



# BUTLLETÍ OFICIAL DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XIV\* legislatura · quart període · número 467 · divendres 30 de desembre de 2022

## TAULA DE CONTINGUT

### 1. Tramitacions closes amb text aprovat o closes en la formulació

#### 1.40. Acords amb relació a les institucions de la Unió Europea

##### 1.40.03. Coneixements de les propostes

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell sobre la recollida i l'intercanvi de dades relatives als serveis de lloguer d'allotjaments de durada curta i pel qual es modifica el Reglament (UE) 2018/1724

295-00166/13

Coneixement de la proposta

3

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell que modifica els reglaments (UE) 2016/424, 2016/425, 2016/426, 2019/1009 i 305/2011 pel que fa als procediments d'emergència per a l'avaluació de la conformitat, l'adopció d'especificacions comunes i la vigilància del mercat a causa d'una emergència del mercat únic

295-00167/13

Coneixement de la proposta

3

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell que modifica les directives 2000/14/CE, 2006/42/CE, 2010/35/EU, 2013/29/UE, 2014/28/UE, 2014/29/UE, 2014/30/UE, 2014/31/UE, 2014/32/UE, 2014/33/UE, 2014/34/UE, 2014/35/UE, 2014/53/UE i 2014/68/UE pel que fa als procediments d'emergència per a l'avaluació de la conformitat, l'adopció d'especificacions comunes i la vigilància del mercat a causa d'una emergència del mercat únic

295-00168/13

Coneixement de la proposta

3

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableixen mesures per a garantir un alt nivell d'interoperabilitat del sector públic a tota la Unió

295-00169/13

Coneixement de la proposta

4

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a l'etiquetatge dels aliments ecològics per a animals de companyia

295-00170/13

Coneixement de la proposta

4

### 3. Tramitacions en curs

#### 3.10. Procediments que es clouen amb l'adopció de resolucions

##### 3.10.25. Propostes de resolució

Proposta de resolució sobre la vulneració dels drets fonamentals dels presos i llurs infants al Nepal

250-00866/13

Pròrroga del termini de presentació d'esmenes

5

### **3.40. Procediments amb relació a les institucions de la Unió Europea**

#### **3.40.02. Procediments de participació en l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat per la Unió Europea**

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a l'homologació de tipus dels vehicles de motor i els motors i dels sistemes, components i unitats tècniques independents destinats a aquests vehicles pel que fa a llurs emissions i a la durabilitat de les bateries (Euro 7), i pel qual es deroguen els Reglaments (CE) 715/2007 i (CE) 595/2009

295-00177/13

Text presentat

5

### **4. Informació**

#### **4.53. Sessions informatives, compareixences, audiències i debats**

##### **4.53.10. Sessions informatives i compareixences de membres del Govern**

Sessió informativa de la Comissió d'Empresa i Treball amb el conseller d'Empresa i Treball sobre la temporada turística de l'estiu del 2022

355-00106/13

Acord de tenir la sessió informativa

44

Sessió informativa de la Comissió d'Empresa i Treball amb el conseller d'Empresa i Treball sobre l'Estratègia catalana per a l'ocupació de qualitat 2022-2027

355-00107/13

Acord de tenir la sessió informativa

44

##### **4.53.15. Sessions informatives, compareixences i audiències d'autoritats, de funcionaris i d'altres persones**

Compareixença d'una representació de la Federació de Gremis d'Instal·ladors de Catalunya davant la Comissió d'Empresa i Treball perquè informi sobre la situació del mercat laboral

357-00877/13

Acord de tenir la sessió de compareixença

44

Compareixença d'una representació del comitè d'empresa i de la direcció de l'empresa Nylstar davant la Comissió d'Empresa i Treball perquè informi sobre el conflicte laboral a l'empresa

357-00878/13

Acord de tenir la sessió de compareixença

44

### **4.87. Procediments davant el Tribunal Constitucional**

#### **4.87.30. Altres procediments davant el Tribunal Constitucional**

Incident d'execució de la sentència sobre el recurs d'empara 4131/2021

386-00001/13

Interlocutòria del Tribunal consitucional: resol sobre l'incident d'execució

45

Aquesta publicació és impresa en paper ecològic (definició europea ECF), en compliment del que estableix la Resolució 124/III del Parlament, sobre la utilització del paper reciclat en el Parlament i en els departaments de la Generalitat, adoptada el 30 d'abril de 1990.

Els documents publicats en el *Butlletí Oficial del Parlament de Catalunya* (BOPC) són una reproducció fidel dels documents originals presentats al Registre General del Parlament.

La numeració del BOPC no està necessàriament vinculada a una sola data.

Imprès al Parlament

ISSN: 0213-7798

DL: B-20.066-1980

[www.parlament.cat](http://www.parlament.cat)

1. Tramitacions closes amb text aprovat o closes en la formulació

1.40. Acords amb relació a les institucions de la Unió Europea

1.40.03. Coneixements de les propostes

**Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell sobre la recollida i l'intercanvi de dades relatives als serveis de lloguer d'allotjaments de durada curta i pel qual es modifica el Reglament (UE) 2018/1724**

295-00166/13

CONEIXEMENT DE LA PROPOSTA

La Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, d'acord amb l'article 204 del Reglament, ha conegut la proposta.

---

**Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell que modifica els reglaments (UE) 2016/424, 2016/425, 2016/426, 2019/1009 i 305/2011 pel que fa als procediments d'emergència per a l'avaluació de la conformitat, l'adopció d'especificacions comunes i la vigilància del mercat a causa d'una emergència del mercat únic**

295-00167/13

CONEIXEMENT DE LA PROPOSTA

La Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, d'acord amb l'article 204 del Reglament, ha conegut la proposta.

---

**Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell que modifica les directives 2000/14/CE, 2006/42/CE, 2010/35/EU, 2013/29/UE, 2014/28//UE, 2014/29/UE, 2014/30/UE, 2014/31/UE, 2014/32/UE, 2014/33/UE, 2014/34/UE, 2014/35/UE, 2014/53/UE i 2014/68/UE pel que fa als procediments d'emergència per a l'avaluació de la conformitat, l'adopció d'especificacions comunes i la vigilància del mercat a causa d'una emergència del mercat únic**

295-00168/13

CONEIXEMENT DE LA PROPOSTA

La Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, d'acord amb l'article 204 del Reglament, ha conegut la proposta.

---

**Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual s'estableixen mesures per a garantir un alt nivell d'interoperabilitat del sector públic a tota la Unió**

295-00169/13

**CONEIXEMENT DE LA PROPOSTA**

La Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, d'acord amb l'article 204 del Reglament, ha conegut la proposta.

---

**Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a l'etiquetatge dels aliments ecològics per a animals de companyia**

295-00170/13

**CONEIXEMENT DE LA PROPOSTA**

La Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, d'acord amb l'article 204 del Reglament, ha conegut la proposta.

---

### 3. Tramitacions en curs

#### 3.10. Procediments que es clouen amb l'adopció de resolucions

##### 3.10.25. Propostes de resolució

#### **Proposta de resolució sobre la vulneració dels drets fonamentals dels presos i llurs infants al Nepal**

250-00866/13

#### **PRÒRROGA DEL TERMINI DE PRESENTACIÓ D'ESMENES**

Sol·licitud: GP VOX (reg. 80931).

Pròrroga: 1 dia hàbil, i última.

Finiment del termini: 30.12.2022; 10:30 h.

---

#### 3.40. Procediments amb relació a les institucions de la Unió Europea

##### 3.40.02. Procediments de participació en l'aplicació dels principis de subsidiarietat i proporcionalitat per la Unió Europea

#### **Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a l'homologació de tipus dels vehicles de motor i els motors i dels sistemes, components i unitats tècniques independents destinats a aquests vehicles pel que fa a llurs emissions i a la durabilitat de les bateries (Euro 7), i pel qual es deroguen els Reglaments (CE) 715/2007 i (CE) 595/2009**

295-00177/13

#### **TEXT PRESENTAT**

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 19.12.2022

Reg. 80119 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Transparència i Cooperació, 28.12.2022

**Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 (texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2022) 586 final] COM(2022) 586 final anexo] [2022/0365 (COD)] {SEC(2022) 397 final} {SWD(2022) 358 final} {SWD(2022) 359 final Parts 1-3} {SWD(2022) 360 final}**

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: [cmue@congreso.es](mailto:cmue@congreso.es)

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 10.11.2022, COM(2022) 586 final, 2022/0365 (COD)

**Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 (texto pertinente a efectos del EEE) {SEC(2022) 397 final} - {SWD(2022) 358 final} - {SWD(2022) 359 final} - {SWD(2022) 360 final}**

## Exposición de motivos

### 1. Contexto de la propuesta

#### Razones y objetivos de la propuesta

La libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales debe garantizarse para el correcto funcionamiento del mercado único. A tal fin, el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo consagra un marco amplio para la homologación de tipo y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos. También se armonizan los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones, a fin de evitar que difieran de un Estado miembro a otro y asegurar un elevado nivel de protección medioambiental.

La contaminación atmosférica sigue siendo un gran riesgo para el medio ambiente y la salud en Europa. Si bien la calidad del aire ha mejorado, una parte importante de la población urbana de la UE sigue estando expuesta a concentraciones de contaminantes que superan los límites definidos en la Directiva sobre la calidad del aire ambiente<sup>1</sup>. Se calcula que la contaminación atmosférica causó más de 300.000 muertes prematuras en la EU-28 en 2018<sup>2</sup>. A pesar de que otros sectores también desempeñan un papel, el transporte por carretera sigue siendo uno de los principales factores que contribuyen a la contaminación atmosférica. Por término medio, fue responsable en 2018 del 39% de las emisiones nocivas de NOx (el 47% en áreas urbanas<sup>3</sup>) y del 11% de las emisiones totales de PM10<sup>4</sup>.

El **Pacto Verde Europeo**<sup>5</sup> es una nueva estrategia de crecimiento cuyo objetivo es transformar la UE en una sociedad justa y próspera con una economía moderna, eficiente en el uso de los recursos y competitiva. La UE debe también fomentar la transformación digital y las herramientas digitales necesarias, e invertir en ellas en cuanto que factores esenciales para impulsar los cambios requeridos. De hecho, la tecnología digital puede ayudar a reducir las emisiones mundiales, mejorar la calidad de vida y reducir la huella ambiental de la sociedad, por ejemplo optimizando

1. 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).

2. **AEMA, 2020**. Air Quality in Europe – 2020 report [«La calidad del aire en Europa – Informe de 2020», documento en inglés].

3. **JRC, 2019**. *Urban NO<sub>2</sub> Atlas* [«Atlas urbano del NO<sub>2</sub>», documento en inglés].

4. **AEMA, 2020**. Air pollutant emissions data viewer (Gothenburg Protocol, LRTAP Convention) 1990-2018 [«Visor de datos sobre emisiones de contaminantes atmosféricos (Protocolo de Gotemburgo, Convenio LR-TAP) 1990-2018», documento en inglés].

5. COM(2019) 640 final.

el uso de la energía y monitorizando las emisiones en el transporte<sup>6</sup>. A fin de alcanzar la neutralidad climática de aquí a 2050 y el objetivo de contaminación cero para lograr un medio ambiente sin sustancias tóxicas, todos los sectores deben transformarse, en particular el transporte por carretera. El Pacto Verde Europeo anunció la adopción de una propuesta de normas más estrictas en materia de emisiones de contaminantes atmosféricos para los vehículos con motor de combustión (Euro 7).

Para acelerar la descarbonización del transporte por carretera, la Comisión propuso en julio de 2021 una modificación del Reglamento sobre **normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub>** de turismos y furgonetas<sup>7</sup>, a fin de despejar el camino hacia una movilidad sin emisiones<sup>8</sup>. Además, la Comisión adoptó en diciembre de 2020 la **Estrategia de movilidad sostenible e inteligente**<sup>9</sup> y, en mayo de 2021, el **Plan de Acción «Contaminación cero»**<sup>10</sup>. Según estas estrategias, la contaminación del transporte debería reducirse de forma drástica, especialmente en las ciudades, y se considera que la norma Euro 7 es una parte esencial de la transición hacia una movilidad limpia.

Por último, pero no por ello menos importante, la **Nueva Estrategia Industrial para Europa**<sup>11</sup> ofrece herramientas para abordar el doble reto de la transformación ecológica y digital y ayudar a la industria europea a hacer realidad la ambición del Pacto Verde Europeo. El nuevo marco sobre emisiones contaminantes ofrecerá seguridad jurídica al sector automovilístico de la UE, así como la ventaja del pionero. Las normas de la UE sobre emisiones deben mantenerse por delante de las normas que se están preparando en mercados clave como los Estados Unidos y China, a fin de mantener una ventaja competitiva. Los fabricantes de la UE podrían encontrar dificultades para acceder a estos mercados, ya que sería más costoso cumplir los requisitos en materia de emisiones en diferentes mercados.

La transición hacia un parque de turismos y furgonetas de cero emisiones se desarrollará a lo largo de al menos dos décadas, sobre todo teniendo en cuenta que la vida útil media de estos tipos de vehículos es superior a once años. Mientras tanto, para alcanzar los objetivos estratégicos mencionados, los vehículos con motor de combustión interna que sigan introduciéndose en el mercado deben ser lo más limpios posible.

Al mismo tiempo, la industria del automóvil se enfrenta a otras transformaciones significativas: situaciones de grave escasez en la cadena de suministro, las repercusiones de la invasión rusa de Ucrania y el aumento de los costes de la energía y las materias primas.

A pesar de los objetivos de reducción del 100% de las emisiones de CO<sub>2</sub> de turismos y furgonetas propuestos para 2035, de la próxima propuesta de revisión de las normas de comportamiento de los vehículos pesados en materia de emisiones de CO<sub>2</sub>, de la creciente proporción de vehículos pesados de cero y bajas emisiones y de la entrada en el mercado de vehículos nuevos conformes con la norma Euro 6d/VI E, no será posible que las emisiones contaminantes del transporte por carretera alcancen niveles bajos a corto y medio plazo si no se adoptan nuevas medidas. Cabe esperar que la propuesta aborde tres **problemas** detectados que explican por qué las normas Euro 6/VI sobre emisiones no contribuyen suficientemente a la necesaria reducción de las emisiones contaminantes del transporte por carretera. Estos problemas son los siguientes: 1) la complejidad de las normas sobre emisiones de los vehículos, 2) los límites obsoletos que se aplican a los contaminantes y 3) el insuficiente control de las emisiones de los vehículos en condiciones reales.

6. COM(2021) 118 final.

7. COM(2021) 556 final.

8. En 2022, irá seguida de una propuesta sobre normas de comportamiento de los vehículos pesados en materia de emisiones de CO<sub>2</sub>.

9. COM(2020) 789 final.

10. COM(2021) 400 final.

11. COM(2020) 102 final y COM(2021) 350 final.

La iniciativa tiene un doble **objetivo general**: 1) garantizar el correcto funcionamiento del mercado único mediante el establecimiento de normas más adecuadas, eficientes y con garantía de futuro en relación con las emisiones de los vehículos; y 2) garantizar un alto nivel de protección del medio ambiente y la salud en la UE con reducciones adicionales de las emisiones de contaminantes atmosféricos generadas por el transporte en carretera.

Esta iniciativa contribuirá a la consecución del objetivo general persiguiendo los tres **objetivos específicos** siguientes:

- 1) Reducir la complejidad de las actuales normas Euro sobre emisiones.
- 2) Establecer límites actualizados para todos los contaminantes atmosféricos pertinentes.
- 3) Mejorar el control de las emisiones en condiciones reales.

La mejora del control de las emisiones en condiciones reales durante toda la vida útil de un vehículo reviste una importancia considerable para el mercado de segunda mano, importante en varios países de la UE, pero también en otras regiones como África u Oriente Próximo. La propuesta Euro 7 tiene por objeto reducir las emisiones de los vehículos durante una parte más larga de su vida útil, lo que también beneficiará a los usuarios de segunda mano. En particular, por lo que se refiere al objetivo específico 3, la calidad del aire seguirá viéndose afectada por los vehículos anteriores a las normas Euro 7 durante varios años. Podrían establecerse incentivos adecuados para que los vehículos más antiguos se retroadapten para cumplir los requisitos Euro 7 en materia de emisiones del tubo de escape, pero también para las emisiones de neumáticos y frenos. Además, para acelerar la reducción de las emisiones del parque existente y acelerar la transición hacia un transporte de cero emisiones, es importante fomentar la conversión de los vehículos de motor de combustión interna en motores de baterías o pilas de combustible.

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

El Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo establece un marco general sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

Las normas Euro que regulan las emisiones de los vehículos [Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009] forman parte del marco antes mencionado<sup>12</sup>. Están interrelacionadas con varias disposiciones existentes y propuestas previstas que tratan de los contaminantes atmosféricos del transporte por carretera, así como con las normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub><sup>13</sup> que reducen los contaminantes atmosféricos como ventaja añadida. La presente propuesta legislativa relativa a las normas Euro 7 sobre las emisiones de turismos, furgonetas, camiones y autobuses mejora la coherencia de las normas Euro con las siguientes medidas.

La **Directiva relativa a la calidad del aire ambiente (DCAA)**<sup>14</sup> tiene por objeto mejorar la calidad del aire estableciendo límites para las concentraciones en el aire ambiente de contaminantes atmosféricos específicos procedentes de todas las fuentes de contaminación atmosférica (por ejemplo, la agricultura, la energía, la fabricación, etcétera). La **Directiva sobre los compromisos nacionales de reducción de emisiones (Directiva CNRE)**<sup>15</sup> tiene por objeto reducir las emisiones de contaminantes atmosféricos nacionales mediante el establecimiento de compromisos nacionales de reducción de contaminantes atmosféricos específicos que abarcan todos los sectores, incluido el transporte por carretera. El 26 de octubre de 2022, la Comisión adoptó una propuesta de revisión de las Directivas sobre la calidad del aire ambien-

12. Véase el anexo II del Reglamento (UE) 2018/858.

13. Reglamento (UE) 2019/631 y Reglamento (UE) 2019/1242.

14. Directiva 2008/50/CE.

15. Directiva (UE) 2016/2284.

te<sup>16</sup>. La revisió proposta establirà normes de qualitat del aire de la UE de caràcter provisional hasta 2030, més acordes con las directrices de la Organización Mundial de la Salud, situando a la UE en el camino de alcanzar la contaminación atmosférica cero a más tardar en 2050. La propuesta Euro 7 es un elemento importante para cumplir esta ambición y contribuir a los objetivos de la política de aire limpio de la UE, en particular la revisión de la DCAA. Al garantizar una reducción de las emisiones de todos los contaminantes atmosféricos pertinentes procedentes del transporte por carretera en consonancia con los objetivos y la cobertura de contaminantes atmosféricos de las Directivas DCAA/CNRE, la propuesta de normas Euro 7 apoya de manera significativa a los Estados miembros en el cumplimiento de sus compromisos en virtud de dichas Directivas.

Las **normas sobre las emisiones de CO<sub>2</sub>** apoyan la ambición climática de la UE recogida en la Legislación europea sobre el clima<sup>17</sup>, cuyo objetivo es reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de la UE al menos en un 55% hasta 2030 en comparación con 1990. En julio de 2021, la Comisión propuso revisar y reforzar las normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub> de turismos y furgonetas<sup>18</sup>, mientras que la revisión de las normas aplicables a los vehículos pesados está prevista para antes del fin de 2022. En tanto que las normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub> promueven tecnologías de cero emisiones, como los vehículos eléctricos, las nuevas normas Euro 7 abordan la emisión de contaminantes atmosféricos nocivos procedentes de los motores de combustión y las emisiones que no proceden del tubo de escape generadas por los vehículos eléctricos, con el objetivo de proteger la salud humana y el medio ambiente. Por lo tanto, los objetivos generales de las normas Euro 7 siguen siendo válidos en la medida en que los vehículos con motores de combustión interna seguirán emitiendo contaminantes de escape y todos los vehículos generarán otro tipo de emisiones. A pesar del objetivo de reducción del 100% de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos y furgonetas nuevos que se ha propuesto para 2035, se seguirá introduciendo en el mercado un número importante de vehículos con motores de combustión (incluidos los híbridos), especialmente camiones y autobuses. Las normas sobre el CO<sub>2</sub> y sobre emisiones contaminantes se consideran complementarias para alcanzar la ambición climática y de contaminación cero del Pacto Verde Europeo y contribuir al cambio hacia la movilidad sostenible.

Las **Directivas sobre la inspección técnica de vehículos**<sup>19</sup> tienen como objetivo aumentar la seguridad vial en la UE y garantizar el comportamiento medioambiental de los vehículos sometiendo a inspecciones periódicas a lo largo de su vida útil. Por lo que se refiere a las emisiones, el objetivo es contribuir a la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos detectando de manera más eficaz los vehículos que generen emisiones excesivas debido a deficiencias técnicas, mediante la realización de inspecciones técnicas periódicas e inspecciones en carretera. La presente propuesta contiene elementos para apoyar este objetivo, como la monitorización a bordo, que cabe esperar que generen ahorros de costes. Estos mecanismos podrían convertirse gradualmente en un instrumento fundamental de las Directivas sobre la inspección técnica de vehículos, modernizar los procedimientos de inspección actuales y reducir los costes administrativos. La próxima revisión de las Directivas sobre la inspección técnica de vehículos deberá tener en cuenta estos

16. COM(2022) 542, propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa.

17. **Reglamento (UE) 2021/119**, 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»).

18. COM(2021) 556 final.

19. **Directiva 2014/45/UE**, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques. **Directiva 2014/47/UE**, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión.

nuevos mecanismos, incluidas las medidas de ejecución que deberán desarrollarse en el marco de la revisión del paquete sobre la inspección técnica de vehículos<sup>20</sup>.

Además, la **Directiva sobre el eurodistintivo**<sup>21</sup>, que establece normas comunes sobre el cobro de tasas por el uso de infraestructuras viarias, y la **Directiva relativa a los vehículos limpios**<sup>22</sup>, que promueve soluciones de movilidad limpia a través de la contratación pública, son coherentes con los objetivos generales de las normas Euro. En particular, apoyan la demanda de vehículos limpios al permitir que los Estados miembros cobren diferentes tasas viarias en función de las emisiones contaminantes de los vehículos y a través de la contratación pública. La **Directiva sobre la calidad de los combustibles**<sup>23</sup> establece las características de calidad de los combustibles que se venden en el mercado y, por lo tanto, es importante para las normas Euro.

#### Coherencia con otras políticas de la Unión

Como parte de la estrategia digital de la UE y a raíz de la Comunicación sobre una **Estrategia Europea de Datos**<sup>24</sup>, la Comisión ha presentado una Ley de Datos para apoyar el intercambio de datos entre empresas y Administraciones públicas y entre las propias empresas. Esta ley ofrece un marco horizontal para mejorar el acceso a los datos y el intercambio de datos entre sectores. Los problemas específicos del sector del automóvil en el contexto del acceso a los datos integrados en los vehículos justifican que se complemente la Ley de Datos con una iniciativa específica. Dicha iniciativa debe garantizar la disponibilidad de un conjunto mínimo de datos y funciones, así como unas condiciones de acceso justas para todos los proveedores de servicios de automoción. Al garantizar la disponibilidad y accesibilidad de los datos integrados en los vehículos, esta iniciativa sería complementaria a la presente propuesta Euro 7, ya que facilitaría la adopción de procedimientos óptimos de monitorización continua de las emisiones.

La **Nueva Estrategia Industrial para Europa**<sup>25</sup> tiene en cuenta las nuevas circunstancias derivadas de la crisis, así como la transformación en curso hacia una economía más sostenible, digital, resiliente y competitiva a escala mundial. Establece prioridades y define nuevos objetivos sobre el refuerzo de la resiliencia del mercado único, abordando las dependencias estratégicas y combinando acciones específicas en los ámbitos del marco regulador, el apoyo a la innovación, el acceso a materias primas y energía descarbonizada, las capacidades y los espacios de datos, con el fin de acelerar la doble transición. Este modelo ofrece herramientas para abordar el doble reto de la transformación ecológica y digital y ayudar a la industria europea a hacer realidad la ambición del Pacto Verde Europeo. El nuevo marco sobre emisiones contaminantes ofrecerá seguridad jurídica al sector automovilístico de la UE, así como la ventaja del pionero, evitándose el riesgo de quedar atrás con respecto a otras jurisdicciones importantes que establezcan nuevas normas sobre emisiones contaminantes.

La **Directiva relativa a los vehículos al final de su vida útil (VFU)**<sup>26</sup> contiene normas sobre la recogida, el tratamiento y la valorización de los vehículos y sus componentes al final de su vida útil, así como restricciones sobre sustancias peligrosas en los vehículos nuevos. Esta Directiva tiene su reflejo en la **Directiva 2005/64/CE**<sup>27</sup>,

20. Seguridad de los vehículos: revisión del paquete de la UE sobre la inspección técnica de vehículos (europa.eu).

21. **Directiva 1999/62/CE**, relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos por la utilización de infraestructuras viarias.

22. **Directiva 2019/1161/UE**, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.

23. **Directiva 2009/30/CE**, en relación con las especificaciones de la gasolina, el diésel y el gasóleo, y por la que se introduce un mecanismo para controlar y reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

24. COM(2020) 66 final.

25. COM(2020) 102 final y COM(2021) 350 final.

26. Directiva 2000/53/CE, relativa a los vehículos al final de su vida útil.

27. Directiva 2005/64/CE, relativa a la aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización de los vehículos.

que vincula el diseño de los vehículos nuevos a su aptitud para la reutilización, el reciclado y la valorización. Está previsto que ambas Directivas se revisen en 2023 en consonancia con las ambiciones del Pacto Verde Europeo y del **Plan de Acción para la Economía Circular**<sup>28</sup>. Mientras la propuesta Euro 7 tiene por objeto reducir las emisiones de los vehículos durante una parte más larga de su vida útil ampliando los requisitos de durabilidad, la revisión de la Directiva VFU sirve de complemento examinando el problema de la exportación de vehículos usados contaminantes defectuosos fuera de la UE.

Esta iniciativa también es coherente con **Next Generation EU**<sup>29</sup>, más concretamente con el **Mecanismo de Recuperación y Resiliencia**<sup>30</sup> (MRR) y la iniciativa emblemática «Recarga y repostaje», que promueve tecnologías limpias con garantía de futuro con el fin de acelerar el uso de medios de transporte sostenibles, accesibles e inteligentes, las estaciones de carga y repostaje y la ampliación del transporte público. A través de esta financiación del MRR, pero también de programas de inversión específicos en el marco de **InvestEU**<sup>31</sup> o de **Horizonte Europa**<sup>32</sup>, se asignarán recursos para aumentar el potencial de crecimiento de la economía y acelerar la transformación ecológica, en particular mediante la adopción de soluciones innovadoras y tecnologías de bajas emisiones con garantías de futuro.

Esta iniciativa también integra la necesidad de garantizar una transición ecológica justa y equitativa, apoyando en particular a los ciudadanos vulnerables en el ámbito del transporte: es coherente con el **informe final de la Conferencia sobre el Futuro de Europa** (propuesta 18.3), especialmente en lo que se refiere a la asequibilidad de los medios de transporte y de los vehículos que funcionan con tecnologías no contaminantes.

Además, esta iniciativa es coherente con la reciente propuesta de modificación de la legislación europea de consumo, más concretamente la **Directiva relativa a las prácticas comerciales desleales**<sup>33</sup> y la **Directiva sobre los derechos de los consumidores**<sup>34</sup>, a fin de contribuir a una economía de la UE circular, limpia y ecológica permitiendo a los consumidores tomar decisiones de compra con conocimiento de causa y contribuyendo así a un consumo más sostenible.

Por último, al objeto de reforzar la coherencia entre las políticas, y como anuncio en su Comunicación **Legislar mejor: aunar fuerzas para mejorar la legislación**<sup>35</sup>, la Comisión está mejorando sus directrices para legislar mejor con el fin de garantizar que todas sus iniciativas respeten el principio de «no causar un perjuicio significativo», cumpliendo así las obligaciones establecidas en la Legislación europea sobre el clima.

## 2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

### Base jurídica

La base jurídica de la propuesta es el artículo 114 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).

### Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

La legislación relativa a la homologación de tipo de los vehículos de motor contribuye a la implementación y el funcionamiento del mercado único de bienes. La presente propuesta pretende conseguir que esa legislación se implemente y se haga

28. COM(2020) 98 final.

29. COM(2020) 456 final.

30. Reglamento (UE) 2021/241.

31. Reglamento (UE) 2021/523.

32. Reglamento (UE) 2021/695.

33. Directiva 2005/29/CE.

34. Directiva 2011/83/UE.

35. COM(2021) 219 final.

cumplir de forma más eficaz, como parte del objetivo global de afianzar la estrategia del mercado interior.

El segundo motivo es el carácter transnacional de la contaminación atmosférica y del transporte por carretera. Aunque los efectos de los principales contaminantes atmosféricos tóxicos sobre la calidad del aire son más graves en las proximidades de la fuente, no se limitan a la escala local, y la contaminación transfronteriza constituye un grave problema ambiental que suele poner en cuestión las soluciones nacionales. La modelización atmosférica muestra que la contaminación emitida en un Estado miembro aumenta la de otros Estados miembros. De ahí que, para resolver el problema de la contaminación atmosférica, debamos adoptar medidas concertadas a escala de la Unión.

La formulación de normas sobre emisiones a escala de la UE y el establecimiento de una gobernanza adecuada para ello son fundamentales para evitar que los Estados miembros adopten diferentes medidas nacionales que puedan ser incongruentes o incoherentes (por ejemplo, medidas que limiten el acceso a determinadas zonas). Estas medidas crearían obstáculos considerables para la industria y supondrían un gran riesgo para el mercado único. De ahí que esté plenamente justificado mantener la acción armonizada de la UE para seguir reduciendo las emisiones de los vehículos.

#### **Proporcionalidad**

La propuesta es proporcionada, ya que prevé el cambio jurídico necesario y, al mismo tiempo, no excede de lo necesario para alcanzar los objetivos de, por una parte, reducir las emisiones contaminantes de los vehículos de motor y, por otra, garantizar la seguridad jurídica a los fabricantes de vehículos. La propuesta contempla los requisitos jurídicos necesarios para mantener, en la medida de lo posible, condiciones de competencia equitativas entre los fabricantes.

#### **Elección del instrumento**

Se considera adecuado utilizar un Reglamento, pues este instrumento garantiza una aplicación y una garantía de cumplimiento directas y armonizadas, sin necesidad de transposición a la legislación de los Estados miembros.

### **3. Resultados de las evaluaciones ex post, de las consultas con las partes interesadas y de las evaluaciones de impacto**

#### **Evaluación ex post de la legislación vigente**

La Comisión decidió llevar a cabo la evaluación de las normas Euro 6/VI y la evaluación de impacto de las normas Euro 7 en paralelo, como un único proceso, a fin de cumplir la hoja de ruta establecida por el Pacto Verde Europeo<sup>36</sup>. De este modo, las constataciones de la evaluación incluida en el anexo 5 de la evaluación de impacto se utilizaron como base de una reflexión ulterior acerca de si las normas Euro 6/VI sobre emisiones siguen ofreciendo un elevado nivel de protección del medio ambiente en la UE y para garantizar el correcto funcionamiento del mercado único de los vehículos de motor.

En la evaluación se analizaron los logros de los Reglamentos en relación con los objetivos marcados en la legislación Euro 6/VI. Se concluyó que los objetivos Euro 6/VI de mejorar la calidad del aire mediante la reducción de los contaminantes procedentes del transporte por carretera y de establecer normas armonizadas sobre la fabricación de vehículos de motor siguen siendo muy pertinentes. Además, se consideró que los Reglamentos eran en general coherentes y habían conseguido que circularan vehículos parcialmente más limpios por las carreteras de la UE, con procedimientos de ensayo Euro 6/VI parcialmente eficaces. Existen costes reglamentarios, si bien se considera que, en general, los Reglamentos Euro 6/VI son eficaces en términos de costes. También han generado un considerable valor añadido

36. COM(2019) 640 final.

de la UE que no hubiera podido lograrse en las mismas proporciones a través de medidas nacionales.

Las conclusiones principales de la evaluación fueron las siguientes:

- Los Reglamentos han conseguido que circulen vehículos parcialmente más limpios por las carreteras de la UE.

- Desde la aplicación de los límites de emisiones Euro VI en 2013 y Euro 6 en 2014 hasta 2020, las emisiones de NOx en las carreteras de la UE han disminuido un 22% en el caso de los turismos y las furgonetas y un 36% en el caso de los camiones y los autobuses. Las emisiones de partículas de escape en las carreteras de la UE han registrado un descenso del 28% en el caso de los turismos y las furgonetas, y del 14% en el caso de los camiones y los autobuses.

- Los Reglamentos han reducido en cierta medida los efectos negativos para la salud ocasionados por el transporte por carretera, que podría causar enfermedades respiratorias y cardiovasculares por inhalación.

- Los costes reglamentarios para la industria del automóvil se estiman entre 357 y 929 EUR por vehículo diésel y entre 80 y 181 EUR por vehículo de gasolina en el caso de los turismos y las furgonetas, y entre 3.717 y 4.326 EUR por vehículo pesado. Si bien estas últimas cifras se corresponden con las expectativas, los costes son superiores a lo inicialmente previsto en el caso de los turismos y las furgonetas.

- Las repercusiones en la competitividad y la innovación parecen, en general, positivas al no apreciarse signos de falseamiento de la competencia.

- Los recientes avances estratégicos, como el Pacto Verde Europeo, apoyan los objetivos de las normas Euro 6/VI y la pertinencia de seguir mejorando la calidad del aire mediante la reducción de las emisiones del transporte por carretera en un enfoque unificado de la UE.

- Los Reglamentos han generado beneficios económicos netos para la sociedad.

- Si bien los Reglamentos son en general coherentes, se han detectado algunos problemas de coherencia de las propias normas Euro 6/VI entre sí y también con otras normas de la UE.

- No se ha realizado ninguna simplificación en los Reglamentos.

- La armonización del mercado es el aspecto más decisivo del valor añadido de la UE y es poco probable que una actuación no coordinada hubiera sido tan eficiente. Los Reglamentos garantizan unos requisitos comunes, minimizando de este modo los costes para los fabricantes, y proporcionan seguridad normativa.

- Sin embargo, algunas deficiencias impiden que los Reglamentos consigan mejoras ulteriores de la calidad del aire mediante la reducción de los contaminantes emitidos por el sector del transporte en carretera. Es probable que algunos elementos (modalidades) de diseño de los Reglamentos hayan afectado a su eficiencia. En particular:

- La evaluación muestra que, en las sucesivas etapas de las normas Euro 6/VI, los problemas de complejidad y coherencia han arraigado tanto en el marco jurídico general como en su ejecución práctica.

- La evaluación destaca numerosas ventajas potenciales para la salud humana y el medio ambiente que se siguen pasando por alto en los Reglamentos actuales. A pesar de los progresos realizados para reducir la brecha entre las emisiones en condiciones reales de conducción de los vehículos (ciclos de conducción y condiciones de uso, especialmente en las condiciones de conducción urbana) y las emisiones homologadas, siguen sin tenerse en cuenta emisiones importantes en los ensayos Euro 6/VI. Además, las emisiones no se controlan adecuadamente durante toda la vida útil de los vehículos.

#### **Consultas con las partes interesadas**

Con el fin de recopilar datos fehacientes y garantizar un elevado grado de transparencia, la Comisión recabó la opinión de las partes interesadas a través de múlti-

ples actividades de consulta. Más concretamente, a efectos de la presente propuesta, la Comisión recabó comentarios de los siguientes grupos de partes interesadas: Los Estados miembros y las autoridades nacionales, la industria del automóvil (incluidos los fabricantes de vehículos, los proveedores de componentes y otras partes interesadas del sector), la sociedad civil (incluidas las organizaciones de consumidores y las ONG medioambientales) y la ciudadanía.

En el informe de síntesis que figura en el anexo 2 de la evaluación de impacto de la presente propuesta se presenta un resumen detallado del amplio proceso de consulta.

La Comisión ha recabado opiniones a través de las siguientes actividades:

- La iniciativa se debatió por primera vez con las partes interesadas durante una conferencia celebrada en octubre de 2018. Posteriormente, se creó el Grupo Asesor sobre Normas de Emisiones de los Vehículos (AGVES) mediante la fusión de grupos de expertos pertinentes de la industria, la sociedad civil y los Estados miembros. Este grupo organizó diez reuniones y un taller especial sobre simplificación entre julio de 2019 y abril de 2021.

- La evaluación de impacto inicial se llevó a cabo del 27 de marzo al 3 de junio de 2020. La propuesta se sometió a una consulta pública de dieciocho semanas de duración, que se inició el 6 de julio de 2020 y permaneció abierta a la presentación de contribuciones hasta el 9 de noviembre de 2020.

- Se llevaron a cabo dos consultas específicas de catorce semanas –una para la evaluación de las normas Euro 6/VI (del 4 de marzo al 8 de junio de 2020) y otra para la evaluación de impacto de las normas Euro 7 (del 3 de agosto al 9 de noviembre de 2020)– que se centraron más en los aspectos detallados y técnicos de la iniciativa.

La información, las opiniones y los datos recogidos a través de todas las actividades de consulta se tuvieron en cuenta para la evaluación de las normas Euro 6/VI y para la preparación de la evaluación de impacto de las normas Euro 7. Los datos aportados por las partes interesadas permitieron complementar, cotejar y confirmar los ya reunidos a través de otras investigaciones en la evaluación de impacto y los estudios de apoyo.

Los principales resultados de la consulta con las partes interesadas pueden resumirse como sigue:

Las partes interesadas de todos los grupos coincidieron en que existen problemas de contaminación atmosférica y de salud relacionados con el transporte por carretera y que es necesario actuar. Aunque la mayoría de los encuestados pertenecientes a los proveedores de componentes, los Estados miembros, la sociedad civil y la ciudadanía consideraban que las nuevas normas Euro eran adecuadas para seguir reduciendo las emisiones de los vehículos, los fabricantes de vehículos estaban menos convencidos. En varias actividades, la industria del automóvil insistió en que una opción realista y equilibrada sería mantener las normas Euro 6/VI.

La mayoría de todos los grupos coincidió en que las normas Euro 6/VI son complejas. Las respuestas a la consulta pública muestran que esas complejidades generan importantes costes de cumplimiento y cargas administrativas. Además, todos los grupos, excepto la industria, indicaron que la complejidad es un obstáculo para la protección del medio ambiente, mientras que la sociedad civil agregó que acarrea interpretaciones erróneas. Los encuestados de todos los grupos apuntaron la necesidad de abordar la complejidad de los Reglamentos a través de diversas medidas.

Aparte de los fabricantes de vehículos, la mayoría de todos los grupos, incluidos los proveedores de componentes, mostraron su apoyo al establecimiento de límites más estrictos para los contaminantes regulados y nuevos límites para los no regulados. Los proveedores de componentes, los Estados miembros, la sociedad civil y la ciudadanía creen que la actual tecnología de control de la contaminación deja margen para reducciones adicionales de las emisiones.

La mayoría de las partes interesadas creen que, en las normas Euro 6/VI, las emisiones en condiciones reales no se someten a una monitorización adecuada ni se limitan a lo largo de toda la vida útil de los vehículos. Se señalaron como posibles causas la manipulación, el envejecimiento de los vehículos, las inspecciones técnicas inadecuadas y el coste del mantenimiento. Todos los grupos de partes interesadas han mostrado su apoyo a que se establezca una monitorización continua de las emisiones en condiciones reales de conducción. Sin embargo, la mayoría de los fabricantes añadieron que esto solo podría aplicarse a un número limitado de contaminantes a corto plazo.

Los comentarios y diferentes puntos de vista de las partes interesadas se analizaron con atención y se tuvieron en cuenta en la evaluación de impacto si se consideraron creíbles. En particular, las opiniones de la industria y de los Estados miembros fueron útiles para analizar el problema de la complejidad y las posibles medidas de simplificación. Además, la información facilitada por la industria sobre los costes del *hardware* utilizado en las tecnologías de control de la contaminación ha sido importante para evaluar los impactos económicos. Las opiniones y preocupaciones planteadas por los Estados miembros, la industria, la sociedad civil y la ciudadanía se han tenido en cuenta en el diseño y la evaluación de las opciones, en particular en lo que se refiere al potencial tecnológico para reducir las emisiones mediante el establecimiento de límites de emisiones, requisitos de durabilidad, condiciones de ensayo y medidas de monitorización continua de las emisiones, la posible aceleración de la implantación de los vehículos eléctricos y los efectos en la competitividad, al respecto de lo cual parece que las partes interesadas de la industria tienen puntos de vista divergentes.

Las opiniones de las partes interesadas sobre la introducción de una única norma Euro sobre emisiones de turismos/furgonetas y camiones/autobuses no coinciden con las opiniones de la Comisión. En un principio, las partes interesadas de la industria no apoyaron esta medida de simplificación. Dado que los objetivos argumentados por la industria, como la diferenciación adecuada y la armonización internacional, deberían poder lograrse también con la fusión de los actos de base (715/2007 y 595/2009), manteniendo separados los Reglamentos de ejecución específicos, la Comisión ha mantenido este enfoque. Esto se confirmó con las partes interesadas en las entrevistas de seguimiento relacionadas con la consulta específica sobre la evaluación de impacto y en la reunión del AGVES de 16 de noviembre de 2020.

#### **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La evaluación de impacto se basa en datos contrastados obtenidos de varias fuentes, en particular los estudios realizados por contratistas externos del consorcio CLOVE, en los que participan expertos clave del Laboratorio de Termodinámica Aplicada de la Universidad Aristóteles de Salónica (GR), la Universidad Técnica de Graz (AT), el Centro de Investigación Técnica VTT (FI), la Organización de Investigación Científica Aplicada TNO (NL) y las empresas Ricardo (UK), Emisia (GR) y FEV (DE).

CLOVE inició un primer estudio para revisar, comparar y extraer enseñanzas de la legislación de otras partes del mundo, evaluar la eficacia de los actuales ensayos de emisiones de la UE y desarrollar y evaluar nuevos ensayos de emisiones para contaminantes regulados y no regulados. A modo de continuación, en un segundo estudio se realizó una revisión exhaustiva de la relación coste-eficacia de las medidas introducidas por el primer estudio, además de una evaluación de viabilidad de los nuevos límites de emisiones contaminantes para todos los vehículos y un análisis del potencial de simplificación de las normas sobre emisiones de los vehículos. Este estudio también respaldó la evaluación del marco Euro 6/VI, proporcionando al mismo tiempo los datos necesarios para la evaluación de impacto. Estos estudios

han sido respaldados por análisis y ensayos realizados por el Centro Común de Investigación (JRC) de la Comisión, en sus instalaciones situadas en Ispra, Italia.

Para la evaluación cuantitativa de los impactos económicos, sociales y medioambientales, el estudio y el informe de la evaluación de impacto se han basado en los modelos SIBYL y COPERT. COPERT se utiliza para calcular los inventarios de emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes atmosféricos correspondientes al transporte por carretera sobre la base de las emisiones en condiciones reales coordinadas por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) y el JRC. SIBYL es una herramienta especializada, diseñada para apoyar la formulación de políticas, que se utiliza para estimar los efectos de las tecnologías incorporadas a los vehículos en las flotas, la energía, las emisiones y los costes de cara al futuro. Ambos modelos se actualizaron sobre la base de los datos recabados a través de la consulta con las partes interesadas, los últimos factores de emisión y revisiones bibliográficas.

Además, se recabó más información sobre las siguientes cuestiones:

- las tecnologías disponibles que pueden desplegarse en el período de tiempo pertinente para reducir las emisiones contaminantes, además de su eficacia y coste;
- las repercusiones sobre la salud y el medio ambiente en términos monetarios;
- indicadores macroeconómicos generales como la creación de nuevos puestos de trabajo, las capacidades requeridas, la investigación y la innovación, etcétera;
- la competitividad de la industria de la UE y la cohesión del mercado interior;
- las repercusiones cualitativas en las pymes y los consumidores (incluida la confianza de los consumidores).

En el anexo 1 de la evaluación de impacto figura una lista de estudios y fuentes.

#### **Evaluación de impacto**

Las medidas de la presente propuesta están equilibradas en cuanto a sus beneficios para la salud y el medio ambiente y las cargas para la industria. La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta respalda la eficacia y la rentabilidad de las medidas. La ficha resumen y el dictamen favorable del Comité de Control Reglamentario pueden consultarse a través de X ([enlace por añadir](#)).

Se evaluaron tres opciones de actuación, con una combinación diferente de medidas y niveles de ambición, para abordar los problemas detectados en los actuales Reglamentos Euro 6/VI, teniendo en cuenta la transformación ecológica y digital requerida por el Pacto Verde Europeo. La transformación ofrece oportunidades para encontrar soluciones más avanzadas con el fin de reducir las emisiones contaminantes, como el uso de tecnologías de baja contaminación y la monitorización continua de las emisiones mediante sensores avanzados y la conectividad de los vehículos. Las opciones de actuación también tuvieron en cuenta la introducción de trenes de potencia electrificados que requieren soluciones rentables y adecuadas para reducir las emisiones contaminantes en el segmento de los motores de combustión.

En consonancia con los objetivos específicos, las opciones de actuación 1, 2 (2a y 2b) y 3a tenían por objeto reducir la complejidad de las actuales normas Euro sobre emisiones mediante la introducción de medidas de simplificación (como la sustitución de dos Reglamentos por un único Reglamento o la eliminación de ensayos obsoletos). Se establecieron límites de emisión actualizados para todos los contaminantes atmosféricos pertinentes en la opción 1 con un bajo nivel de ambición, en las opciones 2a y 3a con un nivel medio de ambición y en la opción 2b con un alto nivel de ambición. El control de las emisiones en condiciones reales se mejoró en la opción 1 estableciendo límites de ensayo en condiciones reales de conducción con un bajo nivel de ambición, en la opción 2a estableciendo límites de ensayo en condiciones reales de conducción con un nivel medio de ambición y requisitos de durabilidad, en la opción 2b estableciendo límites de ensayo en condiciones reales de conducción con un alto nivel de ambición y requisitos de durabilidad, y en la op-

ción 3a estableciendo límites de ensayo en condiciones reales de conducción con un nivel medio de ambición, requisitos de durabilidad y la monitorización continua de las emisiones.

La evaluación de impacto determinó que la opción estratégica 3a con un nivel medio de ambición es la más proporcionada para los vehículos ligeros y pesados. Se consideró que esta opción era la más eficaz para alcanzar los objetivos marcados y que además era rentable porque reportaba los mayores beneficios de salud y ambientales para la ciudadanía con bajos costes reglamentarios para la industria. Además, se consideró que era coherente con la legislación sobre la calidad del aire, las normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub> y las Directivas sobre la inspección técnica de vehículos. Con la introducción de la monitorización continua de las emisiones, la opción 3a también sería la más adecuada para la doble transformación ecológica y digital que persigue el Pacto Verde Europeo.

Las repercusiones sociales, económicas y medioambientales de la opción 3a pueden resumirse como sigue:

Los costes reglamentarios totales se estiman en 304 EUR por vehículo ligero y en 2.681 EUR por vehículo pesado. Durante el período de veinticinco años considerado en la evaluación de impacto, esto supondría un coste reglamentario total de 35.480 millones EUR para los vehículos ligeros y 17.530 millones EUR para los vehículos pesados.

Por otra parte, los beneficios monetarios para la salud y el medio ambiente ascienden a 55.750 millones EUR y 133.580 millones EUR, respectivamente, gracias a la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos nocivos. Estos beneficios provienen sobre todo de la reducción de emisiones de NO<sub>x</sub> y PM<sub>2,5</sub>. Además, esta opción mostró los mayores efectos positivos para todos los vehículos en términos de acceso a mercados internacionales clave e innovación.

Se estimó que los costes de adaptación de la opción 3a (que cubren costes de cumplimiento significativos como son los costes de los equipos necesarios para aplicar las tecnologías de control de emisiones y los costes de I+D y calibración conexos, en particular los costes de instalaciones y utillajes) serían del orden de 67.000 millones EUR entre 2025 y 2050 en el caso de los vehículos ligeros y de 26.000 millones EUR en el caso de los vehículos pesados.

Además de estos beneficios, el ahorro de costes reglamentarios en la opción preferida (que abarca la reducción de los costes ocasionados durante la realización de ensayos, la observación presencial de los ensayos por parte de las autoridades de homologación de tipo y las tasas de homologación de tipo, así como el ahorro de los costes administrativos de notificación y otras obligaciones de información que forman parte de los procedimientos de homologación de tipo) se estima en 4.670 millones EUR para los vehículos ligeros y en 580 millones EUR para los vehículos pesados.

En general, el impacto de la opción 3a en términos de asequibilidad para los consumidores sería limitado. Si bien cabe esperar que el incremento de los costes reglamentarios totales en comparación con la hipótesis de referencia se traslade a los consumidores, esto se traduciría en una subida del 0,8% en el precio de los vehículos de gasolina pequeños y del 2,2% en el precio de los vehículos diésel pequeños en el caso de los turismos y furgonetas.

Se añadieron requisitos de durabilidad de las baterías tras la adopción, el 14 de abril de 2022, del nuevo Reglamento Técnico Mundial n.º 22 de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos eléctricos, que establece requisitos mínimos de rendimiento para los vehículos eléctricos en un nivel que no requerirá cambios en las tecnologías de las baterías. Se espera que estos requisitos no generen costes adicionales, sino que aumenten la sensibilización y la confianza de los consumidores.

En vista de las actuales circunstancias geopolíticas y económicas, se ha llevado a cabo una revisión final para garantizar que se cuenta con un análisis actualizado

de las consideraciones que afectan a la industria del automóvil y a los consumidores. El alza de los costes que comenzó en 2021, en particular los de la energía y las materias primas, se ha acelerado drásticamente. Al mismo tiempo, la demanda y las ventas de vehículos de motor han disminuido, mientras que las necesidades de inversión para la transformación ecológica van en aumento. Estas circunstancias ejercen presión sobre la cadena de suministro de la automoción y plantean problemas de asequibilidad para los consumidores, en un contexto general de inflación elevada. Con el fin de facilitar una satisfactoria transición ecológica del ecosistema de la automoción, se ha reajustado la opción 3a ya mencionada para reducir los costes de adaptación de los vehículos ligeros manteniendo en general el nivel medio de ambición medioambiental y digital.

En el caso de los turismos y las furgonetas, los límites de emisiones de escape se fijan en el nivel más bajo impuesto actualmente por la norma Euro 6 para los turismos, por lo que se imponen límites más bajos para las furgonetas que con arreglo a la norma Euro 6, mientras que los requisitos de durabilidad y los límites de los ensayos de conducción en condiciones reales se establecen como en la opción 3a. Los requisitos aplicables a las emisiones de evaporación, la durabilidad de las baterías y las emisiones que no son de escape se establecen como en la opción 3a. Se trata de una opción intermedia entre las opciones 1 y 2a/3a en cuanto a los límites aplicables a las emisiones del tubo de escape. Esta decisión se ha tomado para equilibrar la necesidad de mejorar el comportamiento medioambiental con la necesidad de evitar inversiones desproporcionadas en vehículos que ya no se venderán después de 2035. Por encima de un determinado umbral, los costes aumentan significativamente más rápidamente que los beneficios medioambientales. La opción escogida mejora la asequibilidad de los turismos y las furgonetas para los consumidores y minimiza los costes de inversión necesarios para el desarrollo de nuevas soluciones de *hardware* destinadas a los sistemas de control de las emisiones de turismos y furgonetas con motor de combustión interna.

Las medidas seleccionadas establecen límites neutros desde el punto de vista de las tecnologías y de los combustibles utilizados por los turismos y furgonetas, al tiempo que permiten aplicar límites ligeramente más elevados para las furgonetas de potencia insuficiente, cuando ello esté justificado por razones técnicas. Los límites de los ensayos son los de la opción 3a, lo que permite obtener beneficios limitando las emisiones actualmente no sujetas a control. Las metodologías y los límites aplicados a las emisiones de evaporación, los frenos, los neumáticos, la durabilidad de las baterías y el uso de herramientas de monitorización de las emisiones mediante sensores se corresponden con los presentados en la opción 3a del informe de evaluación de impacto. Estas medidas representan una parte cada vez más importante del potencial de reducción de emisiones y de los beneficios para el medio ambiente y la salud, en particular en entornos urbanos en los que la exposición a estos contaminantes es más importante. Las emisiones procedentes de frenos y neumáticos pronto representarán la mayoría de las emisiones de partículas.

En el caso de los camiones y autobuses, se mantiene la opción 3a. Esto refleja que la transición de los camiones y autobuses hacia tecnologías de cero emisiones de gases de efecto invernadero es mucho más lenta. Cabe esperar que los camiones y autobuses con motores de combustión interna permanezcan mucho más tiempo en el mercado de la UE.

Para el conjunto de los vehículos de motor, todas las medidas de simplificación se mantienen como en la opción 3a, ya que reflejan la necesidad de modernizar el Reglamento y reducir las cargas administrativas. Esta opción también garantiza la mejora de las emisiones totales, en particular durante el arranque en frío y en la conducción urbana, ya que los vehículos también deben cumplir los límites de emisiones en trayectos cortos.

En lo que respecta a los beneficios medioambientales, la opción seleccionada consigue una reducción significativa de las emisiones, apenas inferior a la opción 3a para turismos y furgonetas, ya que el establecimiento de límites de emisiones más elevados va acompañado de mejoras en las condiciones de ensayo y medidas de cumplimiento que no estaban previstas en la opción 1. Con las medidas establecidas para el horizonte de 2035, se estima que se conseguirá una reducción de más del 85% de las emisiones de NOx generadas por turismos y furgonetas y de más del 80% de las generadas por camiones y autobuses con respecto a los niveles de 2018. Se estima que las emisiones totales de NOx de los vehículos de motor se reducirá a la mitad hasta 2035 en comparación con la base de referencia.

Cabe esperar que el ahorro de costes reglamentarios sea el mismo que en la opción 3a. Los costes ocasionados a la industria en relación con el desarrollo de productos se reducen considerablemente, ya que la nueva opción no requerirá un nuevo diseño de los vehículos, sino que el cumplimiento puede lograrse con las tecnologías de control de emisiones y recalibración actualmente utilizadas. Cabe esperar que los costes reglamentarios se reduzcan significativamente y se sitúen entre los de la opción 1 y la opción 3a. En total, cabe esperar que las medidas seleccionadas reporten un beneficio neto similar o superior al de la opción 3a, lo que supondrá una reducción significativa de las emisiones con unos costes de adaptación limitados.

#### **Adecuación y simplificación de la reglamentación**

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

Pymes (referencia IA): La evaluación de impacto constató que la industria automovilística europea está compuesta principalmente por grandes fabricantes con actividades de montaje de vehículos y producción de componentes. Algunas pymes fabrican vehículos o sistemas que requieren una homologación de tipo de la UE en relación con sus emisiones. Se identificaron treinta y cinco pymes que fabrican vehículos especializados utilizando trenes de potencia producidos por grandes fabricantes. Se proponen normas simplificadas para los pequeños fabricantes, a fin de tener en cuenta las particularidades que presentan las producciones limitadas.

Ahorro de costes: En la evaluación de impacto también se ha analizado la posibilidad de simplificar la legislación y disminuir los costes administrativos innecesarios. Aunque la propuesta eleva los costes reglamentarios que han de soportar los fabricantes de vehículos debido a los costes del *hardware* utilizado por las tecnologías y sensores de control de la contaminación y a los costes de I+D y de calibración conexos, también reduce los costes de cumplimiento ocasionados durante la realización de los ensayos, la observación presencial de los ensayos por las autoridades de homologación de tipo y las tasas de homologación, así como los costes administrativos. En particular, se reducirían las cargas administrativas mediante la introducción de medidas de simplificación y los nuevos requisitos para la monitorización continua de las emisiones. Cabe esperar que con esto último se simplifiquen aún más las obligaciones de presentación de informes y otras obligaciones de suministro de información para los procedimientos de concesión de la homologación de tipo y de verificación mediante la reducción del número de homologaciones de tipo. En la opción 3a, el ahorro de costes administrativos se estima en 224.000 EUR por homologación de tipo de turismos y furgonetas diésel (22 EUR por vehículo) y en 204.000 EUR por homologación de tipo de turismos y furgonetas de gasolina (26 EUR por vehículo). En el caso de los camiones y autobuses, el ahorro de costes administrativos en la opción 3a asciende a 66.000 EUR por homologación de tipo diésel (22 EUR por vehículo) y a 67.000 EUR por homologación de tipo de gasolina (47 EUR por vehículo). En las opciones finalmente seleccionadas, se espera que todos los costes de los turismos y furgonetas sean más bajos.

**Competitividad:** A pesar de los costes reglamentarios ocasionados a la industria y de las inversiones acumuladas con las normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub>, se espera que la propuesta tenga un efecto positivo en la competitividad. Esto se debe a las nuevas oportunidades de mercado derivadas del desarrollo de nuevos sensores, junto con protocolos de comunicación, ciberseguridad y opciones contra la manipulación. El uso de tecnologías limpias y digitales avanzadas será una ventaja para acceder a mercados internacionales clave, en particular Estados Unidos y China.

**Digitalización:** De acuerdo con las elevadas aspiraciones de la iniciativa de la Década Digital<sup>37</sup>, todos los sectores deben someterse a una transformación digital que contribuirá en gran medida a la transformación ecológica, en particular en lo que respecta al transporte por carretera, a fin de alcanzar el objetivo de contaminación cero para lograr un medio ambiente sin sustancias tóxicas. La propuesta implica una mayor coherencia con la doble transición, ya que apoya la reducción de las emisiones a lo largo de la vida útil de los vehículos mediante la introducción de la monitorización continua de las emisiones y la conectividad de los vehículos. Las autoridades nacionales de homologación de tipo también deberían prestar preferentemente servicios digitalizados (incluida la información legible por máquina). De este modo se contribuye a lograr una sociedad y una economía digitales efectivas («digitales por defecto»).

La iniciativa es coherente con el principio de «no causar un perjuicio significativo», ya que contribuye a la consecución de los objetivos de la transición ecológica del Pacto Verde Europeo (en particular, la sostenibilidad sostenible y la aspiración de la contaminación cero). Garantiza que el transporte sea menos contaminante, especialmente en las ciudades, y se considera una parte esencial de la transición hacia una movilidad limpia. La evaluación de impacto ha establecido que no cabe esperar que las opciones causen un perjuicio significativo a ninguno de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) relacionados con el medio ambiente<sup>38</sup>.

#### **Derechos fundamentales**

La presente propuesta no tiene consecuencias para la protección de los derechos fundamentales y la igualdad. No tiene un impacto diferencial desde la perspectiva de género.

#### **4. Repercusiones presupuestarias**

La propuesta no exige nuevos recursos financieros.

#### **5. Otros elementos**

##### **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

La presente propuesta establece disposiciones para supervisar y evaluar la eficacia de las normas Euro 7 sobre emisiones en relación con los objetivos operativos y establecer la relación de causalidad entre los resultados observados y la legislación. A tal fin, se proponen una serie de indicadores de seguimiento para la revisión de las normas Euro 7 sobre emisiones, entre los que cabe mencionar los siguientes:

- el número de homologaciones de tipo en materia de emisiones conforme a la norma Euro 7 por tipo de vehículo;
- los costes ocasionados durante la fase de ejecución y los costes administrativos por homologación de tipo en materia de emisiones;
- pruebas de que el control de las emisiones es mejor en todas las condiciones de uso respecto de todos los contaminantes regulados;

37. COM(2021) 118 final.

38. En particular, los siguientes: Objetivo 3, Salud y bienestar; Objetivo 6, Agua limpia y saneamiento; Objetivo 13, Acción por el clima; Objetivo 14, Vida submarina; y Objetivo 15, Vida de ecosistemas terrestres.

- los costes de la garantía de cumplimiento, incluidos los costes de las infracciones y las sanciones en caso de incumplimiento y los costes de seguimiento;
- la evolución de las emisiones a lo largo de la vida útil de los vehículos, demostrada por campañas de ensayo adecuadas y por la monitorización continua de las emisiones.

En la revisión de las normas Euro 7 sobre emisiones también se evaluará un conjunto de indicadores más generales de otras políticas de la UE relativas a los contaminantes atmosféricos del transporte por carretera:

- los niveles anuales de concentración de contaminantes en las zonas urbanas de Europa y la cuota anual que corresponde al transporte por carretera de las emisiones contaminantes notificadas por los Estados miembros a la AEMA en virtud de la Directiva sobre los compromisos nacionales de reducción de emisiones (Directiva CNRE)<sup>39</sup> e incluidas en el informe anual de la AEMA sobre la calidad del aire en Europa;
- las cifras anuales notificadas por los Estados miembros al Observatorio Europeo de Combustibles Alternativos en cuanto a número de vehículos matriculados y porcentajes de trenes de potencia presentes en las carreteras de la UE según su tecnología;
- la evolución anual de los efectos de la contaminación atmosférica sobre la salud (es decir, muertes prematuras relacionadas con la exposición a determinados contaminantes), tal como se recoge en el informe anual de la AEMA sobre la calidad del aire en Europa;
- la cuota anual que corresponde al transporte por carretera de las emisiones de determinados contaminantes notificadas por los Estados miembros a la AEMA en el marco de la Directiva CNRE;
- el número anual de notificaciones recibidas de los Estados miembros en relación con los obstáculos al comercio interior de turismos, furgonetas, camiones y autobuses en la UE creados por las prescripciones técnicas impuestas por autoridades nacionales, regionales o locales (es decir, prohibiciones de cualquier tipo) en el marco del procedimiento de notificación de la Directiva 2015/1535<sup>40</sup>.

#### **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

En el capítulo I se exponen las disposiciones generales, incluido el objeto (artículo 1) y el ámbito de aplicación del Reglamento (artículo 2) y las definiciones de los principales términos utilizados (artículo 3).

El capítulo II contiene disposiciones sobre las obligaciones de los fabricantes para la homologación de tipo de los vehículos de motor y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, en lo que respecta a sus emisiones contaminantes y a la durabilidad de las baterías. Más concretamente, incluye la obligación de los fabricantes en lo que respecta a la fabricación y el diseño de dichos vehículos, en particular las medidas de ciberseguridad (artículo 4) y las opciones para que los fabricantes declaren un mejor rendimiento con límites de emisiones más bajos o una mayor durabilidad de las baterías, así como tecnologías de geovallado para permitir el modo de cero emisiones de gases de escape (artículo 5). Los fabricantes están obligados a cumplir requisitos específicos de durabilidad durante la vida útil de los vehículos, pero también las prestaciones mínimas de durabilidad de la batería de tracción, a fin de cumplir con los límites de emisiones y otros requisitos técnicos conexos (artículo 6). Para demostrar el cumplimiento de estos requisitos, deben realizarse ensayos específicos, así como declaraciones y procedimientos administrativos específicos (artículo 7). Los artículos 8 y 9 establecen, respectivamente, normas específicas para los pequeños

39. Directiva (UE) 2016/2284.

40. [Directiva \(UE\) 2015/1535](#), por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información; véase también el [procedimiento de notificación 2015/1535](#).

fabricantes (artículo 8) y los vehículos multifásicos (artículo 9) en lo que respecta a ensayos y responsabilidades.

El capítulo III establece las obligaciones de los Estados miembros en relación con la homologación de tipo y la vigilancia del mercado, en particular por lo que respecta al papel de las autoridades nacionales de homologación y las fechas de entrada en vigor (artículo 10) e incluye disposiciones específicas para los componentes y las unidades técnicas independientes (artículo 11), así como para los sistemas que utilicen reactivos consumibles y los sistemas de control de la contaminación (artículo 12).

El capítulo IV contiene disposiciones sobre el papel de la Comisión y de terceros en relación con la conformidad en servicio y las comprobaciones de vigilancia del mercado (artículo 13).

El capítulo V establece los ensayos y metodologías específicos que deben aplicar los fabricantes y las autoridades para cada categoría de vehículo contemplada con el fin de demostrar el cumplimiento de los requisitos y obligaciones establecidos en el presente Reglamento (artículo 14). También incluye disposiciones específicas relativas a la adaptación al progreso técnico (artículo 15).

El capítulo VI establece disposiciones generales sobre los poderes otorgados a la Comisión para adoptar actos delegados (artículo 16), el procedimiento de comité (artículo 17) y los requisitos de presentación de informes aplicables a los Estados miembros (artículo 18).

El capítulo VII establece disposiciones finales sobre la derogación del Reglamento (CE) n.º 715/2007 y del Reglamento (CE) n.º 595/2009 (artículo 19) y la entrada en vigor y aplicación del Reglamento (artículo 20).

#### 2022/0365 (COD)

**Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de tipo de los vehículos de motor y los motores y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos en lo que respecta a sus emisiones y a la durabilidad de las baterías (Euro 7), y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 (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 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo<sup>41</sup>,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones<sup>42</sup>,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) El mercado interior es un espacio en el que la libre circulación de bienes, personas, servicios y capitales debe estar garantizada. A tal fin, el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>43</sup> introdujo un sistema completo de homologación de tipo y vigilancia del mercado para los vehículos de motor y los

41. DO C de , p. .

42. DO C de , p. .

43. 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).

remolques, así como para los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos.

(2) Los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor, los motores y las piezas de recambio en lo concerniente a las emisiones («homologación de tipo en materia de emisiones») deben seguir estando armonizados para garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior, así como un nivel elevado de protección del medio ambiente y de la salud que sea común a todos los Estados miembros.

(3) El presente Reglamento constituye un acto regulador aparte a efectos del procedimiento de homologación de tipo UE establecido en el anexo II del Reglamento (UE) 2018/858. Establece disposiciones y requisitos acerca de las emisiones de los vehículos y de la durabilidad de las baterías, mientras que los elementos técnicos se establecerán mediante actos de ejecución adoptados de conformidad con el procedimiento de examen y con la asistencia de un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011 (procedimiento de comitología).

(4) Los requisitos técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de motor, los motores y las piezas de recambio en lo concerniente a las emisiones («homologación de tipo en materia de emisiones») se establecen actualmente en dos Reglamentos que se aplican a la homologación de tipo en materia de emisiones de los vehículos ligeros y pesados, respectivamente, a saber, el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo («Euro 6»)<sup>44</sup> y el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo («Euro VI»)<sup>45</sup>. El motivo de que hubiera dos Reglamentos era que las emisiones de los vehículos pesados se comprobaban sobre la base de ensayos de motores, mientras que, en el caso de los vehículos ligeros, la base eran ensayos de vehículos enteros. Desde entonces se han desarrollado metodologías que permiten someter a ensayo en carretera tanto los vehículos ligeros como los pesados. Por lo tanto, ya no es necesario basar la homologación de tipo en ensayos de motores.

(5) La incorporación de los requisitos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y el Reglamento (CE) n.º 595/2009 en un único Reglamento ha de servir para garantizar la coherencia interna del sistema de homologaciones de tipo en materia de emisiones tanto para los vehículos ligeros como para los pesados, permitiendo al mismo tiempo fijar límites de emisiones diferentes para esos vehículos.

(6) Por otro lado, los límites de emisiones actuales se adoptaron en 2007 para los vehículos ligeros y en 2009 para los vehículos pesados. En ambos casos estos límites de emisiones se adoptaron sobre la base de la tecnología disponible en aquel momento. Desde entonces, la tecnología ha avanzado y el nivel de emisiones que se alcanza con una combinación de tecnologías actuales es muy inferior al que se alcanzaba hace más de quince años. El progreso tecnológico debe reflejarse en unos límites de emisiones que se basen en la tecnología y los conocimientos más avanzados en cuanto a control de la contaminación, y ello con respecto a todos los contaminantes pertinentes.

(7) También es necesario reducir la complejidad y los costes administrativos y de ejecución para los fabricantes y las autoridades, y garantizar que las normas sobre emisiones Euro se pongan en ejecución de manera efectiva y eficiente. La simplificación se logra eliminando las fechas de aplicación divergentes que existían para los límites y los ensayos con arreglo a Euro 6 y Euro VI; eliminando los ensayos

44. Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

45. Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

de emisiones múltiples y complejos que no son necesarios; haciendo referencia a normas con arreglo a los reglamentos de las Naciones Unidas vigentes, cuando proceda; y asegurando un conjunto racionalizado y coherente de procedimientos y ensayos para las distintas fases de la homologación de tipo en materia de emisiones.

(8) Para asegurarse de que las emisiones tanto de los vehículos ligeros como de los pesados sean limitadas en la vida real, es necesario someter los vehículos a ensayo en condiciones reales de uso con un conjunto mínimo de restricciones, límites y otros requisitos de conducción, y no solo en el laboratorio.

(9) La exactitud de los equipos portátiles de medición de emisiones utilizados para medir las emisiones de los vehículos en carretera ha mejorado considerablemente desde que se introdujeron estos equipos. Conviene, por tanto, basar los límites de emisiones en esas mediciones en carretera y, en consecuencia, los ensayos en carretera ya no requieren el uso de factores de conformidad.

(10) Los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 exigen que los vehículos respeten los límites de emisiones durante un período de tiempo determinado que ya no se corresponde con la vida útil media de los vehículos. Procede, por tanto, establecer requisitos de durabilidad que reflejen la vida útil media prevista de los vehículos en la Unión.

(11) En la actualidad existen tecnologías disponibles y ampliamente utilizadas en todo el mundo que limitan las emisiones de evaporación de compuestos orgánicos volátiles durante el uso, el estacionamiento y el repostaje de un vehículo con gasolina. Procede, por tanto, fijar límites de emisiones para esos compuestos orgánicos volátiles en un nivel más bajo e introducir límites de emisiones para la fase de repostaje.

(12) Las emisiones distintas de las de escape consisten en partículas emitidas por los neumáticos y los frenos de los vehículos. Se estima que las emisiones de los neumáticos constituyen la mayor fuente de microplásticos para el medio ambiente. Como se muestra en la evaluación de impacto, se espera que, de aquí a 2050, las emisiones no de escape representen hasta el 90% de todas las partículas emitidas por el transporte por carretera, ya que las partículas de escape disminuirán debido a la electrificación de los vehículos. Por lo tanto, estas emisiones no de escape deben medirse y limitarse. La Comisión debe preparar un informe sobre la abrasión de los neumáticos antes del fin de 2024, a fin de examinar los métodos de medición y el estado de la técnica para proponer límites de abrasión de los neumáticos.

(13) El Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>46</sup> regula los indicadores de cambio de velocidad, cuyo objetivo principal es minimizar el consumo de combustible de un vehículo cuando el conductor sigue sus indicaciones. No obstante, los requisitos en materia de emisiones contaminantes en el uso real, también cuando se sigue el indicador de cambio de velocidad, deben abordarse en el presente Reglamento.

(14) Los vehículos con baterías de tracción, incluidos los híbridos enchufables y los vehículos eléctricos de baterías, contribuyen a la descarbonización del sector del transporte por carretera. Con el fin de ganar y aumentar la confianza de los consumidores en estos vehículos, estos deben ser eficaces y duraderos. Por consiguiente, es importante exigir que las baterías de tracción conserven una buena parte de su capacidad inicial tras muchos años de uso. Esto reviste especial importancia para los compradores de vehículos eléctricos de segunda mano, a fin de garantizar que

46. Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de noviembre de 2019, relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan los Reglamentos (CE) n.º 78/2009, (CE) n.º 79/2009 y (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 631/2009, (UE) n.º 406/2010, (UE) n.º 672/2010, (UE) n.º 1003/2010, (UE) n.º 1005/2010, (UE) n.º 1008/2010, (UE) n.º 1009/2010, (UE) n.º 19/2011, (UE) n.º 109/2011, (UE) n.º 458/2011, (UE) n.º 65/2012, (UE) n.º 130/2012, (UE) n.º 347/2012, (UE) n.º 351/2012, (UE) n.º 1230/2012 y (UE) 2015/166 de la Comisión (DO L 325 de 16.12.2019, p 1).

tales vehículos sigan funcionando según lo previsto. Por tanto, deben exigirse monitorizaciones del estado de salud de las baterías para todos los vehículos que utilicen baterías de tracción. Además, deben introducirse requisitos mínimos de rendimiento con respecto a la durabilidad de las baterías de los turismos, teniendo en cuenta el Reglamento Técnico Mundial n.º 22 de las Naciones Unidas<sup>47</sup>.

(15) La manipulación de los vehículos para retirar o desactivar piezas de los sistemas de control de la contaminación es un problema bien conocido. Esa práctica genera emisiones incontroladas y debe evitarse. La manipulación del cuentakilómetros da lugar a un kilometraje falso y entorpece el correcto control en servicio de un vehículo. Por tanto, es de suma importancia garantizar la mayor protección posible de la seguridad de estos sistemas, completada con certificados de seguridad y una protección antimanipulación adecuada, a fin de garantizar que ni los sistemas de control de la contaminación ni el cuentakilómetros de los vehículos puedan ser manipulados.

(16) Hoy en día, los sensores instalados en los vehículos ya se utilizan para detectar anomalías en las emisiones y activar las reparaciones correspondientes a través del sistema de diagnóstico a bordo (DAB; OBD en sus siglas inglesas). Sin embargo, el sistema DAB que se utiliza actualmente no detecta con exactitud o puntualidad las disfunciones, ni obliga suficiente y oportunamente a efectuar las correspondientes reparaciones. En consecuencia, es posible que los vehículos emitan mucho más de lo que tienen permitido. Los sensores utilizados hasta ahora por el DAB también pueden utilizarse para monitorizar y controlar de manera continua el comportamiento de los vehículos en cuanto a emisiones a través de un sistema de monitorización a bordo (MAB; OBM en sus siglas inglesas). El MAB también avisará al usuario para que realice reparaciones del motor o de los sistemas de control de la contaminación cuando sean necesarias. Procede, por tanto, exigir la instalación de ese sistema y regular sus requisitos técnicos.

(17) Los fabricantes pueden optar por producir vehículos que cumplan unos límites de emisiones más bajos o que tengan una mejor durabilidad de las baterías de lo que exige el presente Reglamento, o que incluyan opciones avanzadas, como el geovallado y los controles adaptativos. Los consumidores y las autoridades nacionales deben poder reconocer esos vehículos por medio de la documentación adecuada. Por tanto, debe ponerse en disposición un pasaporte medioambiental del vehículo (PMV).

(18) En caso de que la Comisión presente una propuesta para la matriculación después de 2035 de vehículos ligeros nuevos que funcionen exclusivamente con combustibles neutros en CO<sub>2</sub> fuera del ámbito de aplicación de las normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub> del parque de vehículos, y de conformidad con el Derecho de la Unión y con el objetivo de neutralidad climática de la Unión, el presente Reglamento tendrá que modificarse para incluir la posibilidad de conceder la homologación de tipo a esos vehículos.

(19) Las emisiones procedentes de los vehículos vendidos por pequeños fabricantes constituyen una parte insignificante de las emisiones producidas en la Unión. Por tanto, cabe permitir una cierta flexibilidad en algunos de los requisitos con respecto a esos fabricantes. En consecuencia, los pequeños fabricantes deben poder sustituir determinados ensayos durante la homologación de tipo por declaraciones de conformidad, y debe permitirse a los fabricantes ultrapequeños utilizar ensayos de laboratorio basados en ciclos de conducción en condiciones reales aleatorios.

---

47. Reglamento Técnico Mundial de las Naciones Unidas sobre la durabilidad de las baterías integradas en los vehículos eléctricos, RTM 22 de las Naciones Unidas.

(20) Los Reglamentos (UE) 2019/631<sup>48</sup> y (UE) 2019/1242<sup>49</sup> del Parlamento Europeo y del Consejo regulan el comportamiento medio en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> del parque de vehículos de motor nuevos en la Unión. Los procedimientos y las metodologías para la determinación exacta de las emisiones de CO<sub>2</sub>, el consumo de combustible y energía, la autonomía eléctrica y la potencia de cada vehículo deben introducirse en la homologación de tipo en materia de emisiones.

(21) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución en relación con las obligaciones de los fabricantes como parte de la homologación de tipo y los procedimientos, ensayos y metodologías que deben aplicarse para la declaración de conformidad, la comprobación de la conformidad de la producción, la comprobación de la conformidad en servicio y el pasaporte medioambiental del vehículo; las opciones y denominaciones de vehículos; los requisitos, ensayos, métodos y medidas correctoras relacionados con la durabilidad de los vehículos, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes, así como las capacidades de registro y comunicación de los sistemas MAB, también a efectos de las inspecciones técnicas periódicas y las inspecciones técnicas de vehículos; los requisitos y la información que deben facilitar los fabricantes de vehículos multifásicos, así como los procedimientos para determinar el valor de CO<sub>2</sub> de tales vehículos; los elementos técnicos, los requisitos administrativos y de documentación para la homologación de tipo en materia de emisiones, las comprobaciones e inspecciones y las comprobaciones de vigilancia del mercado, así como las obligaciones de presentación de informes, la conformidad en servicio y las comprobaciones de la conformidad de la producción; los métodos y ensayos para i) medir las emisiones de escape en laboratorio y en carretera, incluidos ciclos de ensayo de emisiones en condiciones reales de conducción aleatorios y en las peores condiciones, el uso de sistemas portátiles de medición de emisiones para verificar las emisiones en la conducción real y las emisiones al ralentí; ii) determinar las emisiones de CO<sub>2</sub>, el consumo de combustible y energía, la autonomía eléctrica y la potencia del motor de un vehículo de motor; iii) proporcionar especificaciones relativas a los indicadores de cambio de velocidad; iv) determinar el efecto de los remolques O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub> en las emisiones de CO<sub>2</sub>, el consumo de combustible y energía, la autonomía eléctrica y la potencia del motor de un vehículo de motor; iv) medir las emisiones del cárter, las emisiones de evaporación y las emisiones de los frenos; v) evaluar el cumplimiento de los requisitos mínimos de rendimiento en cuanto a la durabilidad de las baterías; vi) evaluar la conformidad en servicio de los motores y los vehículos, los umbrales de cumplimiento y los requisitos de rendimiento; vii) los ensayos y métodos para garantizar el funcionamiento de los sensores (DAB y MAB); viii) los métodos para garantizar y evaluar las medidas de seguridad; la especificación y las características de los sistemas de alerta al conductor y de los métodos de inducción, y para evaluar su correcto funcionamiento; ix) los métodos para evaluar el funcionamiento correcto, la eficacia, la regeneración y la durabilidad de los sistemas de control de la contaminación originales y de recambio; x) los métodos para garantizar y evaluar las medidas de seguridad, incluido el análisis de la vulnerabilidad y la protección contra la manipulación; xi) los métodos para evaluar el correcto funcionamiento de los tipos homologados con arreglo a denominaciones específicas EURO7; xii) los criterios para la homologación de tipo en materia de emisiones de los pequeños y ultrapequeños fabricantes; xiii) las comprobaciones y los procedimientos de ensayo de vehículos multifásicos; xiv) los requisitos de

48. 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).

49. Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> para vehículos pesados nuevos y se modifican los Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 96/53/CE del Consejo (DO L 198 de 25.7.2019, p. 202).

rendimiento de los equipos de ensayo; xv) la especificación de los combustibles de referencia; xvi) los métodos para evaluar la ausencia de dispositivos y estrategias de inhibición; xvii) los métodos para medir la abrasión de los neumáticos; así como xviii) el formato y los datos del pasaporte medioambiental del vehículo y el método de comunicación de esos datos. Estas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>50</sup>.

(22) A fin de modificar o completar, según proceda, elementos no esenciales del presente Reglamento, 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 las condiciones de ensayo basadas en los datos recogidos al someter a ensayo vehículos Euro 7, frenos o neumáticos; los requisitos de ensayo, en particular teniendo en cuenta el progreso técnico y los datos recogidos al someter a ensayo vehículos Euro 7; la introducción de opciones y denominaciones de vehículos sobre la base de tecnologías innovadoras para los fabricantes, pero también el establecimiento de límites de emisiones de partículas de los frenos y límites de abrasión de los distintos tipos de neumáticos, así como requisitos mínimos de rendimiento de las baterías y multiplicadores de la durabilidad sobre la base de los datos recogidos al someter a ensayo vehículos Euro 7, y el establecimiento de definiciones y de normas especiales para los pequeños fabricantes de vehículos de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub>. Es especialmente importante que la Comisión lleve a cabo las consultas apropiadas durante su labor preparatoria, también a nivel de expertos, y que esas consultas se realicen conforme a los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación<sup>51</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 ocupan de la preparación de actos delegados.

(23) En aras de la claridad, la racionalidad y la simplificación, dado que las normas sobre la homologación de tipo en materia de emisiones de los vehículos de motor y los motores, y de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, se actualizan y están contenidas en su totalidad en el presente Reglamento, los vigentes Reglamentos (CE) n.º 595/2009 y (CE) n.º 715/2007 deben ser derogados y sustituidos por el presente Reglamento.

(24) Siempre que las medidas del presente Reglamento conlleven el tratamiento de datos personales, deben aplicarse de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>52</sup> y el Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>53</sup>, así como con las medidas nacionales de ejecución de estos.

(25) Es importante conceder a los Estados miembros, a las autoridades nacionales de homologación de tipo y a los agentes económicos tiempo suficiente para prepararse para la aplicación de las nuevas normas introducidas por el presente Reglamento. Por consiguiente, debe aplazarse la fecha de aplicación. Mientras que, en el caso de los vehículos ligeros, la fecha de aplicación debe ser tan pronto como sea técnicamente posible, en el caso de los vehículos pesados y de los remolques la fec-

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

51. [DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.](#)

52. Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

53. Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1.)

ha de aplicació puede retrasarse otros dos años, ya que la transición a vehículos de cero emisiones será más larga para los vehículos pesados.

(26) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de normas armonizadas sobre los requisitos administrativos y técnicos para la homologación de tipo de los vehículos de las categorías M y N y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes, y sobre la vigilancia del mercado de esos vehículos y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, con respecto a las emisiones, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la dimensión y los efectos de la acción, pueden alcanzarse 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 ese mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

Han adoptado el presente reglamento:

## **Capítulo I. Objeto, ámbito de aplicación y definiciones**

### **Artículo 1. Objeto**

1. El presente Reglamento establece requisitos técnicos y disposiciones administrativas comunes para la homologación de tipo en materia de emisiones y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor, los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes con respecto a sus emisiones de CO<sub>2</sub> y contaminantes, su consumo de combustible y energía y la durabilidad de las baterías.

2. El presente Reglamento establece normas para la homologación de tipo inicial en materia de emisiones, la conformidad de la producción, la conformidad en servicio, la vigilancia del mercado, la durabilidad de los sistemas de control de la contaminación y de las baterías de tracción, los sistemas de monitorización a bordo, las disposiciones de seguridad para limitar la manipulación y las medidas de ciberseguridad, así como la determinación exacta de las emisiones de CO<sub>2</sub>, la autonomía eléctrica, el consumo de combustible y energía y la eficiencia energética.

### **Artículo 2. Ámbito de aplicación**

El presente Reglamento se aplica a los vehículos de motor de las categorías M<sup>1</sup>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> y a los remolques de las categorías O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub> según se especifican en el artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/858, incluidos los que se diseñan y fabrican en una o más fases, así como a los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos.

### **Artículo 3. Definiciones**

A efectos del presente Reglamento, serán aplicables las definiciones del Reglamento (UE) 2018/858.

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «homologación de tipo en materia de emisiones»: una homologación de tipo UE que cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos del presente Reglamento por lo que respecta a las emisiones de CO<sub>2</sub> y contaminantes, al consumo de combustible y energía y a la durabilidad de las baterías;

2) «homologación de tipo en materia de emisiones inicial»: la primera fase de un procedimiento de homologación de tipo en materia de emisiones antes de que las autoridades concedan el certificado de homologación de tipo en materia de emisiones y de que los vehículos se pongan en producción;

3) «conformidad de la producción»: las actividades realizadas en vehículos, unidades técnicas independientes o componentes nuevos seleccionados en los locales del fabricante para garantizar que los productos introducidos en el mercado cumplan los requisitos del presente Reglamento;

- 4) «conformidad en servicio»: las actividades realizadas en vehículos en circulación con el fin de verificar los requisitos de durabilidad del presente Reglamento;
- 5) «motor»: la fuente de propulsión de un vehículo;
- 6) «emisiones»: las emisiones de escape y no de escape de un vehículo de motor;
- 7) «emisiones de escape»: las emisiones procedentes del tubo de escape del vehículo de motor o del motor de todo lo siguiente: CO<sub>2</sub>, compuestos gaseosos, sólidos o líquidos y emisiones del cárter;
- 8) «contaminantes gaseosos»: las emisiones de especies químicas gaseosas, excepto CO<sub>2</sub>;
- 9) «emisiones de CO<sub>2</sub>» o «CO<sub>2</sub>»: la emisión de dióxido de carbono procedente del tubo de escape del vehículo de motor o del motor;
- 10) «óxidos de nitrógeno» o «NO<sub>x</sub>»: la suma de los óxidos de nitrógeno emitidos por el tubo de escape;
- 11) «materia particulada» o «PM»: cualquier material emitido por el tubo de escape o los frenos y recogido en un medio filtrante;
- 12) «materia particulada de menos de 10 µm» o «PM<sub>10</sub>»: la materia particulada con un diámetro inferior a 10 µm;
- 13) «número de partículas» o «PN»: el número total de partículas sólidas emitidas por el tubo de escape o los frenos;
- 14) «número de partículas de más de 10 nm» o «PN<sub>10</sub>»: el número total de partículas sólidas emitidas por el tubo de escape o los frenos que tienen un diámetro mayor o igual que 10 nm;
- 15) «monóxido de carbono» o «CO»: el monóxido de carbono emitido por el tubo de escape;
- 16) «metano» o «CH<sub>4</sub>»: el metano emitido por el tubo de escape;
- 17) «hidrocarburos totales» o «HCT»: los hidrocarburos totales emitidos por el tubo de escape;
- 18) «hidrocarburos no metánicos» o «HCNM»: los hidrocarburos totales emitidos por el tubo de escape con excepción del metano;
- 19) «gases orgánicos no metánicos» o «GONM»: la suma de hidrocarburos no oxigenados y oxigenados emitidos por el tubo de escape;
- 20) «amoníaco» o «NH<sub>3</sub>»: el amoníaco emitido por el tubo de escape;
- 21) «formaldehído» o «HCHO»: el formaldehído emitido por el tubo de escape;
- 22) «WHTC»: el ciclo de conducción transitorio armonizado a escala mundial de conformidad con el punto 7.2.1 del anexo 4 del Reglamento n.º 49 de las Naciones Unidas;
- 23) «WHSC»: el ciclo de conducción en condiciones estables armonizado a escala mundial de conformidad con el punto 7.2.2 del anexo 4 del Reglamento n.º 49 de las Naciones Unidas;
- 24) «herramienta de cálculo del consumo de energía del vehículo» o «VECTO»: una herramienta de simulación utilizada para determinar las emisiones de CO<sub>2</sub>, el consumo de combustible, el consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica de los vehículos pesados; «consumo de energía»: el consumo de energía eléctrica de todas y cada una de las fuentes de propulsión de un vehículo;
- 25) «consumo de combustible»: el consumo de combustible de todas y cada una de las fuentes de propulsión de un vehículo;
- 26) «emisiones de evaporación»: los vapores de hidrocarburos emitidos por el sistema de combustible de un vehículo, excepto los procedentes de las emisiones de escape;
- 27) «emisiones del cárter»: los contaminantes gaseosos emitidos desde los espacios internos del motor o externos a él que están conectados con el cárter de aceite mediante conductos internos o externos;
- 28) «emisiones de partículas de los frenos»: las partículas emitidas por el sistema de frenado de un vehículo;

- 29) «abrasión de los neumáticos»: la masa de material desprendido del neumático debido al proceso de abrasión y emitido al medio ambiente;
- 30) «emisiones no de escape»: las emisiones de evaporación, de la abrasión de los neumáticos y de los frenos;
- 31) «emisiones contaminantes»: las emisiones de escape y no de escape distintas de las de CO<sub>2</sub>;
- 32) «dispositivo de control de la contaminación»: el dispositivo de un vehículo que controla o limita las emisiones contaminantes;
- 33) «sistema de control de la contaminación»: los dispositivos de control de la contaminación instalados en un vehículo, incluidas todas las unidades de control y el *software* que rige su uso;
- 34) «sistema de control de la contaminación original»: un sistema de control de la contaminación o un conjunto de tales sistemas incluidos en la homologación de tipo concedida al vehículo de que se trate;
- 35) «sistema de control de la contaminación de recambio»: un sistema de control de la contaminación o un conjunto de tales sistemas que está destinado a sustituir a un sistema de control de la contaminación original y que puede homologarse como unidad técnica independiente;
- 36) «función de control adaptativa»: un sistema que ajusta el motor, los sistemas de control de la contaminación u otros parámetros del vehículo a fin de mejorar el consumo de combustible o de energía y la eficacia del sistema de control de la contaminación basándose en la utilización prevista del vehículo;
- 37) «sistema de diagnóstico a bordo» o «DAB» (OBD en sus siglas inglesas): un sistema que puede generar información del sistema de diagnóstico a bordo (DAB) del vehículo, tal como se define en el artículo 3, punto 49, del Reglamento (UE) 2018/858, y que es capaz de comunicar esa información a través del puerto DAB y de forma inalámbrica;
- 38) «sistema de monitorización a bordo» o «MAB» (OBM en sus siglas inglesas): el sistema a bordo de un vehículo que es capaz de detectar, o bien que se exceden las emisiones, o bien que el vehículo se encuentra en modo de cero emisiones, si procede, y que es capaz de indicar que se produce ese exceso de emisiones mediante la información almacenada en el vehículo, así como de comunicar esa información a través del puerto DAB y de forma inalámbrica;
- 39) «dispositivo de monitorización a bordo del consumo de combustible y energía» o «dispositivo MABCC»: todo *software* o *hardware* que detecta y utiliza parámetros del vehículo, el motor, el combustible o la energía eléctrica, y la carga útil o la masa, para determinar y almacenar en el vehículo los datos de consumo de combustible y energía y otros parámetros pertinentes para determinar el consumo de combustible o energía y la eficiencia energética del vehículo;
- 40) «dispositivo de inhibición»: todo *software* o *hardware* que detecta la temperatura, la velocidad del vehículo, la velocidad del motor, la marcha introducida, la depresión de admisión o cualquier otro parámetro a fin de activar, modular, retrasar o desactivar el funcionamiento de cualquier pieza del sistema de control de la contaminación con el objeto de reducir la eficacia de este sistema mientras se conduce el vehículo;
- 41) «estrategia de inhibición»: una estrategia que reduce la eficacia de los controles de la contaminación en las condiciones ambientales o de funcionamiento del motor que se encuentran mientras el vehículo está en funcionamiento o fuera de los procedimientos de ensayo de la homologación de tipo, o que falsifica datos relacionados con los sensores, el consumo de combustible o energía, la autonomía eléctrica o la durabilidad de las baterías;
- 42) «emisiones en condiciones reales de conducción» o «RDE»: las emisiones de un vehículo en las condiciones normales de conducción y en las condiciones ampliadas que se especifican en los cuadros 1 y 2 del anexo III;

- 43) «cuentakilómetros»: un instrumento que indica la distancia total recorrida por el vehículo desde su producción;
- 44) «manipulación»: la inactivación o modificación, por parte de los agentes económicos o agentes independientes, del motor, el dispositivo y el sistema de control de la contaminación del vehículo, el sistema de propulsión, la batería de tracción, el cuentakilómetros, el MABCC o el DAB/MAB, incluidos los *softwares* u otros elementos de control lógico de esos sistemas y sus datos;
- 45) «instalación de producción propia»: una planta de fabricación o montaje utilizada por el fabricante para la fabricación o el montaje de vehículos nuevos para él mismo, incluidos, si procede, los vehículos destinados a la exportación;
- 46) «centro de diseño propio»: una instalación en la que se diseña y desarrolla el vehículo entero, que está bajo el control del fabricante y que es utilizada por este;
- 47) «pequeño fabricante»: un fabricante de menos de diez mil vehículos de motor nuevos de la categoría M<sub>1</sub> o veintidós mil vehículos de motor nuevos de la categoría N<sub>1</sub> matriculados en la Unión por año civil, y que:
- a) no forma parte de un grupo de fabricantes conectados, o
  - b) forma parte de un grupo de fabricantes conectados que es responsable en total de menos de diez mil vehículos de motor nuevos de la categoría M<sub>1</sub> o veintidós mil vehículos de motor nuevos de la categoría N<sub>1</sub> matriculados en la Unión por año civil, o
  - c) forma parte de un grupo de fabricantes conectados, pero dispone de sus instalaciones de producción y su centro de diseño propios;
- 48) «fabricante ultrapequeño»: un pequeño fabricante que ha producido menos de mil vehículos de motor nuevos de la categoría M<sub>1</sub> o menos de mil vehículos de motor nuevos de la categoría N<sub>1</sub> matriculados en la Unión el año civil previo;
- 49) «vehículo de motor de combustión interna puro»: un vehículo en el que todos los convertidores de la energía de propulsión son motores de combustión interna, incluidos los impulsados por hidrógeno;
- 50) «vehículo eléctrico puro»: un vehículo equipado con un tren de potencia que contiene exclusivamente máquinas eléctricas como convertidores de la energía de propulsión y exclusivamente sistemas de almacenamiento de energía eléctrica recargables como sistemas de almacenamiento de la energía de propulsión;
- 51) «pila de combustible»: un convertidor de energía que transforma energía química (entrada) en energía eléctrica (salida), o viceversa;
- 52) «vehículo de pilas de combustible»: un vehículo equipado con un tren de potencia que contiene exclusivamente una o varias pilas de combustible y una o varias máquinas eléctricas como convertidores de la energía de propulsión;
- 53) «vehículo híbrido de pilas de combustible»: un vehículo de pilas de combustible equipado con un tren de potencia que contiene por lo menos un sistema de almacenamiento de combustible y por lo menos un sistema de almacenamiento de energía eléctrica recargable como sistemas de almacenamiento de la energía de propulsión;
- 54) «vehículo híbrido»: un vehículo equipado con un tren de potencia que contiene por lo menos dos categorías diferentes de convertidores de la energía de propulsión y por lo menos dos categorías diferentes de sistemas de almacenamiento de la energía de propulsión;
- 55) «vehículo eléctrico híbrido»: un vehículo híbrido en el que uno de los convertidores de la energía de propulsión es una máquina eléctrica;
- 56) «vehículo eléctrico híbrido con carga exterior»: un vehículo eléctrico híbrido que puede cargarse desde una fuente externa;
- 57) «vehículo eléctrico híbrido sin carga exterior»: un vehículo dotado de al menos dos convertidores de energía diferentes y dos sistemas de almacenamiento de energía diferentes utilizados para la propulsión del vehículo y que no pueden cargarse desde una fuente externa;

58) «tecnologías de geovallado»: las tecnologías que no permiten que un vehículo híbrido funcione utilizando el motor de combustión interna (es decir, a fin de activar el modo de cero emisiones) cuando se conduce dentro de una zona geográfica específica;

59) «modo de cero emisiones»: un modo seleccionable en el que un vehículo híbrido se conduce sin utilizar el motor de combustión interna;

60) «potencia neta»: la potencia obtenida en un banco de ensayo al final del cigüeñal, o su equivalente, a la velocidad del motor correspondiente, con los accesorios, y determinada en las condiciones atmosféricas de referencia;

61) «potencia en las ruedas»: la potencia medida en las ruedas de un vehículo y utilizada para su propulsión;

62) «relación potencia-masa»: la relación entre la potencia asignada y la masa en orden de marcha;

63) «potencia asignada» o «Prated»: la potencia neta máxima del motor en kW;

64) «masa en orden de marcha»: la masa del vehículo con sus depósitos de combustible llenos como mínimo al 90% de su capacidad e incluida la masa del conductor, del combustible y de los líquidos, provisto del equipamiento estándar con arreglo a las especificaciones del fabricante y, si están instalados, la masa de la carrocería, el habitáculo, el acoplamiento y las ruedas de recambio, así como las herramientas;

65) «batería de tracción»: un sistema de batería que almacena energía con el objetivo principal de propulsar el vehículo;

66) «autonomía eléctrica»: la distancia recorrida en la condición de funcionamiento de consumo de carga hasta que se agota la batería de tracción;

67) «autonomía con cero emisiones»: la distancia máxima que puede recorrer un vehículo de cero emisiones hasta que se agoten la batería de tracción o el depósito de combustible, y que, en el caso de los vehículos eléctricos puros, se corresponde con la autonomía eléctrica;

68) «durabilidad»: la capacidad de un sistema, dispositivo, componente o cualquier pieza del vehículo para mantener el rendimiento que se le exige a lo largo de un tiempo determinado;

69) «durabilidad de la batería»: la durabilidad de una batería de tracción medida en función de su estado de salud;

70) «estado de salud»: el estado medido o estimado de una unidad métrica de rendimiento específica de un vehículo o de una batería de tracción en un momento determinado de su vida útil, expresado como porcentaje del rendimiento determinado cuando el vehículo o la batería se certificaron o estaban nuevos;

71) «pasaporte medioambiental del vehículo» o «PMV»: un registro en papel y en formato digital que contiene información sobre la eficacia medioambiental de un vehículo en el momento de su matriculación, incluido el nivel de los límites de emisiones contaminantes, las emisiones de CO<sub>2</sub>, el consumo de combustible, el consumo de energía, la autonomía eléctrica, la potencia del motor, la durabilidad de la batería y otros valores conexos;

72) «sistema de alerta al conductor por exceso de emisiones»: un sistema diseñado, fabricado e instalado en un vehículo para proporcionar al usuario información sobre el exceso de emisiones y obligar a realizar reparaciones;

73) «sistema de alerta al conductor por nivel bajo de reactivo»: un sistema diseñado, fabricado e instalado en un vehículo para advertir al usuario del nivel bajo de reactivo consumible y obligar a utilizar el reactivo;

74) «emisiones al ralentí»: las emisiones de escape producidas cuando el motor de combustión interna está en funcionamiento, pero no bajo carga para propulsar el vehículo;

75) «declaración de conformidad»: la declaración del fabricante de que un tipo o un grupo específico de vehículos, componentes o unidades técnicas independientes es conforme con los requisitos del presente Reglamento;

76) «eficiencia energética de un remolque»: el rendimiento de un remolque en lo concerniente a su influencia en las emisiones de CO<sub>2</sub>, el consumo de combustible y energía, la autonomía con cero emisiones, la autonomía eléctrica y la potencia del motor de un vehículo de motor tractor;

77) «neumático de nieve»: un neumático cuyo dibujo o composición de la banda de rodadura o cuya estructura han sido concebidos primordialmente para proporcionar en presencia de nieve un rendimiento mejor que el de los neumáticos normales en cuanto a su capacidad para iniciar o mantener el desplazamiento del vehículo;

78) «neumático de uso especial»: un neumático destinado a ser utilizado tanto en carretera como fuera de ella o destinado a otra utilización especial. Estos neumáticos están diseñados primordialmente para iniciar y mantener el desplazamiento del vehículo fuera de la carretera.

## **Capítulo II. Obligaciones de los fabricantes**

### **Artículo 4. Obligaciones de los fabricantes en lo concerniente a la fabricación de vehículos**

1. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos nuevos que fabriquen y que se vendan, matriculen o pongan en servicio en la Unión hayan obtenido la homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento. Los fabricantes se asegurarán de que los componentes o unidades técnicas independientes nuevos sujetos a homologación de tipo, en especial motores, baterías de tracción, sistemas de frenado y sistemas de control de la contaminación de recambio, que fabriquen y que se vendan o pongan en servicio en la Unión hayan obtenido la homologación de tipo con arreglo al presente Reglamento.

2. Los fabricantes diseñarán, fabricarán y montarán los vehículos de manera que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento, en concreto los límites de emisiones indicados en el anexo I y los valores declarados en el certificado de conformidad y en la documentación de homologación de tipo, durante toda la vida útil del vehículo que se indica en el cuadro 1 del anexo IV. Estos vehículos se denominarán «vehículos Euro 7».

3. Al verificar el cumplimiento de los límites de emisiones de escape, cuando el ensayo se realice en condiciones de conducción ampliadas, las emisiones se dividirán por el divisor de conducción ampliada indicado en el anexo III.

Las emisiones durante la regeneración de los sistemas de control de la contaminación se incluirán como media ponderada basada en la frecuencia y la duración de los eventos de regeneración.

4. Los fabricantes diseñarán y fabricarán los componentes o unidades técnicas independientes, en especial motores, baterías de tracción, sistemas de frenado y sistemas de control de la contaminación de recambio, de manera que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento, en particular los límites de emisiones indicados en el anexo I.

5. Los fabricantes no diseñarán, fabricarán ni montarán vehículos con dispositivos o estrategias de inhibición.

6. Los fabricantes diseñarán, fabricarán y montarán los vehículos de las categorías M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> con:

a) sistemas DAB capaces de detectar los sistemas que funcionen mal y que den lugar a un exceso de emisiones, a fin de facilitar las reparaciones;

b) sistemas MAB capaces de detectar las emisiones por encima de los límites debidas a disfunciones, a una degradación incrementada o a otras situaciones que aumenten las emisiones;

c) un dispositivo MABCC que monitorice su consumo de combustible y energía en condiciones reales y otros parámetros pertinentes, como la carga útil o la masa,

que son necesarios para determinar su eficiencia en cuanto a consumo de combustible y energía en condiciones reales;

d) monitorizaciones del estado de salud de la batería de tracción y de los sistemas de emisiones;

e) sistemas de alerta al conductor por exceso de emisiones;

f) sistemas de alerta al conductor por nivel bajo de reactivo;

g) dispositivos que comuniquen datos generados por el vehículo utilizados para el cumplimiento del presente Reglamento y datos MABCC, a efectos de las inspecciones técnicas de vehículos periódicas y las inspecciones técnicas en carretera realizadas de manera inalámbrica, y a efectos de comunicación con la infraestructura de recarga y con los sistemas eléctricos fijos compatibles con funcionalidades de carga inteligentes y bidireccionales.

7. Los fabricantes diseñarán, fabricarán y montarán los vehículos de las categorías M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>1</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> de manera que se minimicen las vulnerabilidades que surgen en todas las fases de su vida útil y que pueden dar lugar a la manipulación de lo siguiente:

a) el sistema de inyección de combustible y reactivo,

b) el motor y las unidades de control del motor,

c) las baterías de tracción,

d) el cuentakilómetros y

e) los sistemas de control de la contaminación.

8. El fabricante evitará la posibilidad de sacar provecho de las vulnerabilidades mencionadas en el apartado 7. Cuando se detecte una vulnerabilidad de esa clase, el fabricante la eliminará actualizando el *software* o por cualquier otro medio adecuado.

9. Los fabricantes garantizarán la transmisión segura de los datos relativos a las emisiones y a la durabilidad de las baterías adoptando medidas de ciberseguridad con arreglo al Reglamento n.º 155 de las Naciones Unidas<sup>54</sup>.

10. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones de aplicación sobre los procedimientos, ensayos y metodologías para verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en los apartados 1 a 9. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2.

#### **Artículo 5. Opciones de los fabricantes en lo concerniente a la fabricación y a la denominación de los vehículos**

1. Los fabricantes podrán dar a los vehículos que fabriquen la denominación «vehículo Euro 7+» cuando en relación con esos vehículos se cumpla lo siguiente:

a) con respecto a los vehículos de motor de combustión interna puros y los vehículos eléctricos híbridos sin carga exterior, se declara el cumplimiento de límites de emisiones como mínimo un 20% inferiores a los indicados en el anexo I, en el caso de los contaminantes gaseosos, y de límites de emisiones un orden de magnitud inferiores, en el caso de las emisiones en número de partículas;

b) con respecto a los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior, se declara el cumplimiento de límites de emisiones como mínimo un 20% inferiores a los indicados en el anexo I, en el caso de los contaminantes gaseosos, y de límites de emisiones un orden de magnitud inferiores, en el caso de las emisiones en número de partículas, así como una durabilidad de la batería que es como mínimo 10 puntos porcentuales superior a lo exigido en el anexo II;

c) en el caso de los vehículos eléctricos puros, se declara una durabilidad de la batería que es como mínimo 10 puntos porcentuales superior a lo exigido en el anexo II.

54. Reglamento n.º 155 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas. Disposiciones uniformes relativas a la homologación de los vehículos de motor en lo que respecta a la ciberseguridad y al sistema de gestión de esta (DO L 82 de 9.3.2021, p. 30).

2. La conformidad de estos vehículos con los requisitos del apartado 1 se comprobará por cotejo con los valores declarados.

3. Los fabricantes podrán dar a los vehículos la denominación «vehículo Euro 7A» cuando esos vehículos estén equipados con funciones de control adaptativas. El uso de funciones de control adaptativas se demostrará a las autoridades de homologación de tipo durante la homologación de tipo y se verificará durante la vida útil del vehículo según se indica en el cuadro 1 del anexo IV.

4. Los fabricantes podrán dar a los vehículos la denominación «vehículo Euro 7G» cuando esos vehículos estén equipados con motores de combustión interna provistos de tecnologías de geovallado. El fabricante instalará en esos vehículos un sistema de alerta al conductor para informar al usuario cuando las baterías de tracción estén casi vacías y para detener el vehículo si no se carga en un espacio de 5 km a partir del primer aviso mientras se encuentra en el modo de cero emisiones. La aplicación de estas tecnologías de geovallado podrá verificarse a lo largo de la vida útil del vehículo.

5. Los fabricantes podrán fabricar vehículos que combinen dos o más de las características mencionadas en los apartados 1, 2 o 3 y denominarlos utilizando una combinación de símbolos y letras tales como «Euro 7+A», «Euro 7+G», «Euro 7+AG» o «Euro 7AG».

6. A petición del fabricante, en el caso de los vehículos N<sub>2</sub> de 3,5 a 4,0 toneladas de masa máxima derivados de un tipo de vehículo N<sub>1</sub>, la autoridad de homologación de tipo podrá conceder una homologación de tipo en materia de emisiones correspondiente a un tipo de vehículo N<sub>1</sub>. Estos vehículos se denominarán «vehículo Euro 7ext».

7. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones de aplicación sobre los procedimientos, ensayos y metodologías para verificar el cumplimiento de los requisitos establecidos en los apartados 1 a 6. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2.

#### **Artículo 6. Requisitos de durabilidad aplicables a los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes**

1. Los fabricantes se asegurarán de que los vehículos que fabriquen, y que se vendan, matriculen o pongan en servicio en la Unión, cumplan los límites de emisiones indicados en el anexo I cuando se conduzcan en las condiciones de conducción normales y ampliadas expuestas en el anexo III, durante su vida útil según se indica en el cuadro 1 del anexo IV, y cumplan los requisitos mínimos de rendimiento relativos a la durabilidad de las baterías indicados en el anexo II.

2. Los fabricantes se asegurarán de que estos vehículos cumplan los valores relativos a las emisiones de CO<sub>2</sub>, el consumo de combustible y energía y la eficiencia energética declarados con arreglo a las disposiciones del presente Reglamento durante su vida útil según se indica en el cuadro 1 del anexo IV.

3. Los fabricantes se asegurarán de que los dispositivos MABCC, DAB y MAB y las medidas antimanipulación que se instalen en esos vehículos cumplan las disposiciones del presente Reglamento mientras el vehículo esté en uso.

4. Los requisitos a los que se refieren los puntos 1 a 3 se aplicarán a los vehículos con todos los tipos de combustibles o fuentes de energía con los que se alimenten. Los mismos requisitos se aplicarán asimismo a todas las unidades técnicas independientes y componentes destinados a esos vehículos.

5. A fin de verificar el cumplimiento de los requisitos a los que se refiere el párrafo primero durante la vida útil adicional de un vehículo, los límites de emisiones de contaminantes gaseosos indicados en el anexo I se ajustarán utilizando los multiplicadores de durabilidad que figuran en el cuadro 2 del anexo IV.

6. Los sistemas MAB instalados por el fabricante en estos vehículos deberán ser capaces de todo lo siguiente:

- a) registrar la magnitud y la duración de todos los excesos de emisiones;
- b) comunicar los datos del comportamiento del vehículo en cuanto a emisiones, en especial los datos del sensor de contaminantes y del flujo de escape, a través del puerto DAB y de forma inalámbrica, también a efectos de las inspecciones técnicas de vehículos y las inspecciones técnicas en carretera<sup>55</sup>, <sup>56</sup>;
- c) inducir la reparación del vehículo cuando el sistema de alerta al conductor notifique un exceso significativo de emisiones.

7. Los dispositivos MABCC instalados por el fabricante en estos vehículos deberán ser capaces de comunicar los datos del vehículo que registren a través del puerto DAB y de forma inalámbrica.

8. En el caso de los vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes que presenten un riesgo o un incumplimiento graves de los requisitos establecidos en el presente Reglamento, los fabricantes adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias, incluidas las reparaciones o modificaciones de dichos vehículos, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes, según proceda, para garantizar el cumplimiento del presente Reglamento. Los fabricantes o cualquier otro agente económico procederán a la retirada del mercado o a la recuperación, según proceda. Los fabricantes informarán de inmediato y en detalle de la no conformidad a la autoridad de homologación de tipo que concedió la homologación de tipo.

9. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones de aplicación sobre los requisitos, ensayos, métodos y medidas correctoras relacionados con las obligaciones a las que se refieren los apartados 1 a 8. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2.

#### **Artículo 7. Obligaciones de los fabricantes en lo concerniente a la homologación de tipo en materia de emisiones**

1. Para demostrar el cumplimiento de las normas de homologación de tipo en materia de emisiones durante esa homologación de tipo, el fabricante deberá realizar los ensayos especificados en los cuadros 1, 3, 5, 7 y 9 del anexo V. A fin de verificar la conformidad de la producción con los requisitos del presente Reglamento, los vehículos, componentes y unidades técnicas independientes serán seleccionados en los locales del fabricante por la autoridad de homologación de tipo o por el propio fabricante. La conformidad en servicio se comprobará durante los períodos prescritos en el cuadro 1 del anexo IV.

2. El fabricante facilitará a la autoridad de homologación de tipo una declaración de conformidad firmada por lo que respecta a los requisitos relativos a RDE, corrección de la temperatura ambiente del CO<sub>2</sub>, DAB, MAB, emisiones y durabilidad de la batería, regeneración continua o periódica, antimanipulación y cárter, según se especifica en el anexo V. Asimismo, el fabricante facilitará a la autoridad de homologación de tipo una declaración de conformidad firmada sobre el uso de las opciones de controles adaptativos y geovallado, cuando las seleccione.

3. Las autoridades nacionales podrán someter a ensayo el tipo de vehículo para verificar su conformidad durante la conformidad de la producción, la conformidad en servicio o la vigilancia del mercado, según se especifica en el anexo V.

4. Los fabricantes expedirán el pasaporte medioambiental del vehículo de cada vehículo y lo entregarán a su comprador junto con el propio vehículo, extrayendo

55. Directiva 2014/47/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas en carretera de vehículos comerciales que circulan en la Unión y por la que se deroga la Directiva 2000/30/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 134).

56. Directiva 2014/45/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de abril de 2014, relativa a las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de motor y de sus remolques, y por la que se deroga la Directiva 2009/40/CE (DO L 127 de 29.4.2014, p. 129).

los datos pertinentes de fuentes tales como el certificado de conformidad y la documentación de homologación de tipo. El fabricante se asegurará de que los datos del pasaporte medioambiental del vehículo estén disponibles para su visualización en los sistemas electrónicos del vehículo y puedan transmitirse del interior al exterior de este.

5. La Comisión adoptará actos de ejecución por los que se establezcan los ensayos y las verificaciones de la conformidad, así como los procedimientos relacionados con la homologación de tipo en materia de emisiones, la conformidad de la producción, la conformidad en servicio, la declaración de conformidad y el pasaporte medioambiental del vehículo con arreglo a los apartados 1 a 4. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2.

#### **Artículo 8. Normas especiales para los pequeños fabricantes**

1. Por lo que se refiere a las emisiones contaminantes, los pequeños fabricantes podrán sustituir los ensayos de los cuadros 1, 3, 5, 7 y 9 del anexo V por declaraciones de conformidad. La conformidad de los vehículos fabricados e introducidos en el mercado por pequeños fabricantes podrá someterse a ensayo a efectos de la conformidad en servicio y la vigilancia del mercado con arreglo a los cuadros 2, 4, 6, 8 y 10 del anexo V. No se exigirán los ensayos de conformidad de la producción indicados en el anexo V. El artículo 4, apartado 4, letra b), no será de aplicación para los pequeños fabricantes.

2. Los fabricantes ultrapequeños deberán cumplir los límites de emisiones indicados en el anexo I en ensayos de laboratorio basados en ciclos de conducción en condiciones reales aleatorios, a efectos de la conformidad en servicio y la vigilancia del mercado.

#### **Artículo 9. Normas especiales para vehículos multifásicos**

1. En las homologaciones de tipo multifásicas, los fabricantes de la segunda fase o de fases posteriores serán responsables de la homologación de tipo en materia de emisiones cuando modifiquen cualquier pieza del vehículo que, de acuerdo con los datos facilitados por los fabricantes de la fase anterior, pueda afectar a las emisiones o a la durabilidad de la batería.

2. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan los requisitos administrativos y los datos que deben facilitar los fabricantes de la fase anterior de acuerdo con el apartado 1, así como los procedimientos para la determinación de las emisiones de CO<sub>2</sub> de esos vehículos. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2.

### **Capítulo III. Obligaciones de los Estados miembros con respecto a la homologación de tipo en materia de emisiones y a la vigilancia del mercado**

#### **Artículo 10. Homologación de tipo en materia de emisiones, conformidad de la producción, conformidad en servicio y vigilancia del mercado**

1. Las autoridades nacionales de homologación pondrán a punto medidas para conceder homologaciones de tipo en materia de emisiones a tipos de vehículos y a componentes y unidades técnicas independientes, así como para realizar ensayos, comprobaciones e inspecciones a fin de verificar si los fabricantes cumplen los requisitos de conformidad de la producción y de conformidad en servicio de acuerdo con el anexo V.

2. Las autoridades nacionales de vigilancia del mercado llevarán a cabo comprobaciones de vigilancia del mercado de acuerdo con el artículo 8 del Reglamento (UE) 2018/858 y con los cuadros 2, 4, 6, 8 y 10 del anexo V.

3. Con efectos a partir del... [OP: *insértese la fecha = fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*], cuando un fabricante así lo solicite, las autoridades nacionales de homologación no denegarán la concesión de la homologación de tipo UE en materia de emisiones o la homologación de tipo nacional en materia de emisiones a un nuevo tipo de vehículo o motor, ni prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de un vehículo nuevo que cumpla lo dispuesto en el presente Reglamento.

4. Con efectos a partir del 1 de julio de 2025, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos  $M_1$  y  $N_1$  nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento ya no son válidos a efectos de matriculación y prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de esos vehículos por razones relativas a las emisiones de  $CO_2$  y contaminantes, al consumo de combustible y energía o a la durabilidad de las baterías.

5. Con efectos a partir del 1 de julio de 2027, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  y  $N_3$  nuevos y de los remolques  $O_3$  y  $O_4$  nuevos que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento ya no son válidos a efectos de matriculación y prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de esos vehículos por razones relativas a las emisiones de  $CO_2$  y contaminantes, al consumo de combustible y energía, a la eficiencia energética o a la durabilidad de las baterías.

6. Con efectos a partir del 1 de julio de 2030, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos  $M_1$  y  $N_1$  nuevos fabricados por pequeños fabricantes que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento ya no son válidos a efectos de matriculación y prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de esos vehículos por razones relativas a las emisiones de  $CO_2$  y contaminantes, al consumo de combustible y energía, a la eficiencia energética o a la durabilidad de las baterías.

7. Con efectos a partir del 1 de julio de 2031, las autoridades nacionales considerarán que los certificados de conformidad de los vehículos  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  y  $N_3$  nuevos fabricados por pequeños fabricantes que no cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento ya no son válidos a efectos de matriculación y prohibirán la matriculación, la venta o la entrada en servicio de esos vehículos por razones relativas a las emisiones de  $CO_2$  y contaminantes, al consumo de combustible y energía, a la eficiencia energética o a la durabilidad de las baterías.

8. La Comisión adoptará actos de ejecución que establezcan los elementos administrativos y técnicos necesarios para la realización de ensayos, comprobaciones e inspecciones a efectos de verificación del cumplimiento del apartado 1, así como los elementos técnicos necesarios para las comprobaciones de vigilancia del mercado con arreglo al apartado 2. Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2.

#### **Artículo 11. Obligaciones específicas de los Estados miembros en lo concerniente a la homologación de tipo en materia de emisiones de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes**

1. Con efectos a partir del 1 de julio de 2025, la venta o la instalación de un sistema, componente o unidad técnica independiente destinados a ser instalados en un vehículo  $M_1$  o  $N_1$  homologado con arreglo al presente Reglamento estarán prohibidas si el sistema, componente o unidad técnica independiente no son de un tipo homologado conforme al presente Reglamento.

2. Con efectos a partir del 1 de julio de 2027, la venta o la instalación de un sistema, componente o unidad técnica independiente destinados a ser instalados en un vehículo  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  o  $N_3$  homologado con arreglo al presente Reglamento estarán prohibidas si el sistema, componente o unidad técnica independiente no son de un tipo homologado conforme al presente Reglamento.

3. Las autoridades nacionales de homologación podrán seguir concediendo extensiones a las homologaciones de tipo UE en materia de emisiones de sistemas de control de la contaminación de recambio concedidas antes de que se aplique el presente Reglamento, en las condiciones que se aplicaban en el momento de la homologación de tipo en materia de emisiones inicial. Las autoridades nacionales prohibirán la venta o la instalación en un vehículo de esos sistemas de control de la contaminación de recambio, a menos que sean de un tipo homologado.

**Artículo 12. Funcionamiento correcto de los sistemas que utilizan un reactivo consumible y de los sistemas de control de la contaminación**

1. Los agentes económicos y los agentes independientes no deberán manipular el vehículo ni sus sistemas.

2. Durante las comprobaciones de la conformidad en servicio o de la vigilancia del mercado, las autoridades nacionales verificarán si los fabricantes de vehículos han instalado correctamente sistemas de alerta al conductor por exceso de emisiones y sistemas de alerta al conductor por nivel bajo de reactivo, y si los vehículos pueden ser manipulados.

**Capítulo IV. Papel de la Comisión y de terceros con respecto a la conformidad en servicio y la vigilancia del mercado**

**Artículo 13. Aplicación de los requisitos de ensayo a la Comisión y terceros**

1. La Comisión o terceros, de acuerdo con el artículo 9 y el artículo 13, apartado 10, del Reglamento (UE) 2018/858, podrán realizar las comprobaciones de la conformidad en servicio y de la vigilancia del mercado indicadas en los cuadros 2, 4, 6, 8 y 10 del anexo V para verificar la conformidad de los vehículos, componentes y unidades técnicas independientes con el presente Reglamento.

2. Los fabricantes pondrán a disposición de la Comisión y de terceros los datos necesarios para llevar a cabo esas comprobaciones de acuerdo con el artículo 9, apartado 5, y el artículo 13, apartado 10, del Reglamento (UE) 2018/858.

**Capítulo V. Ensayos y declaraciones**

**Artículo 14. Procedimientos y ensayos**

1. Los procedimientos para la homologación de tipo en materia de emisiones incluirán ensayos y comprobaciones, así como la aplicación de todos los procedimientos administrativos y requisitos de documentación especificados en el anexo V. En relación con los requisitos especificados en el anexo V, el fabricante, cuando proceda, presentará una declaración de conformidad a la autoridad de homologación de tipo.

2. Los fabricantes y las autoridades nacionales realizarán ensayos para demostrar el cumplimiento de los requisitos del artículo 4, según se especifica en el anexo V. Los ensayos para demostrar el cumplimiento de los requisitos del artículo 4 podrán ser realizados por la Comisión y por terceros, asimismo según se especifica en el anexo V.

3. La Comisión adoptará actos de ejecución relativos a todas las fases de la homologación de tipo en materia de emisiones, en concreto la conformidad de la producción, la conformidad en servicio y la vigilancia del mercado, que aborden los procedimientos y ensayos para la homologación de tipo en materia de emisiones, las metodologías de ensayo, las disposiciones administrativas, la modificación y extensión de las homologaciones de tipo en materia de emisiones, el acceso a los datos, los requisitos de documentación y los modelos para todo lo que sigue:

- a) tipos de vehículos  $M_1$  y  $N_1$ ;
- b) tipos de vehículos  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  y  $N_3$ ;
- c) motores utilizados en los tipos de vehículos  $M_2$ ,  $M_3$ ,  $N_2$  y  $N_3$ ;

- d) sistemas MAB/DAB;
- e) sistemas antimanipulación, de seguridad y de ciberseguridad;
- f) tipos de sistemas de control de la contaminación de recambio y sus piezas;
- g) tipos de sistemas de frenado y sus piezas de recambio;
- h) tipos de neumáticos con respecto a la abrasión de los neumáticos;
- i) otros tipos de componentes y sus piezas de recambio;
- j) CO<sub>2</sub>, consumo de combustible y energía, autonomía eléctrica y determinación de la potencia del motor de los vehículos M<sub>1</sub> y N<sub>1</sub>, y disposiciones sobre MABCC;
- k) CO<sub>2</sub>, consumo de combustible y energía, autonomía con cero emisiones, autonomía eléctrica y determinación de la potencia del motor de los vehículos M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub>, eficiencia energética de los remolques O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub>, y disposiciones sobre MABCC.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos de ejecución relativos a todas las fases de la homologación de tipo en materia de emisiones, en concreto la conformidad en servicio, la conformidad de la producción y la vigilancia del mercado, a fin de establecer lo siguiente:

- a) los métodos para medir las emisiones de escape en laboratorio y en carretera, incluidos ciclos de ensayo en condiciones reales de conducción aleatorios y en las peores condiciones, el uso de sistemas portátiles de medición de emisiones para verificar las emisiones en condiciones reales de conducción, y las emisiones al ralentí;
- b) los métodos para determinar las emisiones de CO<sub>2</sub>, el consumo de combustible y energía, la autonomía con cero emisiones, la autonomía eléctrica y la potencia del motor de un vehículo de motor;
- c) los métodos, requisitos y especificaciones técnicas en relación con los indicadores de cambio de velocidad;
- d) los métodos para determinar la eficiencia energética de los remolques O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub>;
- e) los métodos para medir las emisiones del cárter;
- f) los métodos para medir las emisiones de evaporación;
- g) los métodos para medir las emisiones de partículas de los frenos, incluidos los métodos para los vehículos pesados, las emisiones de partículas de los frenos en condiciones reales de conducción y el frenado regenerativo;
- h) los métodos para medir la abrasión de los neumáticos, a fin de monitorizar sus índices de abrasión;
- i) los métodos para evaluar el cumplimiento de los requisitos mínimos de rendimiento en cuanto a durabilidad de las baterías;
- j) el dispositivo MABCC y los sistemas DAB y MAB, incluidos los umbrales de conformidad, los requisitos y ensayos de rendimiento, los métodos para garantizar el rendimiento de los sensores y la comunicación inalámbrica de los datos registrados por estos dispositivos y sistemas;
- k) las características y el rendimiento de los sistemas de alerta al conductor y de los métodos de inducción, así como el método para evaluar su correcto funcionamiento;
- l) los métodos para evaluar el funcionamiento correcto, la eficacia, la regeneración y la durabilidad de los sistemas de control de la contaminación originales y de recambio;
- m) los métodos para garantizar y evaluar las medidas de seguridad a las que se refiere el artículo 4, apartado 5, incluida la metodología para el análisis de vulnerabilidades y la protección contra la manipulación;
- n) los criterios para las homologaciones de tipo en materia de emisiones y la ejecución de las normas especiales para los fabricantes pequeños y ultrapequeños expuestas en el artículo 8;
- o) los métodos para evaluar el correcto funcionamiento de los tipos de vehículos homologados con las denominaciones del artículo 5;

- p) las comprobaciones del cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 9, apartado 1, y los procedimientos de ensayo para vehículos multifásicos;
  - q) los requisitos de rendimiento de los equipos de ensayo;
  - r) las especificaciones de los combustibles de referencia para los ensayos;
  - s) los métodos para establecer la ausencia de dispositivos y estrategias de inhibición;
  - t) los métodos para medir la abrasión de los neumáticos;
  - u) el formato, los datos y los métodos de comunicación inalámbrica para el pasaporte medioambiental del vehículo;
  - v) los requisitos administrativos y la documentación para la homologación de tipo en materia de emisiones;
  - w) las obligaciones de presentación de informes, cuando proceda.
- Esos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 17, apartado 2.

#### **Artículo 15. Adaptación al progreso técnico**

1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 16 a fin de tener en cuenta el progreso técnico con vistas a modificar lo siguiente:

- a) el anexo III, por lo que se refiere a las condiciones de ensayo de los vehículos M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub>, sobre la base de los datos recogidos en los ensayos de vehículos Euro 7;
- b) el anexo III, por lo que se refiere a las condiciones de ensayo, sobre la base de los datos recogidos en los ensayos de frenos o neumáticos Euro 7;
- c) el anexo V, por lo que se refiere a la aplicación de los requisitos de ensayo y las declaraciones, sobre la base del progreso técnico;
- d) el artículo 5, mediante la introducción de opciones y denominaciones basadas en tecnologías innovadoras para los fabricantes.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados que completen el presente Reglamento con arreglo al artículo 16 a fin de tener en cuenta el progreso técnico mediante:

- a) la inclusión en el anexo I de límites de emisiones de partículas de los frenos con referencia a la labor realizada en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de las Naciones Unidas (WP29);
- b) la inclusión en el anexo I de límites de abrasión para los diferentes tipos de neumáticos con referencia a la labor realizada en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de las Naciones Unidas (WP29);
- c) la inclusión de los requisitos mínimos de rendimiento de las baterías establecidos en el anexo II con referencia a la labor realizada en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos de las Naciones Unidas (WP29);
- d) la inclusión en el anexo IV de multiplicadores de durabilidad sobre la base de los datos recogidos en los ensayos de vehículos Euro 7 de las categorías M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> y de un informe sobre la durabilidad de los vehículos pesados presentado al Parlamento Europeo y al Consejo;
- e) la inclusión de definiciones y de normas especiales para los pequeños fabricantes de las categorías de vehículos M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> en los artículos 3 y 8, respectivamente, del presente Reglamento.

### **Capítulo VI. Disposiciones generales**

#### **Artículo 16. Ejercicio de la delegación**

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 15 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del... [OP: *insértese la fecha = fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*]. La Comisión elaborará

un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 15 podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La Decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación, de 13 de abril de 2016.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 15 entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

#### **Artículo 17. Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité Técnico sobre Vehículos de Motor. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

2. Cuando se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

#### **Artículo 18. Presentación de informes**

1. A más tardar el 1 de septiembre de 2030, los Estados miembros informarán a la Comisión de la aplicación del presente Reglamento.

2. A más tardar el 1 de septiembre de 2031, basándose en la información facilitada de acuerdo con el apartado 1, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe de evaluación sobre la aplicación del presente Reglamento.

### **Capítulo VI. Disposiciones finales**

#### **Artículo 19. Derogación del Reglamento (CE) n.º 715/2007 y del Reglamento (CE) n.º 595/2009**

Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 715/2007 con efectos a partir del 1 de julio de 2025.

Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 595/2009 con efectos a partir del 1 de julio de 2027.

Las referencias a los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 se entenderán hechas al presente Reglamento y deberán leerse con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo VI del presente Reglamento.

#### **Artículo 20. Entrada en vigor y aplicación**

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

Será de aplicación a partir del 1 de julio de 2025 para los vehículos M<sub>1</sub> y N<sub>1</sub> y los componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, y a partir del 1 de julio de 2027 para los vehículos M<sub>2</sub>, M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> y N<sub>3</sub> y los componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos y para los remolques O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub>.

Será de aplicación a partir del 1 de julio de 2030 para los vehículos M<sub>1</sub> y N<sub>1</sub> fabricados por pequeños fabricantes.

No obstante lo dispuesto en el apartado 2, el artículo 11, apartado 3, se aplicará a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, el Presidente / la Presidenta; por el Consejo, el Presidente / la Presidenta

*N. de la r.: La documentació que acompanya aquesta proposta pot ésser consultada a l'Arxiu del Parlament.*

---

#### 4. Informació

4.53. Sessions informatives, compareixences, audiències i debats

4.53.10. Sessions informatives i compareixences de membres del Govern

**Sessió informativa de la Comissió d'Empresa i Treball  
amb el conseller d'Empresa i Treball sobre la temporada turística  
de l'estiu del 2022**

355-00106/13

ACORD DE TENIR LA SESSIÓ INFORMATIVA

Adoptat per la Comissió d'Empresa i Treball, en la sessió 24, tinguda el 17.11.2022,  
DSPC-C 467.

---

**Sessió informativa de la Comissió d'Empresa i Treball  
amb el conseller d'Empresa i Treball sobre l'Estratègia catalana  
per a l'ocupació de qualitat 2022-2027**

355-00107/13

ACORD DE TENIR LA SESSIÓ INFORMATIVA

Adoptat per la Comissió d'Empresa i Treball, en la sessió 24, tinguda el 17.11.2022,  
DSPC-C 467.

---

4.53.15. Sessions informatives, compareixences i audiències d'autoritats,  
de funcionaris i d'altres persones

**Compareixença d'una representació de la Federació de Gremis  
d'Instal·ladors de Catalunya davant la Comissió d'Empresa i Treball  
perquè informi sobre la situació del mercat laboral**

357-00877/13

ACORD DE TENIR LA SESSIÓ DE COMPAREIXENÇA

Adoptat per la Comissió d'Empresa i Treball en la sessió 24, tinguda el 17.11.2022,  
DSPC-C 467.

---

**Compareixença d'una representació del comitè d'empresa i de la  
direcció de l'empresa Nylstar davant la Comissió d'Empresa i Treball  
perquè informi sobre el conflicte laboral a l'empresa**

357-00878/13

ACORD DE TENIR LA SESSIÓ DE COMPAREIXENÇA

Adoptat per la Comissió d'Empresa i Treball en la sessió 24, tinguda el 17.11.2022,  
DSPC-C 467.

---

## 4.87. Procediments davant el Tribunal Constitucional

### 4.87.30. Altres procediments davant el Tribunal Constitucional

#### **Incident d'execució de la sentència sobre el recurs d'amparo 4131/2021**

386-00001/13

INTERLOCUTÒRIA DEL TRIBUNAL CONSITTUCIONAL: RESOL  
SOBRE L'INCIDENT D'EXECUCIÓ

Reg. 78890 / Coneixement: Mesa del Parlament: 13.12.2022

#### **Tribunal Constitucional**

##### **Pleno**

La Sala Segunda del Tribunal Constitucional, compuesta por el magistrado don Juan Antonio Xiol Ríos, presidente; los magistrados don Antonio Narváez Rodríguez, don Cándido Conde-Pumpido Tourón, don Ramón Sáez Valcárcel y don Enrique Arnaldo Alcubilla, y la magistrada doña Concepción Espejel Jorquera, en el recurso de amparo núm. 4131-2021, promovido por don Carlos Carrizosa Torres, don Ignacio Martín Blanco, doña Marina Bravo Sobrino, don Joan García González, doña Anna Grau Arias y don Matías Alonso Ruiz, todos ellos diputados del grupo parlamentario de Ciutadans en el Parlamento de Cataluña, en ha dictado el siguiente

##### **Auto**

##### **I. Antecedentes**

1. Mediante escrito registrado en este tribunal con fecha de 20 de julio de 2022, don Carlos Carrizosa Torres, don Ignacio Martín Blanco, doña Marina Bravo Sobrino, don Joan García González, doña Anna Grau Arias y don Matías Alonso Ruiz, todos ellos diputados del grupo parlamentario de Ciutadans en el Parlamento de Cataluña, representados por el procurador de los tribunales don José Luis García Guardia, bajo la dirección del letrado don Carlos Carrizosa Torres, promovieron incidente de ejecución de la STC 92/2022, de 11 de julio, dictada por la Sala Segunda del Tribunal en el recurso de amparo núm. 4131-2021.

2. Los hechos de los que trae causa el incidente de ejecución son, en síntesis, los siguientes:

a) Con fecha de 25 de marzo de 2021 se registró en el Parlamento de Cataluña un escrito del diputado don Lluís Puig Gordi por el que, invocando el art. 95 del Reglamento del Parlamento de Cataluña (en adelante, RPC), comunicó la delegación de su voto a favor de la diputada doña Gemma Geis i Carreras, para las sesiones plenarias de investidura y los plenos ordinarios y extraordinarios, indicando como motivo de la delegación «las circunstancias actuales que me incapacitan para poder ejercer de forma presencial el derecho a voto». Ese mismo día 25 de marzo la presidenta del Parlamento de Cataluña, aludiendo al acuerdo de la Mesa del Parlamento de Cataluña de 16 de marzo de 2021 de «Delegaciones de la Mesa a la Presidenta del Parlamento para conceder prórrogas y para calificar y admitir a trámite documentos en supuestos de urgencia», acordó admitir a trámite la delegación de voto del señor Puig «con efectos durante la sesión plenaria del día 26 de marzo de 2021».

Contra el citado acuerdo de la presidenta del Parlamento de Cataluña se presentó solicitud de reconsideración por diputados de los grupos parlamentarios Socialistes i Units per Avançar, de Ciutadans y de Vox en Cataluña. A su vez, contra el acuerdo de la presidenta del Parlamento de Cataluña y los acuerdos de la mesa de desestimación de las citadas solicitudes de reconsideración se presentaron los recursos de amparo núm. 2063-2021, 4131-2021 y 4667-2021.

El recurso de amparo núm. 2063-2021 fue estimado por STC 85/2022, de 27 de junio, que consideró que el acuerdo por el que se admitió a trámite la delegación de voto de don Lluís Puig Gordi, «con efectos durante la sesión plenaria del día 26 de marzo de 2021», era contrario al art. 23 CE, por aplicación de la doctrina establecida en STC 65/2022. En consecuencia, se otorga el amparo, se declara la vulneración del derecho de los recurrentes y se restablece a los mismos en su derecho para lo que se declara la nulidad del acuerdo de la presidenta de la mesa de 25 de marzo de 2021, que admitió la solicitud de delegación de voto del diputado don Lluís Puig Gordi, así como la del acuerdo de la Mesa del Parlamento de Cataluña de 26 de marzo de 2021, por el que se confirma el anterior. La STC 85/2022 limita el alcance del fallo, pues la nulidad de estos acuerdos no puede comunicarse a los actos que hayan podido adoptarse con el voto delegado del señor Puig Gordi, por las razones ya expuestas en la STC 65/2022, FJ 8, en virtud del principio de seguridad jurídica (art. 9.3 CE).

b) En el acta de la reunión de la Mesa del Parlamento de Cataluña de 5 de julio de 2022, consta lo siguiente:

«Rekurs d'empara 2063-2021, interposat per Salvador Illa Roca i altres, contra els acords de la Mesa del Parlament del 26 de març de 2021, de confirmació de la resolució de la presidenta del Parlament del 25 de març de 2021 amb relació a l'admissió de la delegació de vot del diputat Lluís Puig Gordi, del Grup Parlamentari de Junts per Catalunya.

La Mesa acorda, per majoria, amb els vots en contra de la vicepresidenta segona i del secretari primer, mantenir la delegació de vot del diputat Lluís Puig Gordi a tots els efectes».

Con fecha de 6 de julio de 2022, la mesa de la Cámara desestimó las solicitudes de reconsideración planteadas por los grupos parlamentarios de Vox en Cataluña, Socialistas i Units per Avançar, de Ciutadans y Mixto, en relación con dicho acuerdo, en los siguientes términos:

«La Mesa del Parlament acorda desestimar les sol·licituds de reconsideració esmentades pels següents motius:

Primer. El Parlament de Catalunya, seu de la sobirania del poble català, té la missió de defensar els drets civils i polítics, que són drets fonamentals. Per tant, respecta el dret de participació política del diputat Lluís Puig Gordi i el dret a la representació política dels seus electors. Segon. La sentència del Tribunal Constitucional de data 27 de juny de 2022, que ha estat notificada al Parlament en data 5 de juliol de 2022, anul·la una delegació de vot que ja no és vigent i, per tant, que no té efectes sobre la delegació de vot acordada per la Mesa de 19 d'octubre de 2021».

c) El día 6 de julio de 2022, se presentó en el registro general del Tribunal Constitucional, un escrito por los diputados del grupo parlamentario Ciutadans en el Parlamento de Cataluña en el que solicitaban: certificación al Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, de determinados extremos de la citada STC 85/2022, así como se practique como diligencia de oficio al Parlamento de Cataluña para que corrobore si se están satisfaciendo las dietas en concepto de desplazamiento al señor Lluís Puig Gordi. Por providencia de 22 de julio de 2022, la Sala Segunda acordó «no haber lugar a lo interesado, toda vez que los solicitantes no son parte en el recurso de amparo núm. 2063-2021, interpuesto por don Salvador Illa Roca y otros, resuelto por sentencia de 27 de junio de 2022».

d) Don Carlos Carrizosa Torres, don Ignacio Martín Blanco, doña Marina Bravo Sobrino, don Joan García González, doña Anna Grau Arias y don Matías Alonso Ruiz, habían planteado el citado recurso de amparo núm. 4131-2021 contra los también citados acuerdos de la presidenta del Parlamento de Cataluña, de 25 de marzo de 2021, que admitió a trámite la delegación de voto del diputado don Lluís Puig Gordi, y de la Mesa de dicha Cámara, de 26 de marzo de 2021, que desestimó la solicitud de reconsideración presentada contra el acuerdo anterior.

La STC 92/2022, de 11 de julio, por aplicación de las SSTC 65/2022, de 31 de mayo, y 85/2022, estimó el recurso de amparo y declaró vulnerado el derecho de los recurrentes a ejercer las funciones representativas con los requisitos que señalan las leyes (art. 23.2 CE), que se encuentra en conexión con el derecho de los ciudadanos a participar en los asuntos públicos a través de sus representantes (art. 23.1 CE). En la medida en que el fallo de la citada STC 85/2022 ya había declarado la nulidad del acuerdo de la presidenta de la mesa de 25 de marzo de 2021, el otorgamiento del amparo solo determinó la nulidad del acuerdo de la Mesa de la Cámara de 26 de marzo de 2021, por el que se desestima la solicitud de reconsideración del grupo parlamentario de Ciutadans del acuerdo anterior. La STC 92/2022, FJ 4, limita el alcance del fallo al igual que en la citada STC 85/2022. La STC 92/2022 fue notificada a las partes con fecha de 14 de julio de 2022 y publicada en el *Boletín Oficial del Estado* núm. 195, de 15 de agosto de 2022.

3. Con fecha de 20 de julio de 2022, los citados diputados del grupo parlamentario Ciutadans en el Parlamento de Cataluña, representados por el procurador de los tribunales don José Luis García Guardia, presentaron en el registro del Tribunal Constitucional escrito en el que solicitan, con cita de los arts. 87.1 y 92.4 d) de la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional (LOTIC), que el Tribunal adopte el acuerdo de «deducir testimonio y hacer entrega al Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de la certificación (testimonio o copia simple) de las actuaciones consignadas en el cuerpo de este escrito, en relación con la anulación de la delegación de voto del señor Lluís Puig Gordi, todo ello para que el Tribunal Superior de Justicia de Cataluña pudiera proceder, en su caso, a exigir la responsabilidad por prevaricación y desobediencia al haber ignorado la presidenta del Parlamento de Cataluña y a cualesquiera otros miembros de la Mesa del Parlamento de Cataluña la citada resolución del Tribunal Constitucional y la reiterada jurisprudencia al respecto». Asimismo, solicitan que se practique «como diligencia oficio al Parlamento de Cataluña para que corrobore si se están satisfaciendo las dietas en concepto de desplazamiento al señor Lluís Puig Gordi». En este escrito se expone que, habiéndose estimado el recurso de amparo núm. 4131-2021, así como el recurso de amparo núm. 2388-2018, se solicita al Tribunal Constitucional, se expida certificación (testimonio o copia simple) al Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de la argumentación del Tribunal Constitucional por la que: (i) se aplica la doctrina de este tribunal por la que la fuga no es causa habilitante para delegar el voto; (ii) se establecía que la delegación de voto solamente aplica excepcionalmente para causas no imputables a los diputados; (iii) se declaró que se ha vulnerado el derecho de los recurrentes a ejercer las funciones representativas (art. 23.2 CE) en conexión con el derecho de los ciudadanos a participar en los asuntos públicos a través de sus representantes, y (iv) se restableció a los recurrentes en su derecho declarando la nulidad del acuerdo de Mesa del Parlamento de Cataluña de 26 de marzo de 2021.

En el escrito se alega que la Mesa del Parlamento de Cataluña ha mantenido la delegación de voto del señor Lluís Puig pese al presente fallo y ha adoptado acuerdos «eludiendo las resoluciones de este tribunal» ya que el Tribunal Constitucional ha reiterado en el caso del señor Lluís Puig Gordi lo afirmado en la STC 65/2022, de 31 de mayo. Los acuerdos de la Mesa y la delegación de voto del señor Puig «tienen consecuencias respecto de los derechos de los diputados aquí recurrentes en dos dimensiones, por un lado, en cuanto a las facultades del *ius in officium* y, por otro, en la configuración institucional de la Cámara en la que los diputados despliegan sus derechos a la representación».

Se aduce que los miembros de la Mesa son plenamente conscientes de que no concurre condición que habilite al señor Puig Gordi para delegar el voto, y conocían el fallo de la sentencia en el recurso de amparo núm. 2063-2021 y de la STC 65/2022, de 31 de mayo.

Por otra parte, se pone de relieve que, aparentemente, los servicios de intervención de la Cámara habrían suspendido el pago de las dietas de desplazamiento a las que cualquier diputado debería tener derecho en una situación normal, por lo que interesan también que el Tribunal Constitucional oficie al Parlamento de Cataluña para que este corrobore si se están satisfaciendo las dietas en concepto de desplazamiento al señor Lluís Puig Gordi.

Concluye el escrito afirmando que los acuerdos de la mesa contradicen lo dispuesto en el art. 95 RPC y son nulos de pleno Derecho, desde el momento en que han permitido la delegación de voto de diputados sin concurrir ninguna de las causas que lo permite y, además, sin haber aportado ninguna razón suficiente que acredite que, efectivamente, el señor Lluís Puig Gordi no puede ejercer sus derechos y atender sus deberes.

4. Por providencia de 12 de septiembre de 2022, la Sala Segunda de este tribunal tiene por presentado el anterior escrito, por el que se formula incidente de ejecución de la sentencia dictada en el recurso de amparo núm. 4131-2021, que se une a las actuaciones y, con carácter previo a resolver sobre lo solicitado, conforme a lo previsto en el art. 92 LOTC, acuerda dar audiencia al Ministerio Fiscal y al Parlamento de Cataluña, por plazo de diez días.

5. En escrito presentado en este tribunal el día 17 de octubre de 2022, el fiscal ante el Tribunal Constitucional considera que procede desestimar el presente incidente de ejecución y rechazar las peticiones de expedición de testimonio y oficio que se interesan. Las alegaciones que formula, resumidamente expuestas, son las siguientes:

En primer lugar delimita el objeto del presente incidente que, entiende, se contrae a determinar si se ha dado cumplimiento a la STC 92/2022, de 11 de julio, y, en su caso, si por el Parlamento de Cataluña o sus órganos de gobierno han llevado a cabo alguna actuación que comprometa la efectividad de la sentencia constitucional pues los promotores del incidente denuncian que la presidenta y miembros de la Mesa del Parlamento de Cataluña han mantenido la delegación de voto del señor Lluís Puig, pese al presente fallo lo que tiene consecuencias en su *ius in officium* de los mismos. Tras citar los AATC 90/2008, de 14 de abril, FJ 2; 107/2009, de 24 de marzo, FJ 4, y 57/2012, FJ 2, afirma, en atención a los antecedentes y a la doctrina expuesta, la improcedencia del presente incidente de ejecución.

Así, pone de relieve que, en este caso, los promotores del incidente no identifican acto parlamentario alguno del Parlamento de Cataluña o de sus órganos de gobierno que estuviera en contradicción con la STC 92/2022, y se limitan a afirmar *in genere* el mantenimiento de la delegación del voto del señor Puig Gordi en las votaciones parlamentarias y a solicitar una serie de testimonios y que por el Tribunal Constitucional se requiera de la cámara determinados datos sobre el diputado señor Puig Gordi.

Además, alega que el pronunciamiento constitucional solo se refiere a la delegación del voto efectuada para el día 26 de marzo de 2021. A su juicio, los efectos de la sentencia constitucional quedaron agotados con el pronunciamiento de declaración de la vulneración del derecho fundamental de los recurrentes y la nulidad de los acuerdos impugnados, atendiendo, además, al alcance del fallo de la STC 92/2022, de acuerdo con su FJ 4, con remisión a la STC 85/2022, y a la STC 65/2022, FJ 8. Por lo tanto, en su opinión, cualquier otro acto o resolución posterior no menoscabaría el pronunciamiento contenido en la STC 92/2022, ya que el objeto del recurso se circunscribía a solicitar la nulidad de los acuerdos de la presidenta y Mesa del Parlamento de Cataluña que habilitaban la delegación de voto efectuada por el diputado señor Luis Puig por vulneración del derecho del art. 23.2 CE de los hoy promotores del incidente, lo que fue acordado en la sentencia. El Ministerio Fiscal entiende que la vía para declarar la nulidad, en su caso, de actos del parlamento de Cataluña en que se haya producido acuerdos, previa votación del Pleno de la Cámara, en virtud

del voto delegado del señor Puig Gordi, si procediera, debe canalizarse a través de los procedimientos constitucionales previstos en la Constitución y en la Ley Orgánica del Tribunal Constitucional y no a través del presente incidente de ejecución.

Asimismo, considera que no puede entenderse comprendido en el incidente de ejecución las peticiones que se formulan pues el objeto del incidente es cotejar el contenido de una sentencia constitucional con aquellos actos del Parlamento de Cataluña que menoscaben o contravengan la eficacia de la misma. Sin embargo, en este caso, se pide, como indica el suplico de la solicitud, la expedición de un testimonio y que se curse un oficio al Parlamento de Cataluña sobre el abono por la Cámara de unos derechos económicos al diputado señor Lluís Puig.

Respecto a la expedición de testimonio por el Tribunal Constitucional al Tribunal Superior de Justicia sobre la argumentación por la que se declaró que la delegación de voto vulneraba el art. 23 CE, considera que lo promotores del incidente parecen ignorar que dicha argumentación aparece reflejada en la sentencia por lo que basta consultar la misma para conocer su motivación. Finalmente, respecto de la petición para que se «practique como diligencia oficio al Parlament de Catalunya para que corrobore si se están satisfaciendo las dietas en concepto de desplazamiento al señor Lluís Puig Gordi», afirma que los promotores del incidente pueden dirigirse a los órganos correspondientes del Parlamento de Cataluña para interesar dicha petición que, en todo caso, considera que es totalmente ajena a lo que constituyó el objeto del recurso de amparo que ha dado lugar a la STC 92/2022.

6. Con fecha de 10 de noviembre de 2022, la letrada del Parlamento de Cataluña presenta sus alegaciones en las que solicita que se acuerde no haber lugar a lo solicitado, con inadmisión o, en su caso, desestimación del incidente, y que pueden resumirse como sigue:

a) La parte actora no ha identificado los actos a los que se atribuye el inadecuado cumplimiento de la sentencia lo que determina, conforme a la doctrina constitucional que cita (AATC 15/2019, de 12 de marzo, FJ 3; 105/2017, de 17 de julio, FJ 1, y 113/2022, de 12 de septiembre), la inadmisión del incidente de ejecución. En este caso concreto, se alega que en el escrito presentado ni se identifican los acuerdos que se sostiene han eludido las resoluciones del Tribunal Constitucional ni se solicita la declaración de nulidad de acuerdo alguno del Parlamento.

b) En segundo lugar, se aduce la falta de acreditación de haber agotado la vía parlamentaria previa. La letrada del Parlamento de Cataluña considera de aplicación a los incidentes de ejecución la necesidad de preservar la subsidiariedad de la jurisdicción constitucional. Por ello, el no agotamiento de la vía previa lleva consigo la inadmisión del incidente de ejecución (AATC 65/2015, de 13 de abril, FJ 3, y 19/2018, de 5 de marzo, FJ 2). Al no haberse identificado por la parte actora los actos que, a su juicio, habrían incurrido en incumplimiento de lo resuelto en la STC 92/2022, no resulta posible verificar si los diputados recurrentes han agotado la vía parlamentaria previa, antes de acudir ante el Tribunal Constitucional, en particular, en cuanto a los eventuales acuerdos de la mesa del Parlamento respecto de los que el grupo parlamentario que integran los diputados recurrentes pudiera haber solicitado la reconsideración conforme a lo establecido en el art. 38.1 RPC.

c) Finalmente, se aduce que el incidente de ejecución carece de objeto, pues la sentencia agotó en su fallo cualquier hipotética ejecución (ATC 58/2001, de 26 de marzo). A su juicio los acuerdos de la Presidencia y de la Mesa del Parlamento de Cataluña que fueron objeto de aquel recurso de amparo habían agotado sus efectos, como, por lo demás, reconoce expresamente la STC 85/2022, de 27 de junio, a la que se remite, en cuanto a su alcance, la STC 92/2022.

Tras referirse a los AATC 5/2017, de 17 de julio, FJ 2, y 1/2009, de 12 de enero, con cita del ATC 12/2001, de 29 de enero, FJ 2, se llega a la conclusión de que las actuaciones que el Parlamento pueda haber llevado a cabo en relación con otras delegaciones de voto al amparo del art. 95 RPC «no pueden ser enjuiciadas *per sal-*

tum o directamente por este tribunal» (ATC 12/2001, FJ 2), si no que el cauce idóneo para impugnar cualesquiera otros actos parlamentarios distintos de aquellos a los que se refiere el fallo de la STC 92/2022, es, previa petición, en su caso, de su reconsideración por la Mesa del Parlamento conforme (art. 38 RPC) la interposición del correspondiente recurso de amparo (art. 42 LOTC). Todo ello conlleva, por consiguiente, que, para la ejecución de la STC 92/2022 no procedan las medidas propuestas por los diputados recurrentes. En concreto, no procede la deducción del testimonio de particulares [art. 92.4, segundo párrafo, letra d) LOCT], pues, de conformidad con dicho precepto, únicamente podrá adoptar esa medida «si el Tribunal apreciase el incumplimiento total o parcial de su resolución», lo que, ni se ha acreditado, ni sería posible acreditar, pues, en los términos ya citados del ATC 58/2001, la STC 92/2022 agotó en su fallo cualquier hipotética ejecución. Tampoco ha lugar a la segunda pretensión, que ni es una medida de ejecución necesaria en los términos del art. 92.1 LOTC, ni guarda relación alguna con la cuestión objeto del fallo de la STC 92/2022.

## II. Fundamentos jurídicos

1. Los diputados del grupo parlamentario de Ciutadans en el Parlamento de Cataluña, como se ha expuesto en los antecedentes de este auto, instan incidente de ejecución de la STC 92/2022, de 11 de julio.

Esta sentencia estimó el recurso de amparo planteado por los ahora promotores del presente incidente de ejecución y declaró que los acuerdos impugnados, esto es, el acuerdo de 25 de marzo de 2021 de la presidenta del Parlamento de Cataluña que admitió a trámite la delegación de voto efectuada por el diputado don Lluís Puig Gordi «con efectos durante la sesión plenaria del día 26 de marzo de 2021» y el posterior acuerdo de la Mesa de dicha Cámara que denegó la solicitud de reconsideración frente al primero de los acuerdos, habían lesionado el derecho fundamental de los recurrentes a ejercer sus funciones representativas en condiciones de igualdad (art. 23.2 CE), en relación con el derecho de los ciudadanos a participar en los asuntos públicos a través de sus representantes (art. 23.1 CE). Además, en la medida en que el fallo de la STC 85/2022, había declarado la nulidad del acuerdo de la presidenta de la Mesa de 25 de marzo de 2021, el otorgamiento del amparo solo determinó la nulidad del acuerdo de la Mesa de la Cámara de 26 de marzo de 2021, por el que se desestima la solicitud de reconsideración del grupo parlamentario de Ciutadans del acuerdo anterior, con el mismo alcance que determinó la citada STC 85/2022, FJ 4. En dicha sentencia se precisó que, por las razones ya expuestas en la STC 65/2022, FJ 8, en virtud del principio de seguridad jurídica (art. 9.3 CE) ha de limitarse el alcance del fallo, pues la nulidad de estos acuerdos no puede comunicarse a los actos que hayan podido adoptarse con el voto delegado del señor Puig Gordi.

Como ha quedado constancia en los antecedentes, los promotores del presente incidente de ejecución solicitan del Tribunal que adopte el acuerdo de deducir testimonio de particulares y expedir certificación al Tribunal Superior de Justicia de Cataluña, de determinados extremos de la citada STC 85/2022, así como que oficie al Parlamento de Cataluña para que corrobore si se están satisfaciendo las dietas en concepto de desplazamiento al señor Lluís Puig Gordi.

Tanto el Ministerio Fiscal como la letrada del Parlamento de Cataluña, en los términos expuestos en los antecedentes, solicitan la desestimación del incidente de ejecución y el rechazo de las medidas solicitadas.

2. El artículo 92 LOTC faculta a las partes en el proceso constitucional a promover el incidente de ejecución y proponer al Tribunal las medidas de ejecución necesarias para garantizar el efectivo cumplimiento de sus resoluciones.

Conforme reiterada jurisprudencia constitucional (entre otros, AATC 107/2009, de 24 de marzo, FJ 2; 177/2012, de 2 de octubre, FJ 2; 89/2021, de 4 de octubre, y 8/2022, de 24 de enero, FJ 2) «los arts. 87.1 –párrafo primero– y 92 LOTC tienen

por finalidad garantizar la defensa de la posición institucional del Tribunal Constitucional y la efectividad de sus sentencias y resoluciones, protegiendo su ámbito jurisdiccional frente a cualquier intromisión ulterior de un poder público que pudiera menoscabarla. Establecen que todos los poderes públicos están obligados al cumplimiento de lo que el Tribunal Constitucional resuelva (párrafo primero del art. 87.1 LOTC), así como la facultad de este tribunal de anular cualquier acto o resolución que incumpla, menoscabe o contravenga las resoluciones dictadas en el ejercicio de su jurisdicción (art. 92.1 LOTC), ofreciendo al mismo tiempo las suficientes garantías a los órganos autores de los actos o resoluciones susceptibles de ser anuladas; junto a la necesaria motivación de la decisión del Tribunal, en forma de auto, susceptible de recurso de súplica (art. 93.2 LOTC), se exige la previa audiencia del Ministerio Fiscal y la del órgano al que sea imputable el acto o resolución controvertido (así como la de quienes intervinieron en el proceso constitucional correspondiente, en su caso)».

3. En este caso concreto, dados los términos en los que está formulado el presente incidente de ejecución debemos rechazar el mismo por las siguientes razones:

a) La STC 92/2022 declara la vulneración del derecho de los recurrentes y la nulidad de los acuerdos impugnados precisando, con remisión a la STC 85/2022, FJ 4, que, a su vez, se remite a la STC 65/2022, FJ 8, que la nulidad de estos acuerdos no puede comunicarse a los actos que hayan podido adoptarse con el voto delegado del señor Puig Gordi. En consecuencia, no requiere otra medida para su ejecución (en sentido similar, ATC 58/2001, FJ único).

b) Los promotores del incidente de ejecución, tal y como han alegado el Ministerio Fiscal y la letrada del Parlamento de Cataluña, no han identificado el acto contrario a lo dispuesto en la STC 92/2022. Al respecto ha de tenerse en cuenta que en el escrito presentado por los recurrentes se aduce que la presidenta y la Mesa del Parlamento han mantenido la delegación del voto del señor Lluís Puig Gordi, si bien los recurrentes no identifican el acuerdo de la presidenta o de la mesa de la Cámara en la que se adopta dicha decisión, que constituye un presupuesto necesario para que el Tribunal Constitucional pueda determinar si un acuerdo de los órganos del Parlamento ha desconocido o contradicho la citada STC 92/2022. Al respecto cabe recordar la diligencia exigible a las partes que habría determinado la obligación de especificar el acuerdo que al entender de los promotores del incidente comporta un incumplimiento de la STC 92/2022. En este sentido, en ATC 105/2017, de 17 de julio, FJ 1, recordamos que «no debe olvidarse que las partes que intervienen ‘en un proceso no pueden desentenderse de su ordenación legal, estando obligadas a cumplir con diligencia los deberes procesales que pesan sobre ellas o a padecer las consecuencias jurídicas ligadas a la omisión del levantamiento de las cargas procesales que aquella ordenación establezca’ (ATC 23/2011, de 28 de febrero, FJ 3). En el caso del recurso de amparo que es un recurso subsidiario y de carácter excepcional, excepcionalidad que se comunica a los incidentes de ejecución que pudieran surgir en torno a las sentencias resolutorias del mismo, el Tribunal aprecia de oficio la concurrencia o no de los requisitos para la admisión del recurso (art. 50.1 LOTC), y lo mismo cabe proclamar de la admisión de los incidentes de ejecución. Ello supone como ha dicho este tribunal en el fundamento jurídico 1 del ATC 234/2007, de 7 de mayo, que ‘compete al demandante, no solo afirmar razonadamente el cumplimiento de los requisitos procesales de admisión del recurso de amparo, sino también aportar al Tribunal los elementos de convicción mínimos que permiten corroborar sus afirmaciones’ y tal aportación resulta exigible, tanto al plantear la demanda de amparo, cuanto al interponerse un incidente de ejecución de las sentencias de amparo estimatorias dictadas por este tribunal».

c) En todo caso, y aunque se entendiese que los acuerdos a los que se refiere el escrito que han presentado los promotores del presente incidente de ejecución son los acuerdos de la Mesa del Parlamento de Cataluña de 5 y 6 de julio de 2022, de los que ha quedado constancia en los antecedentes de esta sentencia, no puede entenderse

que los mismos menoscaben la eficacia de lo decidido en la STC 92/2022, de 11 de julio, puesto que son acuerdos anteriores a la misma. Por lo tanto, aunque se apreciase que dichos acuerdos incumplen a doctrina del Tribunal Constitucional, la adopción de dichos acuerdos no podría denunciarse a través de un incidente de ejecución de una sentencia de fecha posterior a su adopción. No caben incidentes de ejecución prospectivos. Ello sin perjuicio de la posibilidad de interponer el correspondiente recurso de amparo.

d) A ello ha de añadirse que, como se ha señalado, el objeto del recurso de amparo que estimó la STC 92/2022 eran dos acuerdos concretos: el acuerdo de 25 de marzo de 2021 de la presidenta del Parlamento de Cataluña que admitió a trámite la delegación de voto efectuada por el diputado don Lluís Puig Gordi «con efectos durante la sesión plenaria del día 26 de marzo de 2021» y el posterior acuerdo de la mesa de dicha Cámara que denegó la solicitud de reconsideración frente al primero de los acuerdos. La STC 92/2022, como también se ha indicado, se limitó a declarar la nulidad del segundo acuerdo, pues el primero ya había sido anulado en STC 85/2022, y limitó el alcance del fallo conforme a dicha sentencia, que había precisado que la nulidad de estos acuerdos no puede comunicarse a los actos que hayan podido adoptarse con el voto delegado del señor Puig Gordi. Al respecto cabe recordar que, conforme se afirmó en el ATC 12/2001, de 29 de enero, FJ 2, «las sentencias constitucionales, en tanto resuelven demandas de amparo, solo afectan al caso litigioso (sin perjuicio de la posibilidad, prevista en el art. 55.1 a) LOTC, de que la propia sentencia determine en su caso la extensión de sus efectos».

e) Por último, las medidas solicitadas no son medidas dirigidas a la ejecución de la STC 92/2022.

(i) No puede considerarse una medida dirigida al cumplimiento de las resoluciones de este tribunal que se expida certificación (testimonio o copia simple) al Tribunal Superior de Justicia de Cataluña de la argumentación del Tribunal Constitucional toda vez que las sentencias del Tribunal Constitucional se publican en el *Boletín Oficial del Estado* y son de general conocimiento.

(ii) La práctica como diligencia de oficio al Parlamento de Cataluña para que corrobore si se están satisfaciendo las dietas en concepto de desplazamiento al señor Lluís Puig Gordi, excede, por su parte del objeto del recurso de amparo resuelto por la citada STC 92/2022. El objeto de dicha sentencia era determinar si el acuerdo de 25 de marzo de 2021 de la presidenta del Parlamento de Cataluña que admitió a trámite la delegación de voto efectuada por el diputado don Lluís Puig Gordi «con efectos durante la sesión plenaria del día 26 de marzo de 2021» y el posterior acuerdo de la Mesa de dicha Cámara que denegó la solicitud de reconsideración frente al primero de los acuerdos, habían vulnerado el *ius in officium* de los recurrentes por haber admitido la Mesa de la Cámara la delegación de voto en un supuesto no previsto en el art. 95 del Reglamento del Parlamento de Cataluña. En todo caso, ningún obstáculo hay para que los diputados soliciten dicha información a la mesa de la Cámara.

Atendiendo a lo anteriormente expuesto, no procede acceder a lo solicitado, por no concurrir los presupuestos ni advertirse la idoneidad de medida alguna para la ejecución de la sentencia dictada en este recurso de amparo

Por lo expuesto, la Sala

#### **Acuerda**

No haber lugar al incidente de ejecución de la STC 92/2022, de 11 de julio, promovido por don Carlos Carrizosa Torres, don Ignacio Martín Blanco, doña Marina Bravo Sobrino, don Joan García González, doña Anna Grau Arias y don Matías Alonso Ruiz.

Madrid, a veintiocho de noviembre de dos mil veintidós.