CE y de la Decisión (UE) 2015/1814, la Comisión debe supervisar continuamente el funcionamiento de la reserva y velar por que esta siga siendo adecuada a los fines perseguidos en caso de futuras perturbaciones externas imprevisibles. El establecimiento de una reserva sólida y orientada al futuro es esencial para garantizar la integridad del RCDE de la UE y para gestionarlo eficazmente de modo que pueda contribuir, como instrumento político, a la consecución del objetivo de neutralidad climática de la Unión a más tardar en 2050 y al objetivo de lograr emisiones negativas a partir de entonces, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2021/1119.
- (10) La reserva funciona activando ajustes de los volúmenes anuales de derechos de emisión por subastar. A fin de mantener un grado máximo de previsibilidad, la Decisión (UE) 2015/1814 estableció normas claras para incorporar derechos de emisión a la reserva, así como para retirarlos de ella.

<sup>(5)</sup> Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de junio de 2021, por el que se establece el marco para lograr la neutralidad climática y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 401/2009 y (UE) 2018/1999 («Legislación europea sobre el clima») (DO L 243 de 9.7.2021, p. 1).

<sup>(6)</sup> Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

<sup>(7)</sup> Decisión (UE) 2015/1814 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de octubre de 2015, relativa al establecimiento y funcionamiento de una reserva de estabilidad del mercado en el marco del régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión, y por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE (DO L 264 de 9.10.2015, p. 1).

- (11) La Decisión (UE) 2015/1814 establece que, cuando la cantidad total de derechos de emisión en circulación supere el umbral máximo establecido, se deduzca de los volúmenes de derechos de emisión por subastar una cantidad de derechos de emisión correspondiente a un porcentaje determinado de dicha cantidad total de derechos de emisión y se incorpore a la reserva. En cambio, si la cantidad total de derechos de emisión en circulación está por debajo del umbral mínimo establecido, debe retirarse a los Estados miembros una cantidad de derechos de emisión de la reserva y añadirse a los volúmenes de derechos de emisión por subastar.
- (12) La Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(8)</sup> modificó la Decisión (UE) 2015/1814 duplicando el tipo porcentual para determinar la cantidad de derechos de emisión que deben incorporarse cada año en la reserva del 12 % al 24 % hasta el 31 de diciembre de 2023 a efectos de proporcionar una señal de inversión fiable para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de manera eficiente en términos de costes. Dicha modificación se adoptó en el contexto del antiguo objetivo climático de la Unión para 2030, consistente en una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía en, al menos, un 40 % con respecto a los niveles de 1990.
- (13) De conformidad con la Decisión (UE) 2015/1814, en un plazo de tres años a partir de la fecha de inicio de funcionamiento de la reserva, la Comisión, sobre la base de un análisis del correcto funcionamiento del mercado europeo del carbono, debía revisar por primera vez la reserva y, en su caso, presentar una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (14) En la revisión de la reserva que llevó a cabo de conformidad con la Decisión (UE) 2015/1814, la Comisión prestó especial atención al tipo porcentual para la determinación de la cantidad de derechos de emisión que deban incorporarse a la reserva, y también prestó especial atención al valor numérico del umbral relativo a la cantidad total de derechos de emisión en circulación y a la cantidad de derechos de emisión que se han de retirar de la reserva.
- (15) El análisis realizado por la Comisión en el contexto de la revisión de la reserva y la evolución prevista con respecto al mercado del carbono demuestran que un tipo del 12 % de la cantidad total de los derechos de emisión en circulación para la determinación de la cantidad de derechos de emisión que deban incorporarse a la reserva cada año después de 2023 es insuficiente para evitar un aumento significativo del excedente de derechos de emisión en el RCDE de la UE. El mantenimiento del tipo del 24 % en la presente Decisión debe entenderse sin perjuicio de revisiones ulteriores de la reserva, incluida, en su caso, una revisión ulterior del tipo porcentual para la determinación de la cantidad de derechos de emisión que deben incorporarse a ella, como parte de la revisión general de la Directiva 2003/87/CE y de la Decisión (UE) 2015/1814 en 2023.
- (16) Dado que el objetivo de la presente Decisión, a saber, la continuación de los parámetros actuales de la reserva establecidos con arreglo a la Directiva (UE) 2018/410, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su dimensión y efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Decisión no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (17) Por lo tanto, procede modificar la Decisión (UE) 2015/1814 en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### *Artículo 1*

### **Modificación de la Decisión (UE) 2015/1814**

En el artículo 1, apartado 5, párrafo primero, de la Decisión (UE) 2015/1814, la última frase se sustituye por el texto siguiente:

«Como excepción a lo dispuesto en las frases primera y segunda del presente párrafo, hasta el 31 de diciembre de 2030 se duplicarán los porcentajes y los 100 millones de derechos de emisión a que se refieren dichas frases.».

<sup>(8)</sup> Directiva (UE) 2018/410 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de marzo de 2018, por la que se modifica la Directiva 2003/87/CE para intensificar las reducciones de emisiones de forma eficaz en relación con los costes y facilitar las inversiones en tecnologías hipocarbónicas, así como la Decisión (UE) 2015/1814 (DO L 76 de 19.3.2018, p. 3).

*Artículo 2***Entrada en vigor**

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

Hecho en Estrasburgo, el 19 de abril de 2023.

*Por el Parlamento Europeo*  
*La Presidenta*  
R. METSOLA

*Por el Consejo*  
*La Presidenta*  
J. ROSWALL

---

## II

(Actos no legislativos)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2023/853 DEL CONSEJO

de 24 de abril de 2023

por el que se aplica el Reglamento (UE) n.º 267/2012 relativo a medidas restrictivas contra Irán

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 267/2012 del Consejo, de 23 de marzo de 2012, relativo a medidas restrictivas contra Irán y por el que se deroga el Reglamento (UE) n.º 961/2010 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 46, apartado 2,

Vista la propuesta del Alto Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 23 de marzo de 2012, el Consejo adoptó el Reglamento (UE) n.º 267/2012.
- (2) Sobre la base de la revisión del anexo II de la Decisión 2010/413/PESC del Consejo <sup>(2)</sup>, debe suprimirse la entrada relativa a una persona designada en el anexo IX del Reglamento (UE) n.º 267/2012. Debe actualizarse una entrada incluida en el anexo IX del Reglamento (UE) n.º 267/2012.
- (3) Procede, por lo tanto, modificar el Reglamento (UE) n.º 267/2012 en consecuencia.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

*Artículo 1*

El anexo IX del Reglamento (UE) n.º 267/2012 se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

*Artículo 2*

El presente Reglamento entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

<sup>(1)</sup> DO L 88 de 24.3.2012, p. 1.

<sup>(2)</sup> Decisión 2010/413/PESC del Consejo, de 26 de julio de 2010, relativa a la adopción de medidas restrictivas contra Irán y que deroga la Posición Común 2007/140/PESC (DO L 195 de 27.7.2010, p. 39).

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

Hecho en Luxemburgo, el 24 de abril de 2023.

*Por el Consejo*  
*El Presidente*  
J. BORRELL FONTELLES

---

## ANEXO

El anexo IX del Reglamento (UE) n.º 267/2012 se modifica como sigue:

- 1) Se suprime la entrada 10 (relativa a Rostam QASEMI) de la lista titulada «II. Cuerpo de la Guardia Revolucionaria Iraní (IRGC)», en la sección «A. Personas».
- 2) Bajo el título «I. Personas y entidades implicadas en actividades relacionadas con la energía nuclear o con misiles balísticos y personas y entidades que apoyan al Gobierno de Irán», la siguiente entrada sustituye a la entrada correspondiente de la lista que figura en la sección «B. Entidades»:

|      | Nombre                             | Información identificativa                        | Motivos  | Fecha de inclusión en la lista |
|------|------------------------------------|---|--|--------------------------------|
| «12. | Fajr Aviation Composite Industries | Mehrabad Airport, PO Box 13445-885, Teherán, Irán | Filial de IAIO dentro del MODAFL, ambos designados por la UE, que produce principalmente materiales compuestos para la industria aeronáutica.<br><i>Fajr Aviation Composite Industries</i> también fabrica drones, que supuestamente se emplean para desestabilizar la región. | 26.7.2010».                    |

# DECISIONES

## DECISIÓN (PESC) 2023/854 DEL CONSEJO

de 24 de abril de 2023

por la que se modifica la Decisión 2010/413/PESC relativa a la adopción de medidas restrictivas contra Irán

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de la Unión Europea, y en particular su artículo 29,

Vista la propuesta del Alto Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 26 de julio de 2010, el Consejo adoptó la Decisión 2010/413/PESC <sup>(1)</sup> relativa a la adopción de medidas restrictivas contra Irán.
- (2) De conformidad con el artículo 26, apartado 3, de la Decisión 2010/413/PESC, el Consejo ha revisado la lista de personas y entidades designadas que figura en el anexo II de dicha Decisión.
- (3) Sobre la base de dicha revisión, debe suprimirse la entrada relativa a una persona designada en el anexo II de la Decisión 2010/413/PESC. Debe actualizarse una entrada incluida en el anexo II.
- (4) Procede, por lo tanto, modificar la Decisión 2010/413/PESC en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

### *Artículo 1*

El anexo II de la Decisión 2010/413/PESC se modifica de conformidad con el anexo de la presente Decisión.

### *Artículo 2*

La presente Decisión entrará en vigor el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Luxemburgo, el 24 de abril de 2023.

*Por el Consejo*

*El Presidente*

J. BORRELL FONTELLES

---

<sup>(1)</sup> Decisión 2010/413/PESC del Consejo, de 26 de julio de 2010, relativa a la adopción de medidas restrictivas contra Irán y que deroga la Posición Común 2007/140/PESC (DO L 195 de 27.7.2010, p. 39).

## ANEXO

El anexo II de la Decisión 2010/413/PESC se modifica como sigue:

- 1) Se suprime la entrada 10 (relativa a Rostam QASEMI) de la lista titulada «II. Cuerpo de la Guardia Revolucionaria Islámica (CGRI)», en la sección «A. Personas físicas».
- 2) Bajo el título «I. Personas y entidades implicadas en actividades relacionadas con la energía nuclear o con misiles balísticos y personas y entidades que apoyan al Gobierno de Irán», la siguiente entrada sustituye a la entrada correspondiente de la lista que figura en la sección «B. Entidades»:

|      | Nombre                             | Información identificativa                        | Motivos  | Fecha de inclusión en la lista |
|------|------------------------------------|---|--|--------------------------------|
| «12. | Fajr Aviation Composite Industries | Mehrabad Airport, PO Box 13445-885, Teherán, Irán | Filial de IAIO dentro del MODAFL, ambos designados por la UE, que produce principalmente materiales compuestos para la industria aeronáutica.<br><i>Fajr Aviation Composite Industries</i> también fabrica drones, que supuestamente se emplean para desestabilizar la región. | 26.7.2010.                     |

**DECISIÓN (PESC) 2023/855 DEL CONSEJO****de 24 de abril de 2023****relativa a una Misión de Cooperación de la Unión Europea en Moldavia (EUPM Moldavia)**

EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de la Unión Europea, y en particular su artículo 42, apartado 4, y su artículo 43, apartado 2,

Vista la propuesta del Alto Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad,

Considerando lo siguiente:

- (1) En sus Conclusiones de 24 de junio de 2022, el Consejo Europeo reconoció la perspectiva europea de la República de Moldavia, entre otros, afirmó que el futuro de la República de Moldavia y de sus ciudadanos se encuentra en la Unión Europea y decidió concederle, junto con Ucrania, el estatuto de país candidato.
- (2) En sus Conclusiones de 15 de diciembre de 2022, el Consejo Europeo afirmó que la Unión seguirá prestando todo el apoyo necesario a la República de Moldavia, en una situación en la que ha de hacer frente a la repercusión multidimensional de la guerra de agresión de Rusia contra Ucrania.
- (3) Mediante carta de fecha 28 de enero de 2023 dirigida al Alto Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad, la primera ministra de la República de Moldavia invitó a la Unión a desplegar una misión civil en el país en el marco de la política común de seguridad y defensa (PCSD).
- (4) El 31 de enero de 2023, el Comité Político y de Seguridad refrendó un marco político para el enfoque de crisis en la República de Moldavia.
- (5) El 5 de abril de 2023, el Consejo aprobó un concepto de gestión de crisis para una posible misión civil de la PCSD en la República de Moldavia. Por lo tanto, procede establecer dicha misión.
- (6) La misión de la PCSD en la República de Moldavia se llevará a cabo en el contexto de una situación que puede deteriorarse y que podría impedir que se alcancen los objetivos de la acción exterior de la Unión, tal como figuran en el artículo 21 del Tratado.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1***Misión**

La Unión establece una misión de cooperación civil de la Unión Europea en la República de Moldavia (EUPM Moldavia) en el marco de la política común de seguridad y defensa.

*Artículo 2***Mandato**

1. La EUPM Moldavia contribuirá a aumentar la resiliencia del sector de la seguridad de la República de Moldavia en los ámbitos de la gestión de crisis y las amenazas híbridas, incluida la ciberseguridad y la lucha contra la manipulación de información e injerencia por parte de agentes extranjeros.
2. Con este fin, la EUPM Moldavia:
  - a) contribuirá a reforzar las estructuras de gestión de crisis moldavas centradas en el sector de la seguridad mediante:
    - i) la determinación de las necesidades de organización, formación y equipamiento,
    - ii) la aplicación gradual de las acciones propuestas y las soluciones determinadas;

- b) ayudará a la mejora de la resiliencia frente a las amenazas híbridas al:
- i) proporcionar asesoramiento a nivel estratégico sobre el desarrollo de estrategias y políticas para luchar contra las amenazas híbridas y la manipulación de información e injerencia por parte de agentes extranjeros, incluida la desinformación, y para mejorar la ciberseguridad y la protección de la información clasificada,
  - ii) determinar las necesidades de desarrollo de capacidades en el sector de la seguridad para la alerta rápida, la detección, la determinación y la atribución de amenazas y la respuesta a dichas amenazas,
  - iii) contribuir a la ejecución de las acciones propuestas y las soluciones determinadas;
- c) apoyará la ejecución de las tareas mencionadas mediante una célula de proyecto que ofrezca apoyo operativo específico, según sea necesario, en consonancia con el enfoque integrado y, en la medida de lo posible, en estrecha coordinación con otros agentes.

3. El Derecho internacional humanitario, los derechos humanos y el principio de la igualdad de género, la protección de la población civil, así como los programas contenidos en las Resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas 1325 (2000) sobre las mujeres, la paz y la seguridad, 2250 (2015) sobre la juventud, la paz y la seguridad y 1612 (2005) sobre los niños y los conflictos armados, se integrarán plenamente y de forma proactiva en la planificación estratégica y operativa, las actividades y la presentación de informes de la EUPM Moldavia.

#### *Artículo 3*

#### **Cadena de mando y estructura**

1. La EUPM Moldavia, en su calidad de operación de gestión de crisis, tendrá una cadena de mando unificada.
2. El cuartel general de la EUPM Moldavia estará situado en la República de Moldavia.
3. La EUPM Moldavia se estructurará según sus documentos de planificación.

#### *Artículo 4*

#### **Comandante de la operación civil**

1. El director ejecutivo de la Capacidad Civil de Planificación y Ejecución (CPCC) será el comandante de la operación civil de la EUPM Moldavia. La CPCC quedará a disposición del comandante de la operación civil para la planificación y la ejecución de la EUPM Moldavia.
2. El comandante de la operación civil ejercerá, bajo el control político y la dirección estratégica del Comité Político y de Seguridad (CPS) y la autoridad general del Alto Representante de la Unión para Asuntos Exteriores y Política de Seguridad (en lo sucesivo, «Alto Representante»), el mando y control estratégicos de la EUPM Moldavia.
3. El comandante de la operación civil velará por la correcta y eficaz aplicación de las decisiones del Consejo y del CPS, en cuanto a la ejecución de las operaciones y, si procede, impartirá al jefe de misión las instrucciones a nivel estratégico y le prestará asesoramiento y apoyo técnico.
4. El comandante de la operación civil informará al Consejo por mediación del Alto Representante.
5. Todo el personal enviado en comisión de servicios seguirá estando plenamente bajo el mando de las autoridades nacionales del Estado de origen de conformidad con la normativa nacional, de la institución de la Unión correspondiente o del Servicio Europeo de Acción Exterior (SEAE), según corresponda. Dichas autoridades transferirán el control operativo (OPCON) de su personal al comandante de la operación civil.
6. El comandante de la operación civil será el responsable último de garantizar que la Unión cumpla debidamente su deber de diligencia.
7. El Comandante de la operación civil y el jefe de la Delegación de la UE en la República de Moldavia se consultarán mutuamente según corresponda.

### Artículo 5

#### **Jefe de misión**

1. El jefe de misión asumirá la responsabilidad de la EUPM Moldavia y ejercerá su mando y control en la zona de operaciones. El jefe de misión será directamente responsable ante el comandante de la operación civil y actuará bajo sus instrucciones.
2. El jefe de misión representará a la EUPM Moldavia en su ámbito de competencia.
3. El jefe de misión ejercerá la responsabilidad administrativa y logística de la EUPM Moldavia, que abarcará, entre otras cosas, la responsabilidad de los activos, los recursos y la información puestos a disposición de la EUPM Moldavia. Bajo su responsabilidad general, el jefe de misión podrá delegar en miembros del personal de la EUPM Moldavia tareas de gestión de personal y de asuntos financieros.
4. El jefe de misión será responsable del control disciplinario del personal de la EUPM Moldavia. Para el personal en comisión de servicios, las medidas disciplinarias serán tomadas por las autoridades nacionales del Estado de origen de conformidad con la normativa nacional, por la institución de la Unión correspondiente o por el SEAE, según corresponda.
5. El jefe de misión velará por que la EUPM Moldavia tenga la debida proyección pública.
6. Sin perjuicio de la cadena de mando, el jefe de misión recibirá orientación política local del jefe de la Delegación de la UE en la República de Moldavia.

### Artículo 6

#### **Personal**

1. La EUPM Moldavia estará compuesta principalmente por personal enviado en comisión de servicios por los Estados miembros, las instituciones de la Unión o el SEAE. Los Estados miembros, las instituciones de la Unión y el SEAE sufragarán los gastos relacionados con el personal que envíen en comisión de servicios, incluidos los gastos de viaje de ida y vuelta al lugar de despliegue, las retribuciones, la cobertura médica y las asignaciones que no tengan la consideración de dietas.
2. Cuando hayan enviado en comisión de servicios a un miembro de su personal, el Estado miembro, la institución de la Unión o el SEAE, según corresponda, atenderá cualquier reclamación relacionada con la comisión de servicios que haya presentado el miembro del personal o que esté relacionada con él, e interpondrá acciones contra dichas personas.
3. La EUPM Moldavia podrá contratar personal internacional y local cuando el personal enviado en comisión de servicios por los Estados miembros no pueda desempeñar las funciones requeridas. A defecto de solicitantes cualificados de los Estados miembros, se podrá contratar, si procede, a personal de terceros Estados participantes en casos excepcionales debidamente justificados.
4. Las condiciones de empleo y los derechos y obligaciones del personal internacional y local se estipularán en los contratos entre la EUPM Moldavia y el miembro del personal.

### Artículo 7

#### **Estatuto de la EUPM Moldavia y de su personal**

El estatuto de la EUPM Moldavia y de su personal, incluidos, cuando proceda, los privilegios e inmunidades y demás garantías necesarias para la realización y el buen funcionamiento de la EUPM Moldavia, será objeto de un acuerdo celebrado con arreglo al artículo 37 del Tratado de la Unión Europea (TUE) y de conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 218 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.

### Artículo 8

#### Control político y dirección estratégica

1. El CPS ejercerá, bajo la responsabilidad del Consejo y del Alto Representante, el control político y la dirección estratégica de la EUPM Moldavia. Por la presente, el Consejo autoriza al CPS a tomar las decisiones oportunas al efecto, de conformidad con el párrafo tercero del artículo 38 del TUE. Esa autorización incluye las competencias para nombrar un jefe de misión, a propuesta del Alto Representante, y para modificar el plan de operaciones (OPLAN). Los poderes de decisión con respecto a los objetivos y la finalización de la EUPM Moldavia seguirán correspondiendo al Consejo. Las decisiones del CPS relativas al nombramiento del jefe de misión se publicarán en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.
2. El CPS informará al Consejo periódicamente.
3. El CPS recibirá periódicamente, y cuando fuere necesario, informes del comandante de la operación civil y del jefe de misión sobre cuestiones correspondientes a sus respectivos ámbitos de responsabilidad.

### Artículo 9

#### Participación de terceros Estados

1. Sin perjuicio de la autonomía de la Unión para tomar decisiones y de su marco institucional único, podrá invitarse a terceros Estados a que aporten una contribución a la EUPM Moldavia, con la condición de que asuman los costes derivados del personal que envíen en comisión de servicios, incluidos las retribuciones, el seguro «contra todo riesgo», las dietas y los gastos de viaje de ida y vuelta a la República de Moldavia, y de que contribuyan de forma adecuada a los gastos de funcionamiento de la EUPM Moldavia.
2. Los terceros Estados que aporten contribuciones a la EUPM Moldavia tendrán los mismos derechos y obligaciones por lo que respecta a la gestión diaria de dicha misión que los Estados miembros de la Unión.
3. El Consejo autoriza al CPS a adoptar las decisiones oportunas relativas a la aceptación de las contribuciones propuestas y a establecer un comité de contribuyentes.
4. Las modalidades específicas de la participación de terceros Estados serán objeto de acuerdos celebrados de conformidad con el artículo 37 del TUE, así como de las disposiciones técnicas adicionales necesarias. Cuando la Unión y un tercer Estado celebren o hayan celebrado un acuerdo que establezca un marco para la participación de dicho tercer Estado en operaciones de gestión de crisis de la Unión, las disposiciones de dicho acuerdo se aplicarán en el marco de la EUPM Moldavia.

### Artículo 10

#### Seguridad

1. El comandante de la operación civil dirigirá el trabajo de planificación de las medidas de seguridad del jefe de misión y garantizará que sean ejecutadas de forma correcta y eficaz por la EUPM Moldavia de conformidad con el artículo 4.
2. El jefe de misión será responsable de la seguridad de la EUPM Moldavia y de garantizar el cumplimiento de los requisitos mínimos de seguridad aplicables a dicha misión, de conformidad con la política de la Unión en materia de seguridad del personal desplegado con funciones operativas en el exterior de la Unión en virtud del título V del TUE y sus instrumentos afines.
3. El jefe de misión contará con la asistencia de un agente de seguridad de la misión, que responderá ante el jefe de misión, y mantendrá además una estrecha relación funcional con el SEAE.
4. Los miembros del personal de la EUPM Moldavia recibirán una formación obligatoria en materia de seguridad antes de entrar en funciones, de conformidad con el OPLAN. Asimismo, recibirán *in situ* de manera periódica una formación de actualización organizada por el agente de seguridad de la misión.
5. El jefe de misión velará por la protección de la información clasificada de la UE de conformidad con la Decisión 2013/488/UE del Consejo <sup>(1)</sup>.

<sup>(1)</sup> Decisión 2013/488/UE del Consejo, de 23 de septiembre de 2013, sobre las normas de seguridad para la protección de la información clasificada de la UE (DO L 274 de 15.10.2013, p. 1).

*Artículo 11***Capacidad de guardia permanente**

Se activará la capacidad de guardia permanente para la EUPM Moldavia.

*Artículo 12***Disposiciones legales**

La EUPM Moldavia estará capacitada para comprar servicios y suministros, celebrar contratos y acuerdos administrativos, emplear a personal, poseer cuentas bancarias, adquirir y enajenar bienes y liquidar su pasivo, así como para entablar acciones judiciales, en la medida que resulte necesario para la ejecución de la presente Decisión.

*Artículo 13***Disposiciones financieras**

1. El importe de referencia financiera destinado a la cobertura de los gastos relacionados con la EUPM Moldavia para los cuatro meses posteriores a la entrada en vigor de la presente Decisión será de 3 529 889,20 EUR. El Consejo decidirá el importe de referencia financiera para los períodos subsiguientes.
2. Todos los gastos se gestionarán con arreglo a los procedimientos y las normas aplicables al presupuesto general de la Unión. La participación de personas físicas y jurídicas en las adjudicaciones de licitaciones de la EUPM Moldavia estará abierta sin limitaciones. Además, no se aplicará ninguna norma de origen a los productos adquiridos por la EUPM Moldavia. Previa aprobación de la Comisión, la EUPM Moldavia podrá celebrar acuerdos técnicos con Estados miembros, con el Estado anfitrión, con terceros Estados participantes y con otros agentes internacionales en relación con el suministro de equipos, servicios y locales a la EUPM Moldavia.
3. La EUPM Moldavia será responsable de la ejecución de su presupuesto. A tal efecto, la EUPM Moldavia firmará un acuerdo con la Comisión. Las disposiciones financieras tendrán en cuenta la cadena de mando prevista en los artículos 3, 4 y 5 y los requisitos operativos de la EUPM Moldavia.
4. La EUPM Moldavia estará bajo la supervisión de la Comisión y responderá plenamente ante ella en lo referente a todas las actividades financieras emprendidas en el marco del acuerdo a que se refiere el apartado 3.
5. Los gastos relacionados con la EUPM Moldavia serán financiables a partir de la fecha de adopción de la presente Decisión.

*Artículo 14***Célula de proyectos**

1. La EUPM Moldavia dispondrá de una Célula de Proyectos para identificar y aplicar proyectos. La EUPM Moldavia facilitará los proyectos que los Estados miembros y los terceros Estados ejecuten bajo su responsabilidad en ámbitos relacionados con la EUPM Moldavia y en apoyo de sus objetivos, y asesorará sobre estos, según convenga.
2. Sin perjuicio de lo previsto en el apartado 3, la EUPM Moldavia estará autorizada a recurrir a las contribuciones financieras de los Estados miembros o de los Estados terceros para la ejecución de proyectos definidos que completen de modo coherente las demás acciones de la EUPM Moldavia en los dos casos siguientes:
  - a) que esté así previsto en la ficha de financiación de la presente Decisión, o
  - b) se integre en el transcurso del mandato mediante una modificación de la ficha de financiación, a petición del jefe de misión.

La EUPM Moldavia celebrará con los Estados contribuyentes un acuerdo que regulará en particular las modalidades específicas de respuesta a toda reclamación procedente de terceros por daños ocasionados por actos u omisiones de la EUPM Moldavia en el uso de los fondos puestos a su disposición por dichos Estados. En ningún caso la responsabilidad de la Unión o del Alto Representante podrá ser invocada por los Estados contribuyentes por actos u omisiones de la EUPM Moldavia en el uso de los fondos proporcionados por esos Estados.

3. Las contribuciones financieras de la Unión, los Estados miembros o Estados terceros a la célula de proyectos estarán sujetas a la aceptación del CPS.

#### Artículo 15

### Coherencia de la respuesta de la Unión y coordinación

1. El Alto Representante garantizará la coherencia de la aplicación de la presente Decisión con el conjunto de la acción exterior de la Unión, incluidos los programas de ayuda de la Unión.
2. Sin perjuicio de la cadena de mando, el jefe de la Delegación de la Unión en la República de Moldavia proporcionará orientación política local al jefe de misión.
3. El jefe de misión garantizará una estrecha coordinación con los representantes de los Estados miembros y los socios internacionales afines de la República de Moldavia.

#### Artículo 16

### Comunicación de información

1. Se autoriza al Alto Representante a comunicar a los terceros Estados asociados a la presente Decisión, según convenga y con arreglo a las necesidades de la EUPM Moldavia, información clasificada de la UE hasta el nivel «CONFIDENTIEL UE/EU CONFIDENTIAL» elaborada a efectos de la EUPM Moldavia, de conformidad con la Decisión 2013/488/UE.
2. En caso de una necesidad operativa específica e inmediata, se autoriza al Alto Representante a comunicar al Estado anfitrión, con arreglo a la Decisión 2013/488/UE, toda información clasificada de la UE hasta el grado «RESTREINT UE/EU RESTRICTED» que se haya generado a los efectos de la EUPM Moldavia. A tal efecto, se establecerán acuerdos entre el Alto Representante y las autoridades competentes del Estado anfitrión.
3. Se autoriza al Alto Representante a comunicar a los terceros Estados asociados a la presente Decisión cualquier documento no clasificado de la UE relativo a las deliberaciones del Consejo sobre la EUPM Moldavia y amparado por la obligación de secreto profesional, con arreglo al artículo 6, apartado 1, del Reglamento Interno del Consejo <sup>(?)</sup>.
4. El Alto Representante podrá delegar las competencias a que se refieren los apartados 1 a 3 del presente artículo, así como la competencia para celebrar los acuerdos mencionados en el apartado 2 del presente artículo, en personas bajo su autoridad, en el comandante de la operación civil y en el jefe de misión, de conformidad con el anexo VI, sección VII, de la Decisión 2013/488/UE.

#### Artículo 17

### Inicio de la EUPM Moldavia

1. La EUPM Moldavia se iniciará por una Decisión del Consejo en la fecha que recomiende el comandante de la operación civil de la EUPM Moldavia una vez que esta alcance su capacidad operativa inicial.
2. El grupo de avanzada de la EUPM Moldavia realizará los preparativos necesarios para que dicha misión pueda alcanzar su capacidad operativa inicial.

<sup>(?)</sup> Decisión 2009/937/UE del Consejo, de 1 de diciembre de 2009, por la que se aprueba su Reglamento interno (DO L 325 de 11.12.2009, p. 35).

*Artículo 18***Entrada en vigor y duración**

La presente Decisión entrará en vigor el día de su adopción.

Será de aplicación durante un período de dos años a partir del inicio de la EUPM Moldavia.

Hecho en Luxemburgo, el 24 de abril de 2023.

*Por el Consejo*  
*El Presidente*  
J. BORRELL FONTELLES

---

**DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2023/856 DE LA COMISIÓN****de 18 de abril de 2023****sobre la solicitud de registro, con arreglo al Reglamento (UE) 2019/788 del Parlamento Europeo y del Consejo, de la iniciativa ciudadana europea titulada «Connecting all European capitals and people through a high-speed train network» (Conexión de todas las personas y capitales europeas mediante una red de trenes de alta velocidad)***[notificada con el número C(2023) 2617]***(El texto en lengua neerlandesa es el único auténtico)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2019/788 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, sobre la iniciativa ciudadana europea <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 6, apartados 2 y 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 10 de marzo de 2023, se presentó a la Comisión una solicitud de registro de una iniciativa ciudadana europea titulada «Connecting all European capitals and people through a high-speed train network» (Conexión de todas las personas y capitales europeas mediante una red de trenes de alta velocidad).
- (2) Los objetivos de la iniciativa manifestados por los organizadores son los siguientes: «Conectar todas las capitales europeas mediante líneas ferroviarias de alta velocidad. Pedimos a la Comisión Europea que presente una propuesta de acto jurídicamente vinculante para crear una red europea de trenes de alta velocidad lo antes posible. Esto significa conectar las redes ferroviarias de alta velocidad existentes y construir las allí donde no existan todavía».
- (3) En un anexo de la iniciativa se proporciona más información sobre el contenido, los objetivos y los antecedentes de aquella. En el anexo se explica que, si bien todos los europeos tienen derecho a circular libremente dentro de las fronteras de la UE, también deben poder hacerlo independientemente de su edad, medios económicos y estado físico o capacidad mental. Los organizadores afirman que, aunque la red ferroviaria de alta velocidad en Europa tiene más de 11 500 km de longitud, conecta principalmente las ciudades de un número limitado de Estados miembros y que muchos otros Estados miembros no forman parte de la red ferroviaria europea de alta velocidad. Los organizadores consideran que debería crearse una red ferroviaria europea de alta velocidad porque: i) los viajes en tren son sostenibles y seguros; ii) los trenes de alta velocidad ofrecen una alternativa cómoda a los vuelos de media distancia; iii) los trenes de alta velocidad son inclusivos y accesibles para todos; iv) las conexiones de alta velocidad contribuyen al desarrollo regional y a un crecimiento económico equilibrado en la UE; v) las líneas ferroviarias de alta velocidad contribuyen a una mayor cohesión y benefician a toda la población. Los organizadores defienden que, para que pueda haber conexiones seguras y sostenibles entre las personas de Europa, es importante empalmar las redes de los distintos Estados miembros y ampliar la red general en vista del creciente número de pasajeros.
- (4) Por lo que se refiere a los objetivos de la iniciativa, la Comisión está facultada, en virtud de los artículos 170 a 172 del Tratado, para presentar una propuesta de acto jurídico que contribuya al establecimiento y desarrollo de redes transeuropeas en el ámbito de los transportes y a promover la interconexión y la interoperabilidad de las redes nacionales. Sobre la base del artículo 171, apartado 2, del Tratado, los Estados miembros, en colaboración con la Comisión, coordinan entre sí las políticas aplicadas a nivel nacional que puedan tener un efecto significativo en la consecución de esos objetivos. La Comisión, en estrecha colaboración con los Estados miembros, puede tomar cualquier iniciativa útil para fomentar tal coordinación. Además, el artículo 172, párrafo segundo, del Tratado dispone que las orientaciones y los proyectos de interés común relativos al territorio de un Estado miembro requieren la aprobación del Estado miembro interesado.
- (5) La Comisión considera que ninguna de las partes de la iniciativa queda manifiestamente fuera del marco de las atribuciones de la Comisión para presentar una propuesta de acto jurídico de la Unión a efectos de la aplicación de los Tratados.

---

<sup>(1)</sup> DO L 130 de 17.5.2019, p. 55.

- (6) Esta conclusión se entiende sin perjuicio de la evaluación del cumplimiento o no, en este caso, de las condiciones sustantivas concretas necesarias para que la Comisión actúe, como son la observancia de los principios de proporcionalidad y subsidiariedad y la compatibilidad con los derechos fundamentales.
- (7) El grupo de organizadores ha aportado pruebas suficientes de que cumple los requisitos establecidos en el artículo 5, apartados 1 y 2, del Reglamento (UE) 2019/788, y ha nombrado a las personas de contacto de conformidad con el artículo 5, apartado 3, párrafo primero, de dicho Reglamento.
- (8) La iniciativa no es manifiestamente abusiva, frívola o vejatoria, ni manifiestamente contraria a los valores de la Unión según se establecen en el artículo 2 del Tratado de la Unión Europea ni a los derechos consagrados en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.
- (9) Por consiguiente, debe registrarse la iniciativa titulada «Connecting all European capitals and people through a high-speed train network» (Conexión de todas las personas y capitales europeas mediante una red de trenes de alta velocidad).
- (10) La conclusión de que se cumplen los requisitos para el registro establecidos en el artículo 6, apartado 3, del Reglamento (UE) 2019/788 no implica que la Comisión confirme en modo alguno la exactitud material del contenido de la iniciativa, que es responsabilidad exclusiva del grupo de organizadores de esta. El contenido de la iniciativa expresa únicamente el parecer del grupo de organizadores y en ningún caso puede considerarse que refleja el de la Comisión.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

Queda registrada la iniciativa titulada «Connecting all European capitals and people through a high-speed train network» (Conexión de todas las personas y capitales europeas mediante una red de trenes de alta velocidad).

*Artículo 2*

El destinatario de la presente Decisión es el grupo de organizadores de la iniciativa ciudadana titulada «Connecting all European capitals and people through a high-speed train network» (Conexión de todas las personas y capitales europeas mediante una red de trenes de alta velocidad), representado por D.<sup>a</sup> Afryea UITERLOO y D. Rogier VERGOUWEN, que actúan como personas de contacto.

Hecho en Estrasburgo, el 18 de abril de 2023.

*Por la Comisión*  
Věra JOUROVÁ  
*Vicepresidenta*

---



ISSN 1977-0685 (edición electrónica)  
ISSN 1725-2512 (edición papel)



Oficina de Publicaciones  
de la Unión Europea  
L-2985 Luxemburgo  
LUXEMBURGO

ES