



BUTLLETÍ OFICIAL DEL PARLAMENT DE CATALUNYA

XIV* legislatura · cinquè període · número 549 · dijous 13 d'abril de 2023

TAULA DE CONTINGUT

3. Tramitacions en curs

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 pel qual es modifica el Reglament (UE) 2019/1242 pel que fa al reforç de les normes de comportament en matèria d'emissions de diòxid de carboni per a vehicles pesats nous i a la integració de les obligacions de comunicació, i es deroga el Reglament (UE) 2018/956

295-00210/13

Text presentat

3

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es modifiquen els reglaments (UE) 1227/2011 i (UE) 2019/942 amb la finalitat de millorar la protecció de la Unió contra la manipulació del mercat en el mercat majorista de l'energia

295-00211/13

Text presentat

35

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es modifiquen els reglaments (UE) 2019/943 i (UE) 2019/942 i les directives (UE) 2018/2001 i (UE) 2019/944 per a millorar la configuració del mercat de l'electricitat de la Unió

295-00212/13

Text presentat

71

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual s'estableixen normes comunes per a promoure la reparació de béns i es modifiquen el Reglament (UE) 2017/2394 i les directives (UE) 2019/771 i (UE) 2020/1828

295-00213/13

Text presentat

113

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a l'homologació i la vigilància del mercat de les màquines mòbils no de carretera que circulen per vies públiques i pel qual es modifica el Reglament (UE) 2019/1020

295-00214/13

Text presentat

139

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

3. Tramitacions en curs

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 pel qual es modifica el Reglament (UE) 2019/1242 pel que fa al reforç de les normes de comportament en matèria d'emissions de diòxid de carboni per a vehicles pesats nous i a la integració de les obligacions de comunicació, i es deroga el Reglament (UE) 2018/956

295-00210/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 27.03.2023
Reg. 94730 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Unió Europea i Cooperació, 03.04.2023

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y a la integración de las obligaciones de comunicación, y se deroga el Reglamento (UE) 2018/956 (texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2023) 88 final] [COM (2023) 88 final anexos] [2023/0042 (COD)] [SEC (2023) 100 final] [SWD (2023) 88 final] [SWD (2023) 89 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

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y a la integración de las obligaciones de comunicación, y se deroga el Reglamento (UE) 2018/956 (texto pertinente a efectos del EEE) {SEC(2023) 100 final} - {SWD(2023) 88 final} - {SWD(2023) 89 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

Como uno de los elementos clave del Pacto Verde Europeo, que establece el compromiso de la Comisión de abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente, la Ley Europea del Clima consagra en la legislación el compromiso de la UE de alcanzar el objetivo de neutralidad climática de aquí a 2050, y aumentar la ambición intermedia estableciendo el objetivo de una reducción neta de las emisiones de al menos un 55% de aquí a 2030 en comparación con 1990. Esto está en consonancia con el compromiso de la UE con la acción mundial por el clima en el marco del Acuerdo de París. La crisis vinculada a la invasión de Ucrania por parte de Rusia refuerza aún más la necesidad de reducir la dependencia de la UE de los combustibles fósiles, como se destaca en el plan REPowerEU, que establece medidas para ahorrar energía, diversificar el suministro, sustituir los combustibles fósiles y llevar a cabo inversiones y reformas inteligentes en todos los sectores económicos.

El transporte por carretera, en particular, es responsable de una quinta parte de las emisiones totales de gases de efecto invernadero en la UE, y estas emisiones muestran una tendencia al alza. Los argumentos para avanzar hacia una movilidad sin emisiones se hacen aún más sólidos y claros con vistas a reducir lo antes posible la dependencia energética de la UE, teniendo en cuenta que el transporte por carretera también es responsable de un tercio de toda la energía final consumida en la UE. A este respecto, el plan REPowerEU subraya la necesidad de mejorar el ahorro de energía y la eficiencia energética en el sector del transporte y de acelerar la transición hacia vehículos de emisión cero, combinando la electrificación y el hidrógeno no fósil para sustituir a los combustibles fósiles.

Con el fin de cumplir estos objetivos climáticos reforzados, en julio de 2021 la Comisión adoptó un paquete global de propuestas políticas coherentes como parte del paquete de medidas «Objetivo 55».

El transporte también es responsable de más de dos tercios de todas las emisiones de NO_x y representa una proporción significativa (alrededor del 10% o más) de las emisiones totales de otros contaminantes. El transporte por carretera, en particular, sigue representando una proporción significativa de las emisiones de todos los principales contaminantes atmosféricos (con excepción de los SO_x).

Sin medidas adicionales, este sector no aportará una contribución suficiente a los objetivos climáticos y de contaminación cero para 2030 y 2050, ni a la reducción de la dependencia energética de la UE. Las opciones políticas que sustentan el Plan del Objetivo Climático y el paquete de medidas «Objetivo 55» muestran que será necesario aumentar la ambición para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados, junto con políticas para mejorar los sistemas de transporte de mercancías, incluida una transferencia modal.

El sector de los vehículos pesados es responsable de más de una cuarta parte de las emisiones de GEI del transporte por carretera en la UE y de más del 6% del total de las emisiones de GEI de la UE. En 2019, las emisiones de GEI de los vehículos

pesados fueron un 44% y un 37% superiores a las emisiones del total del transporte aéreo y marítimo, respectivamente.

En conjunto, la industria automovilística es de vital importancia para la economía de la UE y representa más del 7% de su PIB. Proporciona empleo –directa o indirectamente, en la fabricación, la venta, el mantenimiento, la construcción y el transporte y los servicios de transporte– a 14,6 millones de europeos. La UE es uno de los mayores productores mundiales de vehículos de motor y demuestra un liderazgo tecnológico en este sector. La inversión de la UE en I+D en el sector del automóvil asciende a 60 900 millones EUR anuales. La importancia del sector pesado dentro de la industria automovilística es significativa, con muchos centros de producción importantes de vehículos pesados en la UE. Si bien el número de vehículos pesados nuevos producidos anualmente en la UE de unas 500 000 unidades es significativamente inferior al número de automóviles, el valor añadido por unidad producida es significativamente mayor en el caso de los vehículos pesados.

El sector del automóvil está experimentando una importante transformación estructural que incluye la evolución de las tecnologías limpias y digitales, en particular el paso de los motores de combustión interna a tecnologías de emisión cero y de baja emisión, así como a vehículos cada vez más conectados. El objetivo debe ser capacitar al sector del automóvil para que mantenga y refuerce su liderazgo en las tecnologías del futuro.

Las normas sobre emisiones de CO₂ de los vehículos pesados son factores clave para reducir las emisiones de CO₂ en el sector. El **objetivo general** de la presente propuesta es establecer nuevas normas de emisiones para reducir las emisiones de CO₂ y contribuir al cambio hacia una movilidad sin emisiones en el contexto más amplio de una mayor ambición climática de la UE de aquí a 2030, y de la neutralidad climática de la UE de aquí a 2050.

La propuesta persigue **tres objetivos específicos**. El primero consiste en **reducir las emisiones de CO₂** de los vehículos pesados de manera eficiente en términos de costes, en consonancia con los objetivos climáticos de la UE, contribuyendo al mismo tiempo a mejorar la seguridad energética de la UE. Teniendo en cuenta que el efecto de las normas sobre emisiones de CO₂ de los vehículos pesados en la reducción de las emisiones del parque de vehículos no será inmediato y, habida cuenta de la dinámica de renovación de los parques, es importante realizar intervenciones tempranas para garantizar la consecución del objetivo a largo plazo.

El segundo objetivo específico es proporcionar beneficios a los **operadores y usuarios europeos de transporte**, la mayoría de los cuales son pymes, como resultado de un mayor despliegue de vehículos más eficientes desde el punto de vista energético. Las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos pesados incitan a los fabricantes a aumentar la oferta de vehículos de emisión cero, de modo que los consumidores pueden beneficiarse de modelos de vehículos de emisión cero más asequibles y de un ahorro energético significativo derivado de su uso, reduciéndose así el coste total de propiedad de dichos vehículos.

El tercer objetivo específico es reforzar el **liderazgo industrial en materia tecnológica y de innovación** de la UE canalizando las inversiones hacia tecnologías de emisión cero. Aunque el sector del automóvil ha logrado desarrollar y fabricar tecnologías avanzadas de motores de combustión interna y comercializarlas en todo el mundo, debe canalizar cada vez más las inversiones en tecnologías de emisión cero para convertirse en un actor destacado en la actual transición mundial hacia una movilidad sin emisiones.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

Esta iniciativa está estrechamente relacionada con las propuestas adoptadas en el marco del paquete de medidas «Objetivo 55».

Al garantizar una reducción de las emisiones del transporte por carretera, las normas sobre emisiones de CO₂ apoyan a los Estados miembros sobre todo en el cumplimiento de sus objetivos en virtud del Reglamento de reparto del esfuerzo. Dado que incentivan la electrificación de los vehículos, contribuyen a los objetivos de eficiencia energética y, al ofrecer una vía complementaria para el uso de energías renovables, también al objetivo de las fuentes de energía renovables. La propuesta también está en consonancia con las propuestas de la Conferencia sobre el Futuro de Europa, en particular las propuestas 3 y 4 sobre cambio climático, energía y transporte, que subrayan explícitamente la necesidad de seguir reduciendo la dependencia del petróleo y del gas y de promover el uso de vehículos eléctricos, así como de las inversiones en la infraestructura necesaria de recarga.

Existen claras complementariedades entre las normas sobre emisiones de CO₂ y el comercio de derechos de emisión para los edificios y el transporte por carretera. Las normas sobre emisiones de CO₂ abordan el suministro de vehículos más eficientes en términos de consumo de combustible y de emisión cero, ya que establecen requisitos para los fabricantes de vehículos con respecto a sus nuevos parques. La ampliación del comercio de derechos de emisión afecta al uso de combustible en todo el parque de vehículos. Podría aumentar tanto la demanda de vehículos más eficientes en términos de consumo de combustible como de vehículos de emisión cero, facilitando así el cumplimiento de los objetivos de eficiencia en materia de CO₂ de los fabricantes de vehículos.

Las normas sobre emisiones de CO₂ que permiten suministrar al mercado nuevos vehículos de emisión cero son también una medida complementaria de la Directiva sobre fuentes de energía renovables que incentivará la utilización de combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono para los vehículos de motor de combustión del parque.

También se producen sinergias importantes entre las normas sobre emisiones de CO₂ y un régimen reforzado de comercio de derechos de emisión (CDE) y la Directiva sobre fuentes de energías renovables. El régimen de comercio de derechos de emisión y la Directiva sobre fuentes de energía renovables impulsarán la descarbonización de la generación de electricidad, de modo que los vehículos de emisión cero, incentivados por las normas sobre emisiones de CO₂, se alimenten progresivamente de fuentes de energía renovables, logrando así la descarbonización de todas las emisiones «del pozo a la rueda».

También existen importantes sinergias con la propuesta de homologación de tipo Euro 7, que garantiza que todos los vehículos sean tan limpios como sea posible desde el punto de vista tecnológico y económico. Esto reviste especial importancia, ya que incluso los vehículos de emisión cero siguen emitiendo microplásticos a partir de los neumáticos, así como partículas procedentes de sistemas de frenado. En Euro 7 se propone regular estas emisiones distintas de las de escape.

Por último, si bien las normas sobre emisiones de CO₂ garantizan el suministro de vehículos de emisión cero, el **Reglamento sobre la infraestructura para los combustibles alternativos** es un instrumento complementario necesario para abordar las barreras del mercado a la implantación de la infraestructura.

La combinación de fiscalidad de la energía, inversión en infraestructuras de recarga y repostaje, nueva tarificación del carbono y normas actualizadas de CO₂ conduce a un enfoque equilibrado y rentable para reducir las emisiones del transporte por carretera, abordando las barreras y fallos del mercado, así como ofreciendo a los inversores seguridad para invertir en tecnologías de emisión cero.

Coherencia con otras políticas de la Unión

La presente propuesta es coherente con todas las acciones y políticas de la UE y ayuda a que esta logre el objetivo más ambicioso para 2030 y una transición justa y

exitosa hacia el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2050, como afirmó la Comisión en la Comunicación sobre el Pacto Verde Europeo.

Junto con la propuesta que forma parte del paquete de medidas «Objetivo 55», Next Generation UE, el plan REPowerEU y el marco financiero plurianual para el período 2021-2027, contribuirá a lograr la doble transición ecológica y digital a la que aspira Europa. La combinación de estas políticas acelerará el paso a una economía limpia y sostenible, vinculando la acción por el clima y el crecimiento económico. La iniciativa también es coherente con las políticas de la Unión en materia de economía limpia y circular, movilidad sostenible e inteligente y con los objetivos del Plan de Acción «Contaminación Cero»¹. Dado que la aceleración en la incorporación de vehículos pesados de emisión cero dará lugar a una reducción de la contaminación atmosférica, con beneficios colaterales para el agua y el suelo derivados de la reducción de la contaminación a través de los depósitos atmosféricos, la iniciativa contribuye a los objetivos de aire limpio, en particular a las normas de calidad del aire más estrictas incluidas en la revisión propuesta² de las Directivas sobre la calidad del aire ambiente.

Como se anuncia en su Comunicación *«Actualización del nuevo modelo de industria de 2020: creación de un mercado único más sólido para la recuperación de Europa»*³, la Comisión está colaborando con las autoridades públicas, las partes interesadas y los interlocutores sociales en un proceso de creación conjunta para determinar las vías de transición ecológica y digital que respaldarán la expansión de la fabricación de vehículos de emisión cero, la rápida implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y la consiguiente capacitación y reciclaje profesional de los trabajadores. El Plan Industrial del Pacto Verde⁴ mejorará la competitividad de la industria europea de cero emisiones netas y apoyará la rápida transición hacia la neutralidad climática. El objetivo de dicho Plan es crear un entorno más propicio para el aumento de la capacidad de fabricación de la UE en relación con las tecnologías y productos con cero emisiones netas necesarios para cumplir los ambiciosos objetivos climáticos de Europa.

Esta iniciativa también es coherente con la política de la UE en materia de investigación e innovación. El apoyo al desarrollo de tecnologías de emisión cero también está previsto en el Programa Marco de Investigación e Innovación de la UE y, en particular, a través de las asociaciones de Horizonte Europa.

La iniciativa es coherente con la financiación de la UE para vehículos de emisión cero o baja emisión y transporte limpio. La financiación a través del Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional y el Fondo de Transición Justa asciende conjuntamente a 8.200 millones EUR para infraestructuras de transporte urbano limpio, 5.100 millones EUR para material rodante de transporte urbano limpio, 1.100 millones EUR para infraestructuras para los combustibles alternativos, 408 millones EUR para la digitalización del transporte urbano / emisiones de gases de efecto invernadero y 141 millones EUR para la digitalización del transporte por carretera / emisiones de gases de efecto invernadero. Además, la ayuda del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia asciende a 7.700 millones EUR para infraestructuras de transporte urbano limpias, 5.400 millones EUR para material rodante de transporte urbano limpio, 60 millones EUR para la digitalización del transporte cuando se dedique en parte a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte urbano, 380 millones EUR para la digitalización del transporte cuando se dedique en parte a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en el transporte por carretera, y 7.600 millones EUR para los vehículos de emisión cero o baja emisión.

1. COM(2021) 400 final.

2. COM(2022) 542 final.

3. COM(2020) 350 final.

4. COM(2023) 62 final.

El 12 de enero de 2023 entró en vigor el Reglamento sobre subvenciones extranjeras. Este nuevo conjunto de normas para hacer frente a las distorsiones causadas por las subvenciones extranjeras permitirá a la UE permanecer abierta al comercio y la inversión, garantizando al mismo tiempo unas condiciones de competencia equitativas para todas las empresas que operan en el mercado único.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 192 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE). De conformidad con el artículo 191 y con el artículo 192, apartado 1, del TFUE, la Unión Europea debe contribuir a alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos: la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente; el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente y en particular a luchar contra el cambio climático. El Reglamento (UE) 2019/1242 y el Reglamento (UE) 2018/956 se basaron en el artículo 192 del TFUE.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

El cambio climático es un problema transfronterizo que no puede resolverse mediante medidas nacionales o locales exclusivamente. La coordinación de la acción por el clima debe llevarse a cabo a escala europea y, cuando sea posible, mundial. La acción de la UE está justificada por el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. Desde 1992, la UE trabaja para desarrollar soluciones conjuntas e impulsar medidas mundiales para combatir el cambio climático. Concretamente, las medidas a escala de la UE posibilitarán la consecución rentable de los objetivos de reducción de 2030 y a largo plazo, garantizando, a su vez, la equidad y la integridad medioambiental. Los artículos 191 a 193 del TFUE confirman y especifican las competencias de la UE en el ámbito del cambio climático.

A la luz del objetivo de reducción de las emisiones para 2030, y teniendo en cuenta el objetivo de neutralidad climática que debe alcanzarse de aquí a 2050, es necesario que la UE adopte medidas más firmes para garantizar una contribución suficientemente elevada del sector del transporte por carretera.

Aunque las iniciativas a nivel nacional, regional y local pueden crear sinergias, por sí solas no serán suficientes, teniendo también en cuenta la dimensión internacional inherente al transporte de mercancías por carretera. La falta de una acción coordinada de la UE se traduciría en un riesgo de fragmentación del mercado debido a la diversidad de los regímenes nacionales, la diferencia en los niveles de ambición y los parámetros de diseño. Por sí solos, los Estados miembros también representarían un mercado demasiado pequeño para impulsar los cambios a nivel industrial y crear economías de escala.

Proporcionalidad

La presente propuesta revisa las normas vigentes en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados con el fin de contribuir a la consecución de los objetivos climáticos establecidos en la Ley del Clima. La propuesta cumple el principio de proporcionalidad, ya que no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de la UE de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de forma rentable, garantizando al mismo tiempo la equidad y la integridad medioambiental. Los beneficios obtenidos superan los costes adicionales previstos relacionados con la propuesta.

Elección del instrumento

La propuesta prevé una modificación del Reglamento (UE) 2019/1242, y un Reglamento es, por tanto, el único instrumento jurídico adecuado.

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

Evaluaciones ex post / controles de la adecuación de la legislación existente

El Reglamento (UE) 2019/1242 sobre normas de CO₂ para vehículos pesados se adoptó y entró en vigor en 2019. Establece nuevos objetivos vinculantes en materia de CO₂ que empiezan a aplicarse a partir del año 2025. Por el momento, no es posible evaluar la aplicación efectiva de estas disposiciones.

Sin embargo, es necesaria una revisión para adaptar el Reglamento a las ambiciones del Pacto Verde Europeo y los objetivos reforzados de reducción de emisiones de la Legislación europea sobre el clima. Estas modificaciones fueron objeto de una evaluación de impacto.

Consultas con las partes interesadas

Con el fin de recabar pruebas y garantizar una mayor transparencia, la Comisión organizó una consulta pública del 20 de diciembre de 2021 al 14 de marzo de 2022. En el anexo 2 de la evaluación de impacto de la presente propuesta se presentan un resumen detallado y los resultados. Más concretamente, la Comisión recabó la opinión de las siguientes partes interesadas: los Estados miembros (autoridades nacionales y regionales), los fabricantes de vehículos, los proveedores de componentes y materiales, los compradores de vehículos (privados, empresas, empresas de gestión de flotas), los proveedores de energía, las ONG medioambientales, de transporte y consumidores, los interlocutores sociales y el mundo académico y de la investigación.

Además de la consulta pública, también se recabó información a través de los siguientes medios: i) reuniones con asociaciones industriales pertinentes, fabricantes de vehículos, proveedores de componentes y materiales, operadores de transporte y ONG; ii) documentos de posición presentados por las partes interesadas o las autoridades de los Estados miembros. A continuación se resumen los principales resultados:

la mayoría de los participantes en la consulta pública se mostró partidaria de los objetivos de «reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados nuevos de manera eficiente en términos de costes, en consonancia tanto con el objetivo climático global para 2030 de al menos un -55% como con el objetivo de neutralidad climática de aquí a 2050».

Los otros dos objetivos («reducción del consumo de energía de la UE y de su dependencia de las importaciones de combustibles fósiles y refuerzo del liderazgo técnico» y «liderazgo industrial y estímulo al empleo en la cadena de valor de la UE de vehículos pesados») también contaron con el apoyo de la mayoría de los consultados, pero en menor medida en comparación con el primero.

En cuanto al ámbito de aplicación, en todos los grupos de partes interesadas, la mayoría de los participantes en la consulta pública mostraron su apoyo al establecimiento de nuevos objetivos para los camiones de más de 7,5 t, los autobuses urbanos y los autocares.

En cuanto a los niveles objetivo, la consulta reflejó el apoyo general a su refuerzo, tanto a largo como a corto plazo. Las ONG medioambientales y los fabricantes de vehículos de emisión cero pidieron los objetivos más ambiciosos, mientras que los fabricantes de vehículos, los operadores de transporte, los proveedores de componentes y los proveedores de combustibles apoyaron objetivos de menor ambición. El establecimiento de normas para remolques y semirremolques fue considerado importante por todas las partes interesadas, excepto la mitad de los transportistas, que emitieron opiniones mixtas. Respecto de la posible introducción de un mecanismo para la contabilización de los combustibles renovables y con bajas emisiones

de carbono en el cumplimiento de los objetivos de CO₂, la consulta reflejó opiniones variadas.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

Para la evaluación cuantitativa de las repercusiones económicas, sociales y ambientales, la evaluación de impacto se ha basado en una serie de hipótesis desarrolladas para el modelo PRIMES. Este análisis se complementó con la aplicación de otras herramientas de modelización, como E3ME y el modelo DIONE del Centro Común de Investigación (JRC).

Los datos de control de las emisiones de GEI y otras características del parque de vehículos pesados nuevos procedían de los datos anuales de control comunicados por los Estados miembros y los fabricantes y recopilados por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) en virtud del Reglamento (UE) 2018/956.

Se recopilaron datos complementarios a través de contratos de servicios encargados a contratistas externos.

Evaluación de impacto

La evaluación de impacto se desarrolla sobre hipótesis de modelización integrada que reflejan la interacción de los distintos instrumentos políticos con los operadores económicos, a fin de garantizar la complementariedad, la coherencia y la eficacia en la consecución de las aspiraciones climáticas para 2030 y 2050. Estas hipótesis tienen en cuenta las políticas propuestas en julio de 2021 como parte del paquete legislativo «Objetivo 55» y el plan REPowerEU más reciente, así como las nuevas normas Euro 7 propuestas.

Por otra parte, la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta ha sido elaborada y desarrollada con arreglo a las orientaciones aplicables de mejora de la legislación. Fue objeto de un dictamen negativo del Comité de Control Reglamentario el 16 de septiembre de 2022. Tras una nueva presentación, el Comité emitió un dictamen favorable con reservas el 6 de diciembre de 2022.

Se han incorporado a la versión final las mejoras sugeridas por el Comité.

Esto afecta, en particular, a los siguientes puntos principales:

- La identificación de la brecha restante en materia de reducción de las emisiones de CO₂ que la iniciativa pretende abordar.
- Una descripción adicional de la hipótesis de referencia.
- Información adicional sobre los costes y beneficios globales para las combinaciones de opciones más pertinentes y sobre su proporcionalidad.
- Aclaraciones sobre la opción preferida.
- Un debate sobre las limitaciones y riesgos derivados de la posible infrautilización de tecnologías clave e infraestructuras de apoyo, incluido un análisis adicional de las incertidumbres que influyen en los resultados.
- Un mayor desarrollo de la competitividad internacional del sector de los vehículos pesados.

Opciones de actuación

La evaluación de impacto ha analizado las opciones de actuación agrupadas en temas, para abordar los problemas detectados y lograr los objetivos políticos.

1) Objetivos de emisiones de CO₂ para los vehículos pesados nuevos (alcance, niveles, calendario, modalidades)

Por lo que se refiere a los niveles objetivo, las opciones analizadas incluyen tres trayectorias hasta 2040, en las que se refleja también el objetivo de lograr una reducción de las emisiones del transporte del 90% de aquí a 2050.

Con el fin de contribuir al mayor nivel de ambición global para 2030 y al objetivo de neutralidad climática para 2050, la opción preferida es reforzar significativamente los objetivos de CO₂ del parque de la UE para los vehículos pesados nuevos a partir de 2030 y ampliar su ámbito de aplicación. Esto proporcionará la dirección

necesaria para acelerar el suministro al mercado de vehículos de emisión cero, aportará beneficios a los usuarios de los vehículos y estimulará el liderazgo en materia tecnológica y de innovación, limitando al mismo tiempo el aumento del coste para los fabricantes. Las normas sobre vehículos pesados también contribuyen a reducir los contaminantes atmosféricos.

Por lo que se refiere al calendario para el endurecimiento de los objetivos, la opción preferida es mantener el enfoque regulador consistente en establecer objetivos decrecientes en etapas de cinco años, con el fin de tener en cuenta los ciclos de desarrollo en el sector del automóvil.

Los posibles ingresos procedentes de las primas por exceso de emisiones seguirían formando parte del presupuesto general de la UE. Las demás opciones consideradas aumentarían significativamente la carga administrativa y no beneficiarían de forma directa al sector del automóvil en su transición.

Se introduciría la posibilidad de que se concediera un objetivo de excepción tanto a los pequeños fabricantes de la UE como a los establecidos fuera de la UE.

2) Incentivos específicos para los vehículos de emisión cero o de baja emisión

Se consideraron diferentes opciones en lo que respecta al mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero o de baja emisión, tanto en lo que se refiere al tipo de mecanismo como al tipo de vehículos que debe abarcar. La opción preferida es eliminar, a partir de 2030, el sistema de incentivos a los vehículos de emisión cero o de baja emisión, ya que la incorporación de estos vehículos por parte del mercado se verá impulsada por los objetivos de CO₂ más estrictos aplicables a partir de esa fecha. Esto también simplificaría la legislación y evitaría el riesgo de socavar su eficacia.

3) Un mecanismo para tener en cuenta la posible contribución de los combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono a los efectos de la evaluación del cumplimiento de los objetivos

A este respecto, se consideraron dos opciones: un factor de corrección del carbono o un régimen de créditos. Sin embargo, la opción preferida es no incluir un mecanismo de contabilización de este tipo, ya que no sería eficiente en términos de costes, ni para los fabricantes ni para los operadores y la sociedad en su conjunto, diluiría las responsabilidades de los distintos agentes para alcanzar los objetivos, socavaría la eficacia y aumentaría la carga administrativa y la complejidad. El fomento del uso de combustibles renovables y con bajas emisiones de carbono se lleva a cabo mediante la revisión de la Directiva sobre fuentes de energía renovables, el régimen de comercio de derechos de emisión de la UE y las Directivas sobre fiscalidad de la energía.

Adecuación regulatoria y simplificación

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

Con respecto al Reglamento actual, no se espera que la propuesta aumente los costes administrativos para las empresas y los ciudadanos. Además, con el fin de contribuir a la simplificación, se propone suprimir a partir de 2030 una disposición existente, a saber, el mecanismo de incentivos de «bonificación» para los vehículos de emisión cero o de baja emisión, e introducir una exención para los pequeños fabricantes.

Derechos fundamentales

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea⁵. En concreto, contribuye al objetivo de un elevado nivel de protección del

5. DO C 326 de 26.10.2012, p. 391.

medio ambiente de acuerdo con el principio de desarrollo sostenible establecido en el artículo 37 de dicha Carta.

4. Repercusiones presupuestarias

El análisis y el tratamiento de diferentes conjuntos de datos relacionados con las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados son elementos esenciales de la aplicación y el cumplimiento de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂. Habida cuenta de los importantes efectos jurídicos relacionados con el análisis y el tratamiento de dichos conjuntos de datos, se requieren esfuerzos para garantizar la corrección y fiabilidad de dichas actividades. Se necesitarían más recursos en la Comisión y en la Agencia Europea de Medio Ambiente. En la ficha de financiación legislativa figura un desglose detallado de las repercusiones presupuestarias.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación y comunicación

Ya existe un sistema bien establecido para supervisar la aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242. Los Estados miembros y los fabricantes comunican anualmente a la Comisión las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados matriculados por primera vez.

La Comisión, con el apoyo de la AEMA, publica anualmente los datos de control del período de comunicación anterior, entre ellos, el rendimiento específico del fabricante respecto de los objetivos de CO₂ o la trayectoria. La legislación seguirá basándose en este marco de seguimiento y cumplimiento bien establecido.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Artículo 1, apartado 1: modificación del artículo 1 - Objeto y objetivos

Se modifica el artículo 1 para explicar que la propuesta también establece el requisito de seguimiento y comunicación de determinados datos de los vehículos pesados nuevos.

Artículo 1, apartado 2: modificación del artículo 2 - Ámbito de aplicación

Se modifica el artículo 2 para ampliar el ámbito de aplicación del Reglamento al ámbito de aplicación más amplio del Reglamento (CE) 2018/956, incluidos ahora los remolques, los autobuses urbanos, los autocares y otros tipos de camiones. Las referencias a la Directiva 2007/46/CE⁶ (Directiva marco de homologación de tipo), que fue derogada a partir del 1 de septiembre de 2020, se sustituyen por referencias al Reglamento (UE) 2018/858⁷, que se aplica desde esa fecha. Los vehículos diseñados y fabricados o adaptados para su uso por la protección civil, los servicios de bomberos y las fuerzas de orden público no están sujetos a los objetivos de emisiones de CO₂.

Artículo 1, apartado 3: modificación del artículo 3 - Definiciones

Algunas definiciones se actualizan o añaden.

Artículo 1, apartado 4: nuevos artículos 3 bis y 3 ter

Se añade un artículo 3 bis, que establece en qué medida se reducirán en determinados años las emisiones específicas de CO₂ del parque de vehículos pesados nuevos de la Unión y define cómo se asignan dichos objetivos a los subgrupos de vehículos pesados.

6. Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos.

7. 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.

También aclara que los objetivos no se aplican a los vehículos especiales, todoterreno, especiales todoterreno y vehículos profesionales, como las grúas móviles y los vehículos forestales o agrícolas.

En el artículo 3 *ter* se establecen requisitos en materia de emisiones de CO₂ relacionados con el parque de remolques nuevos de la Unión, así como objetivos de vehículos de emisión cero para los autobuses urbanos. Este objetivo de cero emisiones de los vehículos no se aplica a los autocares utilizados para el transporte regional y de larga distancia de pasajeros, que solo están sujetos a los objetivos de reducción de las emisiones de CO₂ establecidos en el artículo 3 *bis*.

Artículo 1, apartado 6: modificación del artículo 5 - Vehículos pesados de emisión cero y de baja emisión

Se modifica el artículo 5 para poner fin al régimen de incentivos de emisión cero y de baja emisión en 2029.

Artículo 1, apartado 7: modificación del artículo 6 - Objetivos de emisiones específicas de CO₂ de un fabricante

Se modifica el artículo 6 para incluir las emisiones de CO₂ relacionadas con los remolques y el objetivo de vehículos de emisión cero de los autobuses en los objetivos de emisiones específicas de CO₂ de un fabricante.

Artículo 1, apartado 8: nuevos artículos 6 bis - Transferencia de vehículos entre fabricantes y 6 ter - Exención para los fabricantes que producen pocos vehículos

Se añade un nuevo artículo 6 *bis*, que ofrece a los fabricantes la posibilidad de transferir vehículos individuales con el fin de calcular sus emisiones específicas medias de CO₂, siempre que se cumplan determinadas condiciones.

Se añade un nuevo artículo 6 *ter*, que ofrece a los fabricantes responsables de matricular menos de cien vehículos pesados nuevos en la UE la posibilidad de quedar exentos de los objetivos de emisiones de CO₂.

Artículo 1, apartado 9: modificación del artículo 7 - Créditos y deudas de emisiones

Se modifica el artículo 7 para permitir a los fabricantes tener en cuenta los créditos de emisiones o las deudas de emisiones también después del período de comunicación de 2029. También se determina una trayectoria de reducción de las emisiones de CO₂ para el período de comunicación de los años 2030 a 2040.

Artículo 1, apartado 10: nuevos artículos 7 bis - Atribución de los vehículos a un fabricante y 7 ter - Cálculo de las emisiones específicas medias de CO₂ de los vehículos de la categoría M

Se añade un artículo 7 *bis* para establecer cómo se asignarán los vehículos matriculados a un fabricante para la evaluación del cumplimiento. Se añade un nuevo artículo 7 *ter* para establecer cómo se calcularán las emisiones específicas medias de CO₂ de los vehículos de la categoría M en caso de que el fabricante del vehículo primario no sea el fabricante del vehículo completado.

Artículo 1, apartado 12: modificación del artículo 9 - Verificación de los datos de control

Se modifica el artículo 9 para incluir otros casos en los que las autoridades de homologación de tipo y los fabricantes deben notificar a la Comisión cualquier desviación de los datos comunicados.

Artículo 1, apartado 13: modificación del artículo 10 - Evaluación de las emisiones de CO₂ de referencia

Se modifica el artículo 10 para incluir la evaluación de las emisiones de CO₂ de referencia de los subgrupos de vehículos que se han añadido al ámbito de aplicación ampliado.

Artículo 1, apartado 14: modificación del artículo 11 - Publicación de datos y rendimiento del fabricante

Se añade un nuevo apartado para que la Comisión pueda complementar los actos de ejecución a que se refiere el mismo artículo cuando las emisiones de referencia deban ajustarse debido a las modificaciones del procedimiento de determinación del CO₂.

Artículo 1, apartado 15: modificación del artículo 13 - Verificación de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados en circulación

En el artículo 13, apartado 3, se añade una frase que establece la obligación de que la autoridad de homologación de tipo responsable emita una declaración de corrección con los datos corregidos y la transmita a la Comisión y a las partes interesadas cuando los datos de la documentación de homologación de tipo no puedan corregirse con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858.

Artículo 1, apartado 16: nuevos artículos 13 bis a 13 septies

Los artículos 13 bis a 13 septies integran los artículos 4 a 9 del Reglamento (UE) 2018/956 en el Reglamento (UE) 2019/1242 modificado.

Nuevo artículo 13 bis - Seguimiento y comunicación por los Estados miembros

Se añade un nuevo artículo 13 bis, que se corresponde en gran medida con el artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/956, que establece la obligación de los Estados miembros de hacer un seguimiento y comunicar determinados datos sobre los vehículos pesados nuevos.

Nuevo artículo 13 ter - Seguimiento y comunicación por los fabricantes u otras entidades

Se añade un nuevo artículo 13 ter, que se corresponde en gran medida con el artículo 5 del Reglamento (UE) 2018/956, que establece la obligación de los fabricantes u otras entidades de hacer un seguimiento y comunicar determinados datos sobre los vehículos pesados nuevos. Se añade un nuevo apartado que aclara las obligaciones de los fabricantes y otras entidades responsables de la determinación de un vehículo pesado.

Nuevo artículo 13 quater - Registro central

Se añade un nuevo artículo 13 quater, que se corresponde en gran medida con el artículo 6 del Reglamento (UE) 2018/956, que establece la obligación de que la Comisión lleve y actualice un registro central.

Nuevo artículo 13 quinquies - Ensayos de verificación en carretera

Se añade un nuevo artículo 13 quinquies, que se corresponde en gran medida con el artículo 7 del Reglamento (UE) 2018/956, que establece la obligación de que la Comisión haga el seguimiento de los resultados de los ensayos de verificación en carretera de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (UE) 2018/956.

Nuevo artículo 13 sexies - Calidad de los datos

Se añade un nuevo artículo 13 sexies, que se corresponde en gran medida con el artículo 8 del Reglamento (UE) 2018/956, con la obligación de que la Comisión, las autoridades competentes y los fabricantes garanticen la calidad de los datos sobre la base de un acto de ejecución que adopte la Comisión.

Nuevo artículo 13 septies - Multas administrativas

Se añade un nuevo artículo 13 septies, correspondiente al artículo 9 del Reglamento (UE) 2018/956, sobre las multas administrativas.

Artículo 1, apartado 17: modificación del artículo 14 - Modificaciones de los anexos

El artículo 14 define todos los poderes otorgados a la Comisión para modificar los elementos técnicos de los anexos mediante actos delegados. Combina los poderes ya existentes otorgados por los Reglamentos (UE) 2018/956 y 2019/1242 y añade nuevos poderes, que se hicieron necesarios debido a la ampliación del ámbito de aplicación de la propuesta de Reglamento.

Artículo 1, apartado 18: modificación del artículo 15 - Revisión y presentación de informes

El artículo 15 sugiere una revisión de la propuesta de Reglamento en 2028.

Artículo 1, apartado 19: modificación del artículo 17 - Ejercicio de la delegación

Se actualizan los apartados 2, 3 y 6 para añadir las referencias a los poderes otorgados en virtud de los artículos adicionales recientemente añadidos que integran el antiguo Reglamento (UE) 2018/956 en cuanto al seguimiento y la comunicación.

El **artículo 2** deroga el Reglamento (UE) 2018/956.

El **artículo 3** establece la entrada en vigor del presente Reglamento.

2023/0042 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al refuerzo de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para vehículos pesados nuevos y a la integración de las obligaciones de comunicación, y se deroga el Reglamento (UE) 2018/956 (texto pertinente a efectos del EEE)

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁸,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁹,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) Abordar los retos relacionados con el clima y el medio ambiente y alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, adoptado en diciembre de 2015 en el marco de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (CMNUCC), constituye el núcleo de la Comunicación sobre el «Pacto Verde Europeo», adoptada por la Comisión el 11 de diciembre de 2019¹⁰. Las gravísimas consecuencias de la pandemia de COVID-19 para la salud y el bienestar económico de los ciudadanos de la Unión no han hecho sino reforzar la necesidad y el valor del Pacto Verde Europeo.

(2) El Pacto Verde Europeo combina un conjunto completo de medidas e iniciativas que se refuerzan entre ellas, cuyo objetivo es lograr la neutralidad climática en la Unión de aquí a 2050, y establece una nueva estrategia de crecimiento destinada a transformar la Unión en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, competitiva y que utiliza eficientemente los recursos, en la que el crecimiento económico esté dissociado del uso de los recursos. Ese Pacto aspira también a proteger, mantener y mejorar el capital natural de la Unión, así como a proteger la salud y el

8. DO C [...] de [...], p. [...].

9. DO C [...] de [...], p. [...].

10. Comunicación de la Comisión, de 11 de diciembre de 2019, sobre El Pacto Verde Europeo, COM(2019) 640 final.

bienestar de los ciudadanos frente a los riesgos y efectos medioambientales. Al mismo tiempo, esta transición afecta de manera diferente a mujeres y hombres y ejerce un efecto concreto sobre algunos grupos desfavorecidos, como las personas mayores, las personas con discapacidad y las personas pertenecientes a minorías raciales o étnicas. Por lo tanto, debe garantizarse que la transición sea justa e inclusiva, sin dejar a nadie atrás.

(3) La Unión se comprometió a reducir, de aquí a 2030, las emisiones netas de gases de efecto invernadero en el conjunto de su economía en al menos un 55% con respecto a los niveles de 1990 en la contribución determinada a nivel nacional actualizada presentada a la Secretaría de la CMNUCC el 17 de diciembre de 2020.

(4) En el Reglamento (UE) 2021/1119 del Parlamento Europeo y del Consejo¹¹, la Unión ha consagrado en su legislación el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en toda la economía de aquí a 2050. Dicho Reglamento establece también un compromiso vinculante de la Unión de reducir de aquí a 2030 las emisiones netas internas de gases de efecto invernadero (las emisiones tras la deducción de las absorciones) en al menos un 55% por debajo de los niveles de 1990.

(5) Se espera que todos los sectores de la economía, incluido el sector del transporte por carretera, contribuyan a lograr esta reducción de emisiones.

(6) El paquete legislativo «Objetivo 55», adoptado por la Comisión Europea en 2021, tiene por objeto aplicar el objetivo de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030. Abarca una serie de ámbitos de actuación: la revisión del Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo¹² es parte integral de dicho paquete.

(7) En la Comunicación REPowerEU¹³ se planteaba un plan para hacer que la Unión fuese independiente de los combustibles fósiles rusos mucho antes ya del fin de esta década. La Comunicación destaca la importancia, entre otras cosas, de seguir aumentando la eficiencia y reduciendo el consumo de combustibles fósiles en el sector del transporte, en el que la electrificación puede combinarse con el uso de hidrógeno no fósil para sustituir a los combustibles fósiles.

(8) A fin de contribuir a la reducción de las emisiones netas de gases de efecto invernadero de al menos un 55% de aquí a 2030 en comparación con 1990, y de conformidad con el principio de primacía de la eficiencia energética, es necesario reforzar los requisitos de reducción establecidos en el Reglamento (UE) 2019/1242 para los vehículos pesados. Asimismo, es necesario establecer una vía clara para nuevas reducciones más allá de 2030 a fin de contribuir a la consecución del objetivo de neutralidad climática para 2050.

(9) El refuerzo de los requisitos de reducción de las emisiones de CO₂ debe incentivar que haya un porcentaje cada vez mayor de vehículos de emisión cero desplegados en el mercado de la Unión, al tiempo que aporta beneficios a los usuarios y a los ciudadanos en términos de calidad del aire y ahorro energético, así como garantizar el mantenimiento de la innovación en la cadena de valor del automóvil. En la actualidad, los vehículos de emisión cero incluyen a los vehículos eléctricos con batería, los de pila de combustible y otros propulsados con hidrógeno, y las innovaciones tecnológicas continúan.

(10) En este contexto, deben fijarse nuevos objetivos reforzados de reducción de emisiones de CO₂ para los vehículos pesados nuevos aplicables a partir de 2030. Estos objetivos deben fijarse a un nivel que envíe una señal clara para acelerar la in-

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

12. 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 CO₂ 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).

13. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «Plan REPowerEU», COM(2022) 230 final de 18.5.2022.

corporación de los vehículos de emisión cero en el mercado de la Unión y estimular la innovación en tecnologías de emisión cero de una manera rentable.

(11) La actualización del nuevo modelo de industria¹⁴ prevé la creación conjunta de vías de transición ecológica y digital en cooperación con la industria, las autoridades públicas, los interlocutores sociales y otras partes interesadas. En este contexto, se está desarrollando una vía de transición para que el ecosistema de la movilidad acompañe la transición de la cadena de valor del automóvil. Esta vía debe prestar especial atención a las pymes de la cadena de suministro del automóvil y a la consulta de los interlocutores sociales, en particular por parte de los Estados miembros, y también apoyarse en la Agenda de Capacidades Europea con iniciativas como el Pacto por las Capacidades para movilizar al sector privado y a otras partes interesadas, con el fin de mejorar las capacidades y reciclar profesionalmente a los trabajadores europeos en vista de las transiciones ecológica y digital y del Mecanismo para el Impulso del Talento en el marco de la iniciativa para aprovechar el talento en las regiones de la UE. También se están abordando medidas e incentivos adecuados a escala europea y nacional para mejorar la asequibilidad de los vehículos de emisión cero. Esto podría incluir, por ejemplo, la posibilidad de que los Estados miembros utilicen la propuesta del Fondo Social para el Clima para ayudar a las microempresas a adquirir camiones de emisión cero.

El Plan Industrial del Pacto Verde¹⁵ mejorará la competitividad de la industria europea de cero emisiones netas y apoyará la rápida transición hacia la neutralidad climática. El objetivo de dicho Plan es crear un entorno más propicio para el aumento de la capacidad de fabricación de la UE en relación con las tecnologías y productos de cero emisiones netas necesarios para cumplir los ambiciosos objetivos climáticos de Europa.

(12) Los objetivos a escala del parque de la Unión deben complementarse con el necesario despliegue de la infraestructura de recarga y repostaje, tal como se establece en la propuesta de Reglamento de la Comisión relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos¹⁶.

(13) La transición hacia la neutralidad climática requiere inversiones significativas en las redes eléctricas, en particular en la mejora de la capacidad, la resiliencia y el almacenamiento, así como conexiones adicionales. En lo que respecta a los vehículos pesados, con los niveles objetivo propuestos en el artículo 3 *bis* para el año 2030, la proporción de vehículos de emisión cero en el parque total de vehículos que circulan por carretera, así como el consumo de electricidad en el sector, seguirán siendo limitados. Por lo tanto, la repercusión correspondiente en la red eléctrica también seguirá siendo limitada.

(14) Los fabricantes deben contar con la flexibilidad suficiente para adaptar sus flotas a lo largo del tiempo con el fin de gestionar de manera rentable la transición hacia vehículos de emisión cero, por lo que conviene mantener el enfoque de reducción de los niveles objetivo en etapas de cinco años.

(15) Debido a la estructura heterogénea del parque total de camiones, no es posible predecir plenamente si, para todos los usos especializados, los avances tecnológicos serán lo suficientemente rápidos como para garantizar que la tecnología de cero emisiones de escape será una opción viable. Por ejemplo, hay usos, como vehículos pesados de larga distancia en circunstancias meteorológicas y morfológicas territoriales específicas, y autocares y camiones para aplicaciones críticas de seguridad y protección, que no pueden alcanzarse mediante tecnologías de cero emisiones de escape. Los vehículos en cuestión deben constituir una proporción limitada

14. Comunicación de la Comisión «Actualización del nuevo modelo de industria de 2020: Creación de un mercado único más sólido para la recuperación de Europa» [COM(2021) 350 final de 5 de mayo de 2021].

15. COM(2023) 62 final.

16. Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, 14.7.2021, COM(2021) 559 final.

del total del parque de vehículos pesados. A la vista de estas consideraciones, debe dejarse cierto margen en el objetivo para 2040 con el fin de adaptarse a la evolución de la tecnología que aún ha de producirse.

(16) Al basar la adjudicación de contratos para la adquisición o el uso de los vehículos a que se refiere el punto 4.2 del anexo I, los poderes adjudicadores o las entidades adjudicadoras deben considerar la resiliencia del suministro, en particular teniendo en cuenta las «Directrices sobre la participación de licitadores y bienes de terceros países en el mercado de contratación pública de la UE» [C (2019) 5494 final].

(17) Con los objetivos más estrictos a escala del parque de la Unión a partir de 2030, los fabricantes deberán poner muchos más vehículos de emisión cero en el mercado de la Unión. En este contexto, el mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero o de baja emisión dejaría de cumplir su finalidad original y podría socavar la eficacia del Reglamento (UE) 2019/1242. El mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero o de baja emisión se suprime a partir de 2030.

(18) La posibilidad de asignar los ingresos procedentes de las primas por exceso de emisiones a un fondo específico o a un programa pertinente se ha evaluado de conformidad con el artículo 15, apartado 4, del Reglamento (UE) 2019/1242, con la conclusión de que esto aumentaría significativamente la carga administrativa, sin aportar beneficios directos al sector del automóvil en su transición. Por consiguiente, los ingresos procedentes de las primas por exceso de emisiones se deben seguir considerando ingresos del presupuesto general de la Unión, de conformidad con el artículo 8, apartado 4, del Reglamento (UE) 2019/1242.

(19) El objeto debe ampliarse para incluir también las obligaciones de seguimiento y comunicación que se integran en el Reglamento (UE) 2019/1242 mediante el presente Reglamento.

(20) El Reglamento (UE) 2019/1242 debe modificarse para abarcar el mismo ámbito de aplicación que el Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷.

(21) En el caso de los vehículos que no entran en el ámbito de aplicación de la legislación sobre homologación de tipo de automóviles, como los tractores agrícolas y forestales, los vehículos diseñados y fabricados para su uso por las fuerzas armadas y los vehículos de orugas, las emisiones de CO₂ no están determinadas y, por lo tanto, estos vehículos no tienen que cumplir los objetivos de CO₂ establecidos en el presente Reglamento.

Los vehículos diseñados y fabricados o adaptados para su uso por la protección civil, los servicios de bomberos y las fuerzas de orden público o de urgencias médicas homologados voluntariamente también deben quedar exentos de la obligación de cumplir los objetivos de CO₂ del presente Reglamento, a fin de no crear un incentivo para dejar de homologar voluntariamente dichos vehículos, lo que tendría consecuencias negativas para la seguridad y el medio ambiente, a menos que el fabricante solicite la inclusión de dichos vehículos.

Los Estados miembros también deben estar facultados para indicar una exención de la obligación de cumplir los objetivos para aquellos vehículos no diseñados específicamente, pero matriculados, para su uso por la protección civil, los servicios de bomberos, las fuerzas de orden público, los servicios armados o las urgencias médicas, como los autocares normales utilizados para el transporte de la policía o del ejército, confirmando que dicha exención responde al interés público.

En cuanto a determinados grupos de vehículos que disponen de una homologación de tipo, pero cuyas emisiones de CO₂ aún no se han determinado por razones

17. Reglamento (UE) 2018/956 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 28 de junio de 2018, sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos (DO L 173 de 9.7.2018, p. 1).

técnicas, no tienen que cumplir los objetivos de CO₂ establecidos en el presente Reglamento. Se trata, por ejemplo, de vehículos especiales, como grúas móviles, portadores de multiequipos hidráulicos o vehículos de transporte de carga excepcional, vehículos todoterreno, como determinados vehículos utilizados para fines mineros, forestales y agrícolas, así como otros vehículos con configuraciones no normalizadas de ejes, como los vehículos de más de cuatro ejes o más de dos ejes motores, los autobuses pequeños con una masa máxima inferior a 7,5 t y los camiones pequeños con una masa máxima inferior a 5 t.

Los vehículos profesionales, como los camiones de basura, los volquetes o las hormigoneras, deben seguir estando exentos del cálculo de las emisiones específicas medias de CO₂ de los fabricantes.

(22) Deben introducirse determinadas definiciones para armonizar la terminología con la de la legislación de la Unión sobre homologación de tipo de los vehículos, en particular el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁸ y el Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión¹⁹.

(23) A efectos de la recién introducida transferencia de vehículos entre fabricantes y del establecimiento de una exención para los fabricantes que solo producen pocos vehículos, debe añadirse al Reglamento (UE) 2019/1242 una definición del término «grupo de entidades vinculadas», en esencia, siguiendo la terminología utilizada en el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰ para los vehículos ligeros.

(24) A la hora de definir las obligaciones de los fabricantes individuales, los objetivos de reducción de CO₂ a escala del parque de la Unión para el nuevo parque de vehículos pesados deben traducirse en objetivos de reducción específicos para los subgrupos que deben definirse según las características técnicas de los vehículos que incluyen.

(25) Dado que las emisiones de CO₂ relacionadas con los remolques tienen una gran repercusión en las emisiones globales de CO₂ y en el consumo de energía de los vehículos de motor, también deben definirse los objetivos correspondientes a los remolques.

(26) Debido a la preparación técnica del subsector y a la necesidad de mejorar la calidad del aire en las ciudades, debe establecerse una cuota mínima obligatoria de nuevos autobuses urbanos de emisión cero.

(27) Una cuota mínima obligatoria de autobuses urbanos de emisión cero debe reflejar la necesidad social de un transporte público asequible, también en las zonas rurales. El aumento de la oferta de autobuses urbanos de emisión cero como resultado de dicha cuota mínima obligatoria debe tener un efecto positivo en el coste de adquisición, tanto en términos del precio de compra inicial como del coste total de la propiedad de autobuses urbanos de emisión cero, que refleje el ahorro de combustibles fósiles como consecuencia de su funcionamiento. La contratación conjunta de autobuses urbanos sobre la base de la plataforma *Clean Bus Europe* puede reducir aún más el coste de adquisición de dichos autobuses, y los Estados miembros podrían utilizar la propuesta del Fondo Social para el Clima para apoyar a los ciudadanos vulnerables con billetes o abonos de transporte público reducidos o gratui-

18. 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.

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

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

tos. Por último, los autobuses y autocares regionales y de larga distancia, también para el transporte en las zonas rurales, siguen estando sujetos a los objetivos para los vehículos pesados. El apoyo del Fondo Social para el Clima podría abordar las necesidades específicas de las zonas rurales y prevenir la pobreza en el transporte²¹ garantizando el acceso a un transporte público asequible.

(28) El factor de emisión cero y de baja emisión debe aplicarse por última vez al período de comunicación del año 2029, ya que después de ese tiempo ya no se considera necesario como incentivo para promover la entrada en el mercado de los vehículos de emisión cero.

(29) Dado que son las entidades comerciales y no las jurídicas las que deben tenerse en cuenta a efectos de cumplimiento, debe permitirse a los fabricantes económicamente vinculados, dentro de determinados límites, transferir vehículos entre ellos a efectos de la contabilidad de estos vehículos con arreglo al Reglamento (UE) 2019/1242.

(30) Además, con el fin de reforzar el desarrollo de nuevas tecnologías de emisión cero en pequeñas y medianas empresas especializadas, también debe ser posible transferir vehículos de emisión cero entre entidades no vinculadas.

(31) A fin de evitar costes de cumplimiento desproporcionadamente elevados y de reducir la carga administrativa, los fabricantes que produzcan pocos vehículos que cumplan determinados requisitos legales deben quedar exentos del cumplimiento de los objetivos de emisiones de CO₂. Dado que están obligados a cumplir las obligaciones de comunicación del Reglamento (UE) 2019/1242, existe un mecanismo de control adecuado para dichos fabricantes.

(32) El actual sistema de créditos y deudas de emisiones plurianuales debe ampliarse hasta 2039, ya que los objetivos de reducción siguen reforzándose más allá de 2030 hasta 2040 y requieren avances técnicos prospectivos de los fabricantes durante ese período.

(33) El Reglamento (UE) 2019/1242 debe establecer claramente, para cada categoría de vehículos, quién es el fabricante al que debe atribuirse un vehículo, teniendo en cuenta específicamente las diferentes constelaciones de los vehículos de la categoría M.

(34) Las normas sobre la verificación de los datos de control también deben abarcar posibles correcciones *ex post* de errores en dichos datos comunicados y la manera en que la Comisión debe gestionar dichas correcciones para la aplicación de los objetivos de emisiones de CO₂ del parque de vehículos.

(35) La evaluación de las emisiones de CO₂ de referencia debe modificarse para incluir también los subgrupos de vehículos recientemente incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento 2019/1242.

(36) El seguimiento y la comunicación por parte de los fabricantes y los Estados miembros es una condición previa esencial para la aplicación del Reglamento (UE) 2019/1242. La fusión del Reglamento (UE) 2018/956 en el Reglamento (UE) 2019/1242 debe generar sinergias y permitir la interpretación de las disposiciones teniendo en cuenta los objetivos de ambos Reglamentos.

(37) Con ocasión de la fusión de las disposiciones sobre seguimiento y comunicación en el Reglamento (UE) 2019/1242, debe aprovecharse la oportunidad para modificar ligeramente dichas disposiciones a la luz de la experiencia adquirida en los dos primeros ciclos de comunicación en virtud del Reglamento (UE) 2018/956.

(38) Teniendo en cuenta que la determinación ya no será realizada por los fabricantes por sí solos, la comunicación de las emisiones de CO₂ y otros datos técnicos de los vehículos debe ampliarse más allá de los fabricantes a las entidades que lleven a cabo la determinación de los vehículos con arreglo al Reglamento (UE)

21. En consonancia con la definición del Reglamento relativo al Fondo Social para el Clima, artículo 2, apartado 2 *bis*.

2017/2400 y al Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión²². Los datos que deben comunicarse deben incluir el archivo de registro del fabricante.

(39) La Comisión debe estar facultada para tener en cuenta el progreso técnico, la evolución de la logística del transporte de mercancías, los ajustes necesarios basados en la aplicación del presente Reglamento y las modificaciones de la legislación subyacente en materia de homologación de tipo, así como para garantizar que los requisitos de datos y el procedimiento de seguimiento y comunicación sigan siendo pertinentes a lo largo del tiempo para evaluar la contribución del parque de vehículos pesados a las emisiones de CO₂, garantizar la disponibilidad de datos sobre tecnologías nuevas y avanzadas de reducción de CO₂ y sobre los resultados de los ensayos de verificación en carretera, así como para garantizar que los intervalos de valor de resistencia aerodinámica siguen siendo pertinentes a efectos de información y comparabilidad, y también para complementar las disposiciones sobre multas administrativas.

(40) Por estas razones, debe delegarse en la Comisión la facultad de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea en lo que se refiere a la modificación de los criterios que definen los subgrupos de vehículos y los vehículos profesionales, para los intervalos operativos de las diferentes tecnologías de propulsión eléctrica, la lista y el peso de los perfiles de misión, las cargas útiles, el número de pasajeros, las masas de pasajeros, las cargas útiles máximas técnicamente admisibles, el número máximo de pasajeros y los volúmenes de carga de los subgrupos de vehículos y los valores de kilometraje anuales; a la modificación de los requisitos en materia de datos y el procedimiento de seguimiento y comunicación establecidos en los anexos del presente Reglamento; a la especificación de los datos que deben comunicar los Estados miembros para el seguimiento de los resultados de los ensayos de verificación en carretera, a la modificación de los intervalos de valor de resistencia aerodinámica; y a la definición de los criterios, el cálculo y el método de recaudación de las multas administrativas impuestas a los fabricantes. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016. 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.

(41) El Reglamento (UE) 2018/956 debe derogarse con un calendario que permita concluir el período de comunicación en curso en el momento de la entrada en vigor del presente Reglamento con arreglo a las normas aplicables al inicio de dicho período de comunicación, incluidos todos los procesos posteriores al tratamiento de los datos recogidos. Por consiguiente, el presente Reglamento debe aplicarse desde el inicio del siguiente período de comunicación.

(42) Procede, por lo tanto, modificar el Reglamento (UE) 2019/1242 en consecuencia,

Han adoptado el presente reglamento:

Artículo 1. Modificaciones del Reglamento (UE) 2019/1242

El Reglamento (UE) 2019/1242 queda modificado como sigue:

1) el artículo 1 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 1. Objeto y objetivo

22. Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión, de 1 de agosto de 2022, por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo al rendimiento de los remolques pesados con respecto a su influencia en las emisiones de CO₂, el consumo de combustible, el consumo de energía y la autonomía con cero emisiones de los vehículos de motor, y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683, DO L 205 de 5.8.2022, p. 145.

1. El presente Reglamento establece requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para los vehículos pesados nuevos para contribuir al cumplimiento del objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2018/842²³, y de los objetivos del Acuerdo de París²⁴, así como para garantizar el funcionamiento adecuado del mercado interior.

2. El presente Reglamento establece asimismo los requisitos para la comunicación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión.»;

2) el artículo 2 se modifica como sigue:

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

«1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos nuevos que hayan recibido una homologación de tipo o una homologación individual con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858 o que no requieran una homologación de tipo con arreglo al artículo 2, apartado 3, del mismo Reglamento, pertenecientes a las categorías siguientes:

a) M² y M³;

b) N₁, que no entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) 2019/631, N₂ y N₃;

c) O₃ y O₄.

A efectos del presente Reglamento, dichos vehículos se considerarán vehículos pesados. Los vehículos incluidos en las letras a) y b) se denominarán vehículos pesados de motor.

Las categorías de vehículos mencionadas en el presente Reglamento hacen referencia a las categorías de vehículos tal como se definen en el artículo 4 del Reglamento (UE) 2018/858 y en su anexo I.»;

b) el apartado 2 se modifica como sigue:

i) el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

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

ii) se añade el párrafo siguiente:

«El apartado 1 no se aplicará a los vehículos matriculados por primera vez durante un período no superior a un mes y matriculados únicamente con fines de transición a un país no perteneciente a la Unión.»;

c) se añaden los apartados 4, 5 y 6 siguientes:

«4. No obstante lo dispuesto en el artículo 2, apartado 3, del Reglamento (UE) 2017/2400, los vehículos homologados que entren en el ámbito de aplicación del artículo 2, apartado 3, letra b), del Reglamento (UE) 2018/858 no estarán sujetos a los objetivos en materia de emisiones de CO₂ establecidos en el artículo 3 *bis* del presente Reglamento, a menos que el fabricante opte por incluir dichos vehículos en el cálculo de sus emisiones y objetivos específicos de CO₂ al comunicar el vehículo de conformidad con el anexo IV, parte B, del presente Reglamento.

5. Los vehículos distintos de los mencionados en el apartado 4 matriculados para su uso por la protección civil, los servicios de bomberos, las fuerzas de orden público, los servicios armados o las urgencias médicas no estarán sujetos a los objetivos de emisiones de CO₂ con arreglo al artículo 3 *bis* si un Estado miembro lo indica en el proceso de matriculación y comunicación, confirmando así en los datos comunicados de conformidad con el anexo IV, parte A, que la finalidad del vehículo no

23. Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros entre 2021 y 2030 que contribuyan a la acción por el clima, con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 16 de 19.6.2018, p. 26).

24. DO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

puede ser atendida por igual por un vehículo de emisión cero y, por tanto, redundando en el interés público matricular un vehículo con un motor de combustión para cumplir esa finalidad.

6. Las obligaciones de comunicación establecidas en los artículos 13 *bis* a 13 *septies* se aplicarán también a los vehículos que no estén sujetos a objetivos de emisiones de CO₂ de conformidad con los apartados 4 y 5 del presente artículo.»;

3) el artículo 3 se modifica como sigue:

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

«1) “emisiones de CO₂ de referencia”: la media de las emisiones específicas de CO₂ en el período de referencia de todos los vehículos pesados nuevos en cada uno de los subgrupos de vehículos, determinadas de conformidad con el punto 3 del anexo I;»;

b) Se insertan los puntos 3 *bis* y 3 *ter* siguientes:

«3 *bis*) “período de comunicación”: el período de un año determinado comprendido entre el 1 de julio y el 30 de junio del año siguiente;

3 *ter*) “período de referencia”: el período de comunicación de un año determinado con respecto al cual se especifican las obligaciones reglamentarias de reducción para un subgrupo de vehículos determinado en virtud del presente Reglamento;»;

c) el punto 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5) “objetivo de emisiones específicas de CO₂”: el objetivo de las emisiones de CO₂ de un solo fabricante, determinado anualmente para el período de comunicación precedente de conformidad con el punto 4 del anexo I;»;

d) el punto 9 se sustituye por el texto siguiente:

«9) “vehículos profesionales”: vehículos pesados destinados a ser utilizados para tareas específicas que, de acuerdo con la información de su certificado de conformidad comunicada por los Estados miembros, cumple los criterios establecidos en el punto 1.2 del anexo I;»;

e) se suprime el punto 10;

f) se insertan los puntos 10 *bis* y 10 *ter* siguientes:

«10 *bis*) “responsable de comunicación”: una entidad responsable de la comunicación de datos a la Comisión;

10 *ter*) «determinación de un vehículo pesado»: la determinación de sus emisiones de CO₂ o parámetros de entrada de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (UE) 2017/2400, o la evaluación de su rendimiento con respecto a su influencia en las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de conformidad con el artículo 8 del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 de la Comisión;»;

g) el punto 11 se sustituye por el texto siguiente:

«11) “vehículo de emisión cero”: los siguientes vehículos:

a) un vehículo pesado de motor con un máximo de 5 g/(t·km) o 5 g/(p·km) de emisiones de CO₂ determinadas de conformidad con el artículo 9 del Reglamento (UE) 2017/2400;

b) un vehículo pesado de motor que cumpla las condiciones del punto 1.1.4 del anexo I del presente Reglamento si no se han determinado emisiones de CO₂ de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/2400;

c) un remolque equipado con un dispositivo que ayude de forma activa a su propulsión y que no tenga un motor de combustión interna, o que tenga un motor de combustión interna que emita menos de 5 g CO₂/kWh, determinado de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo y sus medidas de ejecución, o con el Reglamento n.º 49 de la CEPE.».

h) el punto 12 se sustituye por el texto siguiente:

«12) “vehículo pesado de baja emisión”: un vehículo pesado que no sea un vehículo pesado de emisión cero, con emisiones específicas de CO₂ de menos de la mitad de las emisiones de CO₂ de referencia de todos los vehículos del subgrupo

de vehículos al que pertenece el vehículo pesado, determinadas en virtud del punto 2.3.4 del anexo I;»;

i) se añaden los puntos 16 a 23 siguientes:

«16) “vehículo primario de un vehículo pesado”: un vehículo primario tal como se define en el artículo 3, punto 22, del Reglamento (UE) 2017/2400, para cuya simulación se asigna una carrocería genérica que corresponde a la carrocería real del vehículo pesado con respecto a sus configuraciones de piso (bajo/alto, un solo piso/dos pisos) y cualquier otro parámetro aplicable;

17) “vehículo completado”: tal como se define en el artículo 3, punto 26, del Reglamento (UE) 2018/858;

18) “vehículo completo”: tal como se define en el artículo 3, punto 27, del Reglamento (UE) 2018/858;

19) “vehículo todoterreno”: un vehículo todoterreno tal como se define en el anexo I, parte A, punto 2.1, del Reglamento (UE) 2018/858;

20) “vehículo especial”: tal como se define en el artículo 3, punto 31, del Reglamento (UE) 2018/858;

21) “vehículo especial todoterreno”: vehículo especial todoterreno según se especifica en el anexo I, parte A, punto 2.3.1, del Reglamento (UE) 2018/858;

22) “certificado de conformidad”: tal como se define en el artículo 3, punto 5, del Reglamento (UE) 2018/858;

23) “contrato público”: en el contexto de los procedimientos de contratación pública y salvo disposición contraria, un contrato público tal como se define en el artículo 2, apartado 1, punto 5, de la Directiva 2014/24/UE, “contratos” tal como se definen en el artículo 2, punto 1, de la Directiva 2014/25/UE, así como “concesiones” tal como se definen en el artículo 5, punto 1, de la Directiva 2014/23/UE;»;

j) se añade el apartado siguiente:

«A efectos del presente Reglamento se entenderá por “grupo de fabricantes vinculados” un fabricante y sus empresas vinculadas.

Por “empresas vinculadas” se entenderá:

a) las empresas en las que el fabricante disponga, directa o indirectamente:

i) del poder de ejercer más de la mitad de los derechos de voto, o

ii) del poder de designar a más de la mitad de los miembros del consejo de vigilancia o de administración o de los órganos que representen legalmente a la empresa, o

iii) del derecho a dirigir las actividades de la empresa;

b) las empresas que dispongan, directa o indirectamente, de los derechos o facultades mencionados en la letra a) con respecto del fabricante;

c) aquellas en las que una empresa de las contempladas en la letra b) disponga, directa o indirectamente, de los derechos o facultades enumerados en la letra a);

d) las empresas en las que el fabricante disponga, conjuntamente con una o varias de las empresas mencionadas en las letras a), b) o c), de los derechos o facultades enumerados en la letra a), o aquellas en las que dos o más de estas últimas empresas dispongan conjuntamente de esos derechos o facultades;

e) las empresas en las que los derechos o facultades enumerados en la letra a) sean titularidad conjunta del fabricante o de una o varias de sus empresas vinculadas, mencionadas en las letras a) a d), y uno o varios terceros.»;

4) se insertan los artículos 3 *bis* a 3 *quater* siguientes:

«Artículo 3 *bis*. Objetivos de emisiones de CO₂

1. Las emisiones medias de CO₂ del parque de vehículos de motor pesados nuevos de la Unión, distintos de los vehículos especiales, todoterreno, todoterreno especiales y profesionales, se reducirán en los siguientes porcentajes en comparación con las emisiones medias de CO₂ del período del año 2019:

a) para los subgrupos de vehículos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH para los períodos de comunicación de los años 2025 a 2029, en un 15%,

b) para todos los subgrupos de vehículos para los períodos de comunicación de los años 2030 a 2034, en un 45%,

c) para todos los subgrupos de vehículos para los períodos de comunicación de los años 2035 a 2039, en un 65%,

d) para todos los subgrupos de vehículos para los períodos de comunicación de los años a partir de 2040, en un 90%.

2. A estos objetivos de emisiones de CO₂, los subgrupos de vehículos deben contribuir con arreglo a lo establecido en el punto 4.3 del anexo I.

3. Las emisiones de CO₂ relacionadas con el parque de remolques nuevos de la Unión se mejorarán de conformidad con el punto 4.3 del anexo I.

Artículo 3 *ter*. Objetivo de vehículos de emisión cero para los autobuses urbanos

1. En el caso de los vehículos a que se refiere el anexo I, punto 4.2, los fabricantes cumplirán las proporciones mínimas de vehículos de emisión cero en su parque de vehículos pesados nuevos establecidas en el anexo I, punto 4.3. En el caso de los autobuses urbanos nuevos, la proporción de vehículos de emisión cero será del 100% a partir del período de comunicación del año 2030.

2. Los Estados miembros podrán decidir excluir de la obligación prevista en el presente artículo una proporción limitada de los autobuses urbanos matriculados en cada período de comunicación, confirmando que la finalidad del vehículo no puede ser atendida por igual por un vehículo de emisión cero y, por tanto, redundante en el interés público matricular un vehículo de emisión distinta de cero para cumplir esa finalidad, debido a la rentabilidad socioeconómica en vista de la morfología territorial o las circunstancias meteorológicas específicas.

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 a fin de definir la proporción máxima de vehículos que un Estado miembro puede excluir y los costes y beneficios socioeconómicos habida cuenta de la morfología territorial y las circunstancias meteorológicas que justifican la exclusión mencionada en el apartado anterior.

3. En relación con la utilización de los vehículos a que se refiere el presente artículo, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 a fin de establecer especificaciones técnicas comunes, en particular normas, en relación con:

a) la interoperabilidad técnica y abierta entre la infraestructura de recarga y repostaje y los vehículos, en términos de conexiones físicas e intercambio de comunicaciones;

b) el intercambio y uso seguros de los datos generados.

Artículo 3 *quater*. Procedimientos de contratación pública

1. Los poderes o entidades adjudicadores aplicarán, para la adjudicación de los contratos públicos para la adquisición o el uso de los vehículos a que se refiere el artículo 3 *ter*, el criterio de la oferta más ventajosa económicamente, que incluirá la mejor relación calidad-precio y la contribución de la oferta a la seguridad del suministro, respetando el Derecho internacional aplicable.

2. La contribución de la oferta a la seguridad del suministro se evaluará, entre otras cosas, sobre la base de:

a) la proporción de productos u ofertas originarios de terceros países, determinada de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 952/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo;

b) la introducción por parte de terceros países de una medida restrictiva o distorsionadora sobre dichos vehículos o de la interoperabilidad técnica y abierta entre la infraestructura de recarga y repostaje y los vehículos;

c) la disponibilidad de piezas de recambio esenciales para el funcionamiento del equipo objeto de la licitación;

d) el compromiso del licitador de que los posibles cambios en su cadena de suministro durante la ejecución del contrato no afectarán negativamente a dicha ejecución;

e) una certificación o documentación que demuestre que la organización de la cadena de suministro del licitador le permitirá cumplir el requisito de seguridad del suministro.

3. De conformidad con el artículo 3 *ter*, la contribución del licitador a la seguridad del suministro tendrá una ponderación de entre el 15% y el 40% de los criterios de adjudicación.»;

5) en el artículo 4, párrafo primero, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) los datos comunicados para los vehículos pesados nuevos del fabricante matriculados en el período de comunicación precedente; y»;

6) el artículo 5 se modifica como sigue:

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

«1. A partir del 1 de julio de 2020 y en cada período de comunicación posterior hasta el período de comunicación del año 2029, la Comisión determinará para cada fabricante el factor de emisión cero y de baja emisión para el período de comunicación precedente.

El factor de emisión cero y baja emisión tendrá en consideración el número y las emisiones de CO₂ de todos los vehículos pesados de emisión cero y de baja emisión del parque del fabricante.»;

b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Para los períodos de comunicación de 2025 a 2029, el factor de emisión cero y de baja emisión se determinará, sobre la base de un índice de referencia del 2%, de conformidad con el punto 2.3.2 del anexo I.»;

c) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. El factor de emisión cero y de baja emisión reducirá las emisiones específicas medias de CO₂ de un fabricante hasta un máximo del 3%. La contribución de los vehículos de emisión cero de la categoría N, distintos de los de los subgrupos 4-UD, 4-RD, 4-LH, 5-RD, 5-LH, 9-RD, 9-LH, 10-RD, 10-LH, a dicho factor reducirá las emisiones específicas medias de CO₂ de un fabricante hasta un máximo del 1,5%.»;

7) el artículo 6 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 6. Objetivos de emisiones específicas de CO₂ de un fabricante

Para el período de comunicación del año 2025 y en cada período de comunicación posterior, la Comisión determinará para cada fabricante un objetivo de emisiones específicas de CO₂ para el período de comunicación precedente. Dicho objetivo se determinará de conformidad con el punto 4.1 del anexo I.»;

8) se insertan los artículos 6 *bis* y 6 *ter* siguientes:

«Artículo 6 *bis*. Transferencia de vehículos entre fabricantes

1. A efectos del cálculo de las emisiones específicas medias de CO₂ de los fabricantes de conformidad con el artículo 4 y el punto 2.2 del anexo I, los vehículos individuales podrán transferirse entre fabricantes, siempre que se cumplan las siguientes condiciones:

a) para todas las transferencias: la solicitud deberá ser presentada conjuntamente por el fabricante transmisor y el receptor;

b) para las transferencias de vehículos distintos de los vehículos de emisión cero, el fabricante transmisor y el receptor deben pertenecer a un grupo de fabricantes vinculados;

c) para las transferencias de vehículos de emisión cero entre fabricantes que no pertenezcan a un grupo de fabricantes vinculados: el número de vehículos de emi-

sión cero transferidos a un fabricante no debe superar el 5% de todos sus vehículos pesados nuevos matriculados en un período de comunicación determinado.

Los fabricantes comunicarán las solicitudes de transferencia a la Comisión haciendo uso de las herramientas electrónicas facilitadas por la Comisión.

2. Cuando la Comisión considere que se cumplen las condiciones de una transferencia, no tendrá en consideración el vehículo transferido para el cálculo de los valores pertinentes para el fabricante transmisor, sino que lo tendrá en consideración para el cálculo de los valores pertinentes para el fabricante receptor.

Artículo 6 *ter*. Exención para los fabricantes que producen pocos vehículos

1. Si en un período de comunicación determinado se matricularon menos de cien vehículos pesados nuevos de un fabricante, las emisiones específicas medias de CO₂ conforme a lo dispuesto en el artículo 4 y en el punto 2.7 del anexo I, y los objetivos de emisiones específicas de CO₂ conforme a lo dispuesto en el artículo 6 y en el punto 4.1 del anexo I se fijarán en «0» en el período de comunicación correspondiente.

2. Los valores de las emisiones específicas medias de CO₂ y de las emisiones específicas de CO₂ no se incluirán en la publicación con arreglo al artículo 11 en el caso de los fabricantes y períodos de comunicación en cuestión.

3. La exención establecida en el apartado 1 no se aplicará en un período de comunicación determinado en ninguno de los siguientes casos:

a) a petición del fabricante;

b) si el fabricante solicita una transferencia de vehículos de conformidad con el artículo 6 *bis*;

c) si el fabricante forma parte de un grupo de fabricantes vinculados con otro fabricante al que no se aplica la exención del apartado 1, o de un grupo de fabricantes vinculados que matricularon colectivamente más de cien vehículos en ese período de comunicación.

4. Los fabricantes que formen parte de un grupo en el sentido del apartado 3, letra c), informarán a la Comisión si han matriculado menos de cien vehículos en un período de comunicación determinado.

5. Los fabricantes a los que no se aplique la exención establecida en el apartado 1 informarán a la Comisión, en cada período de comunicación, de todas sus empresas vinculadas que cumplan las condiciones de la exención establecida en el apartado 1.

6. Los fabricantes comunicarán la información necesaria a la Comisión haciendo uso de las herramientas electrónicas facilitadas por la Comisión.»;

9) el artículo 7 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, párrafo primero, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«Con el fin de determinar el cumplimiento de un fabricante de sus objetivos de emisiones específicas de CO₂ en los períodos de comunicación de los años 2025 a 2039, deben tenerse en cuenta sus créditos o deudas de emisiones determinados de conformidad con el anexo I, punto 5, que corresponden al número de vehículos pesados nuevos del fabricante en un período de comunicación, multiplicados por:»;

b) en el apartado 1, párrafo segundo, «2029» se sustituye por «2039»;

c) en el apartado 1, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Las deudas de emisiones se adquirirán en los períodos de comunicación de los años 2025 a 2039. No obstante, la deuda de emisiones total de un fabricante no podrá superar el 5% del objetivo de emisiones específicas de CO₂ del fabricante multiplicado por el número de vehículos pesados del fabricante en ese período («límite de deuda de emisiones»).»;

d) en el apartado 1, el párrafo cuarto se sustituye por el texto siguiente:

«Los créditos y deudas de emisiones adquiridos en los períodos de comunicación de los años 2025 a 2039, cuando sean aplicables, se transferirán de un período

de comunicació al siguiente. No obstante, todas las deudas de emisiones restantes se saldarán en los períodos de comunicación de los años 2029, 2034 y 2039»;

e) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Las trayectorias de reducción de las emisiones de CO₂ se establecerán para cada fabricante de conformidad con el anexo I, punto 5.1, basadas en las trayectorias lineales siguientes:

a) entre las emisiones de CO₂ de referencia y el objetivo de emisiones de CO₂ para el período de comunicación de los años 2025 o 2030, tal como se especifica en el artículo 3 *bis*, apartado 1, letras a) y b);

b) entre el objetivo de emisiones de CO₂ para el período de comunicación del año 2025 y el objetivo de emisiones de CO₂ para el período de comunicación del año 2030, tal como se especifica en el artículo 3 *bis*, apartado 1, letra b);

c) entre el objetivo de emisiones de CO₂ para el período de comunicación del año 2030 y el objetivo de emisiones de CO₂ para el período de comunicación del año 2035, tal como se especifica en el artículo 3 *bis*, apartado 1, letra c); y

d) entre el objetivo de emisiones de CO₂ para el período de comunicación del año 2035 y el objetivo de emisiones de CO₂ para el período de comunicación del año 2040, tal como se especifica en el artículo 3 *bis*, apartado 1, letra d).»;

10) se insertan los artículos 7 *bis* y 7 *ter* siguientes:

«Artículo 7 *bis*. Atribución de vehículos a un fabricante

Al calcular las emisiones específicas medias de CO₂ en el artículo 4 y los objetivos de emisiones específicas de CO₂ del artículo 6, los vehículos matriculados en un período de comunicación determinado se atribuirán a los siguientes fabricantes:

a) para los vehículos de la categoría N, al fabricante de vehículos tal como se define en el artículo 3, punto 4 *bis*, del Reglamento (UE) 2017/2400;

b) para los vehículos de la categoría M, al fabricante del vehículo primario tal como se define en el artículo 3, punto 29, del Reglamento (UE) 2017/2400;

c) para los vehículos de la categoría O, al fabricante de vehículos tal como se define en el artículo 2, punto 5, del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362.

Artículo 7 *ter*. Cálculo de las emisiones específicas medias de CO₂ de los vehículos de la categoría M

En el caso de los vehículos de la categoría M, se aplicará lo siguiente:

a) para el cálculo de las emisiones específicas medias de CO₂ en un subgrupo de un fabricante, un vehículo pesado nuevo de la categoría M se considerará con sus emisiones específicas de CO₂ como vehículo completo o completado en el punto 2.2.2 del anexo I y no se tendrá en consideración en el punto 2.2.3 del anexo I;

b) no obstante, a petición del fabricante a que se refiere el artículo 7 *bis*, letra b), y con sujeción a la condición establecida en el apartado 3, un vehículo pesado nuevo de la categoría M se considerará con las emisiones específicas de CO₂ de su vehículo primario en el punto 2.2.3 del anexo I y no se considerará en el punto 2.2.2 del anexo I;

c) una solicitud a que se refiere la letra b) para un vehículo pesado nuevo de la categoría M no será admisible si su fabricante, tal como se define en el artículo 7 *bis*, letra b), y el fabricante de su vehículo completo o completado, tal como se define en el artículo 3, apartado 4 *bis*, del Reglamento (UE) 2017/2400, son empresas vinculadas o la misma entidad jurídica. Al presentar dicha solicitud, el fabricante declara que esta condición se mantiene y facilitará información justificativa a la Comisión previa solicitud;

d) la Comisión, con el apoyo de la Agencia, pondrá a disposición a su debido tiempo en formato electrónico las herramientas y orientaciones de procedimiento necesarias para que los fabricantes comuniquen las solicitudes a que se refiere la letra b).»;

11) el artículo 8 se modifica como sigue:

- a) en el apartado 1, letra a), los términos «a 2029» se sustituyen por «en adelante»;
- b) en el apartado 1, se suprime la letra b);
- c) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Se considerará que un fabricante presenta un exceso de emisiones de CO₂ en cualquiera de los casos siguientes:

a) cuando, en cualquier período de comunicación de los años comprendidos entre 2025 y 2028, entre 2030 y 2033 y entre 2035 y 2038, la suma de las deudas de emisión menos la suma de los créditos de emisión supere el límite de deuda de emisiones mencionado en el artículo 7, apartado 1, párrafo tercero;

b) cuando, en el período de comunicación de los años 2029, 2034, 2039 y 2040, la suma de las deudas de emisión menos la suma de los créditos de emisión sea positiva;

c) cuando, a partir del período de comunicación del año 2041 en adelante, las emisiones específicas medias de CO₂ del fabricante sobrepasen su objetivo de emisiones específicas de CO₂.»;

12) el artículo 9 se modifica como sigue:

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

«1. Las autoridades de homologación de tipo y los fabricantes comunicarán sin demora a la Comisión cualquiera de las siguientes desviaciones con respecto a los datos comunicados:

a) en caso de que los valores de las emisiones de CO₂ de los vehículos pesados en servicio, como resultado de las verificaciones realizadas de conformidad con el procedimiento contemplado en el artículo 13 del presente Reglamento, se desvíen de los valores indicados en los certificados de conformidad o en el expediente de información de clientes a que se refiere el artículo 9, apartado 4, del Reglamento (UE) 2017/2400;

b) en caso de que se hayan detectado errores debidos a datos de cálculo incorrectos u otras causas en la ejecución de la determinación del CO₂;

c) en caso de que se hayan detectado errores en la ejecución del seguimiento y comunicación;

d) cualquier otra desviación distinta de las mencionadas en las letras a), b) y c).»;

- b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La Comisión tendrá en cuenta las desviaciones a que se refiere el apartado 1 para el cálculo de las emisiones específicas medias de CO₂ de un fabricante y de las emisiones de CO₂ de referencia y estudiará la posibilidad de modificar en consecuencia las decisiones adoptadas de conformidad con el artículo 11. La Comisión no estará obligada a tener en cuenta las desviaciones si el nuevo cálculo de las emisiones específicas medias de CO₂ de un fabricante o las emisiones de CO₂ de referencia dan lugar a una desviación inferior al 0,1%.»;

13) el artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 10. Evaluación de las emisiones de CO₂ de referencia

1. A fin de asegurar la fiabilidad y la representatividad de las emisiones de CO₂ de referencia de los subgrupos de vehículos a los que se aplique un período de comunicación del año 2024 o posterior como período de referencia de conformidad con el punto 3.2 del anexo I, la Comisión evaluará la aplicación de las condiciones en las que se han determinado las emisiones de CO₂ de referencia y establecerá si dichas emisiones se han incrementado indebidamente y, en tal caso, cómo deben corregirse.

2. Si la Comisión llega a la conclusión de que deben corregirse todas o algunas de las emisiones de referencia, adoptará un acto de ejecución con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 16, apartado 2, mediante el que se realicen estas correcciones.»;

14) el artículo 11 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«La lista, para su publicación antes del 30 de abril del año siguiente a un año en el que haya finalizado un período de referencia, incluirá las emisiones de CO₂ de referencia determinadas en dicho período de referencia.»;

b) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La Comisión modificará los actos de ejecución adoptados en virtud del apartado 1:

a) cuando se modifiquen los procedimientos de homologación de tipo a los que se refiere el Reglamento (CE) n.º 595/2009 de manera que el nivel de las emisiones de CO₂ de los vehículos representativos especificados con arreglo al presente apartado aumente o disminuya en más de 5 g CO₂/km, con excepción de las modificaciones relativas a los valores de carga útil y número de pasajeros utilizados para determinar las emisiones de CO₂:

i) las emisiones de referencia se calcularán de conformidad con el punto 1 del anexo II;

ii) los nuevos valores se publicarán como complemento de los valores anteriores, indicando el período de comunicación cuando se apliquen por primera vez;

b) cuando los anexos hayan sido modificados de conformidad con el artículo 14, apartado 1, letras a) a f):

i) las emisiones de CO₂ de referencia publicadas previamente se volverán a calcular de conformidad con el anexo I, teniendo en cuenta los parámetros modificados con arreglo al artículo 14, apartado 1, letras a) a f);

ii) el conjunto de emisiones de CO₂ de referencia nuevamente calculado se publicará y sustituirá al conjunto anterior de emisiones de referencia a partir del período de comunicación en el que se apliquen por primera vez los parámetros modificados con arreglo al artículo 14, apartado 1, letras a) a f).»;

c) se añade el apartado siguiente:

«3. En caso de que se modifiquen los procedimientos de homologación de tipo a que se refiere el apartado 2, letra a), el acto de ejecución modificativo especificará o establecerá una metodología para definir uno o varios vehículos representativos de un subgrupo de vehículos, incluidas sus ponderaciones estadísticas y los valores de carga útil y número de pasajeros que deben utilizarse para determinar las emisiones de CO₂, sobre cuya base se establecerá el ajuste a que se refiere el apartado 2, letra a), teniendo en cuenta los datos de control comunicados con arreglo al presente Reglamento y las características técnicas de los vehículos enumerados en el artículo 12, apartado 1, del Reglamento (UE) 2017/2400. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartado 2, del presente Reglamento.»;

15) en el artículo 13, apartado 3, se añade la frase siguiente:

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

16) se insertan los artículos 13 *bis* a 13 *septies* siguientes:

«Artículo 13 *bis*. Seguimiento y comunicación por los Estados miembros

1. A partir del período de comunicación del año [OP: *insértese el año: si la entrada en vigor es anterior al 1 de julio, insértese el año de entrada en vigor del Reglamento menos 1; si la entrada en vigor es posterior al 30 de junio, insértese el año siguiente*], los Estados miembros realizarán un seguimiento de los datos especificados en la parte A del anexo IV relativos a los vehículos pesados nuevos que se matriculen en la Unión por primera vez.

A más tardar el 30 de septiembre de cada año, a partir de 2020, las autoridades competentes de los Estados miembros comunicarán a la Comisión, de conformidad con el procedimiento de comunicación establecido en el anexo V, dichos datos relativos al período de comunicación anterior, comprendido entre el 1 de julio y el 30 de junio.

2. Las autoridades competentes responsables del seguimiento y la comunicación de los datos de conformidad con el presente Reglamento serán las designadas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 7, apartado 6, del Reglamento (UE) 2019/631.

3. Los vehículos diseñados, fabricados o adaptados para su uso por la protección civil, los servicios de bomberos y las fuerzas de orden público estarán sujetos a la obligación prevista en el presente artículo, a menos que estén exentos en virtud de otras disposiciones.

4. Los vehículos matriculados para su uso por la protección civil, los servicios de bomberos, las urgencias médicas y las fuerzas de orden público, así como los vehículos matriculados para su uso por las fuerzas armadas, estarán sujetos a la obligación establecida en el presente artículo, independientemente de que estén exentos del artículo 3 *bis*, a menos que estén exentos en virtud de otras disposiciones.

Artículo 13 *ter*. Comunicación por los fabricantes u otras entidades responsables de determinar las emisiones de CO₂ de un vehículo pesado

1. Los fabricantes u otras entidades responsables de la determinación de un vehículo pesado a los que se impongan las obligaciones del artículo 9 del Reglamento (UE) 2017/2400 o del artículo 8 del Reglamento de Ejecución (UE) 2022/1362 comunicarán los datos del vehículo pesado nuevo con arreglo a lo dispuesto en la parte B del anexo IV.

A más tardar el 30 de septiembre de cada año, comunicarán dichos datos a la Comisión de conformidad con el procedimiento de comunicación establecido en el anexo V, para cada vehículo pesado nuevo con una fecha de determinación o evaluación incluida en el período de comunicación que finaliza el 30 de junio.

El presente apartado no se aplicará a los fabricantes u otras entidades exentas de conformidad con el artículo 6 *ter*.

2. Cada fabricante u otra entidad responsable en el sentido del apartado 1 designará un punto de contacto a efectos de la comunicación de datos de conformidad con el presente Reglamento.

3. La obligación de comunicación prevista en el artículo 13 *bis*, apartados 3 y 4, se aplicará a los fabricantes y otras entidades en el sentido del apartado 1.

Artículo 13 *quater*. Registro central de datos sobre vehículos pesados

La Comisión llevará un registro central de los datos sobre vehículos pesados (en lo sucesivo, «registro») comunicados con arreglo a lo dispuesto en los artículos 13 *bis* y 13 *ter*.

El registro estará a disposición del público, excepto en el caso de las rúbricas que se especifican en el punto 3.2.2 del anexo V.

Con respecto a la rúbrica 23 que se especifica en el anexo IV, parte B, punto 2, el valor se comunicará al público en forma de intervalos, según se establece en el anexo IV, parte C.

El registro será gestionado por la Agencia en nombre de la Comisión.

Artículo 13 *quinqües*. Seguimiento de los resultados de los ensayos de verificación en carretera

1. Cuando estén disponibles, la Comisión hará el seguimiento de los resultados de los ensayos en carretera realizados en el marco del Reglamento (CE) n.º 595/2009 para verificar las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 17 que completen el presente Reglamento especificando los datos que

deben comunicar las autoridades competentes de los Estados miembros a efectos del apartado 1 del presente artículo.

Artículo 13 *sexies*. Calidad de los datos

1. Las autoridades competentes y los fabricantes serán responsables de que los datos que comuniquen en virtud de los artículos 13 *bis* y 13 *ter* sean correctos y de calidad. Informarán sin demora a la Comisión de cualquier error detectado en los datos comunicados.

2. La Comisión efectuará sus propias verificaciones de la calidad de los datos comunicados en virtud de los artículos 13 *bis* y 13 *ter*.

3. En caso de que la Comisión sea informada de la existencia de errores en los datos o, como consecuencia de sus propias verificaciones, observe discrepancias en el conjunto de datos, adoptará, en su caso, las medidas necesarias para corregir los datos publicados en el registro a que se refiere el artículo 13 *quater*.

4. La Comisión podrá, mediante actos de ejecución, determinar las medidas de verificación y corrección a que se refieren los apartados 2 y 3 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16.

Artículo 13 *septies*. Multas administrativas

1. La Comisión podrá imponer una multa administrativa en cada uno de los siguientes casos:

a) cuando considere que los datos comunicados por el fabricante en virtud del artículo 5 del presente Reglamento divergen de los datos resultantes del archivo de registros del fabricante o del certificado de homologación de tipo del motor expedido en el marco del Reglamento (CE) n.º 595/2009, y dicha divergencia sea deliberada o debida a una negligencia grave;

b) cuando los datos no se hayan presentado dentro del plazo aplicable con arreglo al artículo 5, apartado 1, y la demora no pueda justificarse debidamente.

Con objeto de verificar los datos a que se refiere la letra a), la Comisión consultará con las correspondientes autoridades de homologación.

Las multas administrativas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias, y no serán superiores a 30 000 EUR por cada vehículo pesado afectado por los datos que diverjan o se demoren respecto de lo dispuesto en las letras a) y b).

2. Sobre la base de los principios establecidos en el apartado 3 del presente artículo, la Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 17 para completar el presente Reglamento estableciendo el procedimiento y los métodos de cálculo y de cobro de las multas administrativas a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

3. Los actos delegados mencionados en el apartado 2 respetarán los siguientes principios:

a) el procedimiento establecido por la Comisión respetará el derecho a una buena administración, y en particular el derecho a ser oído y el derecho de acceso al expediente, además de los intereses legítimos en materia de confidencialidad y secretos comerciales;

b) para el cálculo de la multa administrativa adecuada, la Comisión se guiará por los principios de eficacia, proporcionalidad y capacidad disuasoria, teniendo en cuenta, cuando proceda, la gravedad y los efectos de la divergencia o la demora de los datos, el número de vehículos pesados afectados por la divergencia o la demora de los datos, la buena fe del fabricante, el grado de diligencia y de cooperación del fabricante, la repetición, frecuencia o duración de la divergencia o la demora, así como las sanciones anteriores impuestas al mismo fabricante;

c) las multas administrativas se recaudarán sin dilación indebida fijando fechas límite de pago y, cuando proceda, incluyendo la posibilidad de fraccionar los pagos en varias cuotas y plazos.

4. Los importes de las multas administrativas se considerarán ingresos del presupuesto general de la Unión.».

17) el artículo 14 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 14. Modificaciones de los anexos

1. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 17 con vistas a modificar los elementos siguientes del anexo I para tener en cuenta el progreso técnico, la evolución de la logística del transporte de mercancías, los ajustes necesarios basados en la aplicación del presente Reglamento y las modificaciones de la legislación subyacente en materia de homologación de tipo, en particular los Reglamentos (UE) 2018/858 y (UE) 595/2009:

a) los criterios de definición de los subgrupos de vehículos establecidos en el punto 1.1;

b) los criterios de definición de los vehículos profesionales establecidos en el punto 1.2;

c) los criterios para las autonomías operativas de las diferentes tecnologías del grupo motopropulsor establecidos en el punto 1.3;

d) la lista de perfiles de misión establecida en el punto 1.4;

e) las ponderaciones de los perfiles de misión establecidas en el punto 2.1;

f) las cargas útiles, los números de pasajeros, las masas de pasajeros, las cargas útiles máximas técnicamente admisibles, el número máximo de pasajeros y los volúmenes de carga de los subgrupos de vehículos *sg* establecidos en el punto 2.5;

g) los valores de kilometraje anual establecidos en el punto 2.6.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 17 con vistas a modificar los elementos siguientes del anexo IV:

a) los requisitos en materia de datos especificados en las partes A y B para tener en cuenta el progreso técnico, los ajustes necesarios basados en la aplicación del presente Reglamento y las modificaciones de la legislación subyacente en materia de homologación de tipo, en particular los Reglamentos (UE) 2018/858 y (UE) 595/2009;

b) actualizar o adaptar los intervalos indicados en la parte C a fin de tener en cuenta los cambios en el diseño del vehículo pesado y de garantizar que los intervalos siguen siendo pertinentes a efectos de información y comparación.

3. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 17 con vistas a modificar los elementos siguientes del anexo V:

a) adaptar el procedimiento de seguimiento y comunicación indicado en el anexo V a fin de tener en cuenta la experiencia adquirida con la aplicación del presente Reglamento y a fin de adaptarlo al progreso técnico;

b) modificar el punto 3.2 añadiendo al registro las entradas de datos que se hayan añadido recientemente.».

18) el artículo 15 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 15. Revisión

En 2028, la Comisión examinará la eficacia y el impacto del presente Reglamento y presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo con el resultado de dicho examen.

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

19) el artículo 17 se modifica como sigue:

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

«Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 3 *ter*, el artículo 11, apartado 2, el artículo 13, apartado 4, párrafo segundo, el artículo 13 *quater*, apartado 3, el artículo 13 *quinquies*, apartado 2, el artículo 13 *sexies*, apartado 4, el artículo 13 *septies*, apartado 2, y el artículo 14, apartado 1, se otorgan

a la Comisión por un período de cinco años a partir del [OP: *insértese la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento*].»;

b) en el apartado 3 la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«La delegación de poderes mencionada en el artículo 11, apartado 2, el artículo 13, apartado 4, párrafo segundo, el artículo 13 *quater*, apartado 3, el artículo 13 *quinquies*, apartado 2, el artículo 13 *sexies*, apartado 4, el artículo 13 *septies*, apartado 2, y el artículo 14, apartado 1, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo.»;

c) en el apartado 6), los términos «el artículo 11, apartado 2, párrafo segundo, el artículo 13, apartado 4, y el artículo 14, apartado 1» se sustituyen por el texto siguiente: «el artículo 11, apartado 2, el artículo 13, apartado 4, párrafo segundo, el artículo 13 *quater*, apartado 3, el artículo 13 *quinquies*, apartado 2, el artículo 13 *septies*, apartado 2, y el artículo 14, apartado 1»;

20) Los anexos I, II y III del Reglamento (UE) 2019/1242 se sustituyen por el anexo I del presente Reglamento;

21) el texto que figura en el anexo II del presente Reglamento se añade al Reglamento Delegado (UE) 2019/1242 como anexos IV, V y VI.

Artículo 2. Derogación del Reglamento (UE) 2018/956

Queda derogado el Reglamento (UE) 2018/956 con efectos a partir del [OP: *insértese la fecha de aplicación*].

Las referencias al Reglamento (UE) 2018/956 se interpretarán como referencias al presente Reglamento y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo VI de este.

Artículo 3. Entrada en vigor

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

Será aplicable desde el 1 de julio de [OP: *insértese año civil = año del 1 de julio siguiente a la entrada en vigor del presente acto*].

No obstante, con respecto a los períodos de comunicación anteriores al [OP: *insértese la fecha = fecha de aplicación*], el Reglamento (UE) 2019/1242, aplicable el 30 de junio de [OP: *insértese el año civil = año del 1 de julio siguiente a la entrada en vigor del presente acto*], y el Reglamento (UE) 2018/956, aplicable el 30 de junio de [OP: *insértese el año civil = año del 1 de julio siguiente a la entrada en vigor del presente acto*] seguirán siendo aplicables.

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

Hecho en Estrasburgo, el

Por el Parlamento Europeo, la presidenta; por el Consejo, el presidente

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

Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es modifiquen els reglaments (UE) 1227/2011 i (UE) 2019/942 amb la finalitat de millorar la protecció de la Unió contra la manipulació del mercat en el mercat majorista de l'energia

295-00211/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 28.03.2023
Reg. 95251 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Unió Europea i Cooperació, 03.04.2023

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1227/2011 y (UE) 2019/942 con el fin de mejorar la protección de la Unión contra la manipulación del mercado en el mercado mayorista de la energía (texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2023) 147 final] [2023/0076 (COD)] {SWD (2023) 58 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

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Estrasburgo, 14.3.2023 COM(2023) 147 final 2023/0076 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1227/2011 y (UE) 2019/942 con el fin de mejorar la protección de la Unión contra la manipulación del mercado en el mercado mayorista de la energía (texto pertinente a efectos del EEE) {SWD(2023) 58 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

1.1. Contexto

Los precios de la energía aumentaron significativamente a lo largo de 2021 y 2022. Esto se debió a las reducciones en el suministro de gas, especialmente tras el inicio de la guerra de Rusia contra Ucrania y la utilización de la energía como arma, así como a la escasez interna de energía hidroeléctrica y nuclear. El aumento de los precios también se debió al aumento de la demanda de energía, a medida que la economía mundial repuntó tras la pandemia de COVID19. Estos aumentos de precios se dejaron sentir rápidamente en los hogares, la industria y las empresas de toda la UE, y los gobiernos adoptaron inmediatamente medidas para mitigarlos. A escala

europea, la UE proporcionó rápidamente un conjunto de instrumentos de precios de la energía¹ con medidas para hacer frente a los elevados precios, en particular para los consumidores más vulnerables (como ayudas a la renta, desgravaciones fiscales, medidas de ahorro y almacenamiento de gas), así como el plan REPowerEU², con nuevas medidas y financiación para impulsar la eficiencia energética y las energías renovables con el fin de reducir la dependencia de los combustibles fósiles rusos. A raíz de esto se creó un régimen temporal de ayudas estatales³ para permitir la adopción de determinadas medidas que suavizaran el impacto de los elevados precios, un régimen sólido de almacenamiento de gas⁴, medidas eficaces de reducción de la demanda de gas⁵ y electricidad⁶, procesos más rápidos de autorización de las energías renovables y de la red⁷, y regímenes de limitación de precios para evitar beneficios extraordinarios tanto en los mercados del gas como de la electricidad⁸.

Estas medidas a corto plazo ayudaron a los Estados miembros a hacer frente a las consecuencias inmediatas de la crisis energética. Sin embargo, la crisis también puso de manifiesto hasta qué punto están expuestos los consumidores y las industrias y nuestra falta de resiliencia frente a las subidas de los precios de la energía. Las empresas y los ciudadanos consideraron excesivo el impacto de la producción de combustibles fósiles en la fijación de los precios de la electricidad, mientras que la capacidad de los Estados miembros para amortiguar los precios a corto plazo con contratos a más largo plazo parecía inadecuada. Por este motivo, el presidente de la Comisión Europea anunció en el discurso sobre el estado de la Unión de 2022⁹ la necesidad de una reforma fundamental de la configuración del mercado de la electricidad.

Si bien el mercado interior de la energía de la UE genera enormes beneficios y crecimiento en toda Europa, la reciente crisis energética ha puesto de relieve que el enfoque a corto plazo de la configuración del mercado de la energía puede suponer una distracción respecto de objetivos más amplios y a más largo plazo. El reflejo de los precios a corto plazo en las facturas de los consumidores provocó perturbaciones de precios en las que las facturas de energía de muchos consumidores se triplicaron o cuadruplicaron, incluso mientras disminuían los costes de la energía eólica y solar; la exposición repentina a precios volátiles y elevados provocó algunas quiebras de proveedores; muchas empresas industriales de sectores intensivos en energía se vieron obligadas a cerrar. Por lo tanto, la propuesta incluye un conjunto de medidas destinadas a crear un colchón entre los mercados a corto plazo y las facturas de electricidad pagadas por los consumidores, en particular incentivando la contratación a más largo plazo, mejorar el funcionamiento de los mercados a corto plazo para integrar mejor las energías renovables, reforzar el papel de la flexibilidad y empoderar y proteger a los consumidores.

La reciente volatilidad de los precios también ha puesto de manifiesto la falta de flexibilidad de la red eléctrica, con precios fijados con demasiada frecuencia por la

1. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Un conjunto de medidas de actuación y apoyo para hacer frente al aumento de los precios de la energía», COM(2021) 660 final.

2. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Plan REPowerEU», COM(2022) 230.

3. Comunicación de la Comisión titulada «Marco Temporal relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía tras la agresión contra Ucrania por parte de Rusia» C 131 I/01, C/2022/1890.

4. Reglamento (UE) 2022/1032 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de junio de 2022, por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2017/1938 y (CE) n.º 715/2009 en relación con el almacenamiento de gas, DO L 173 de 10.6.2022, p. 17.

5. Reglamento (UE) 2022/1369 del Consejo, de 5 de agosto de 2022, sobre medidas coordinadas para la reducción de la demanda de gas, DO L 206 de 8.8.2022, p. 1.

6. Reglamento (UE) 2022/1854 del Consejo, de 6 de octubre de 2022, relativo a una intervención de emergencia para hacer frente a los elevados precios de la energía, DO L 261 de 7.10.2022, p. 1.

7. Reglamento (UE) 2022/2577 del Consejo, de 22 de diciembre de 2022, por el que se establece un marco para acelerar el despliegue de energías renovables, DO L 335 de 29.12.2022, p. 36.

8. Reglamento (UE) 2022/1854 del Consejo, de 6 de octubre de 2022, relativo a una intervención de emergencia para hacer frente a los elevados precios de la energía, DO L 261 de 7.10.2022, p. 1.

9. SPEECH/22/5493.

generación de energía a partir de gas y con una falta general de suministros flexibles con bajas emisiones de carbono, respuesta de la demanda y almacenamiento de energía. A medida que se introduzca más energía eólica y solar en el sistema, se necesitarán tecnologías flexibles con bajas emisiones de carbono para equilibrar la oferta variable con la demanda variable. Paralelamente a la presente propuesta, la Comisión está formulando recomendaciones para el avance de la innovación, las tecnologías y las capacidades en materia de almacenamiento.

En términos más generales, la sensibilidad del precio de la electricidad a los precios de los combustibles fósiles puso de relieve la necesidad de acelerar el despliegue de las energías renovables, junto con la flexibilidad del sistema eléctrico para reemplazar los combustibles fósiles. REPowerEU da este impulso a las energías renovables y, con ello, al crecimiento económico y a la creación de empleo de calidad. Se basa en el impulso del Pacto Verde Europeo para mejorar la competitividad europea a través de la innovación y la transición a una economía con cero emisiones netas, y está en estrecha consonancia con el Plan Industrial del Pacto Verde de la Comisión. Para facilitar las inversiones necesarias frente a la reciente volatilidad de los precios, las intervenciones reguladoras descoordinadas y las barreras de acceso a la red y normativas, es necesaria una reforma fundamental. Por último, en el informe sobre el resultado final de la Conferencia sobre el Futuro de Europa, los ciudadanos pidieron a las instituciones de la UE que tomaran medidas para «reforzar la seguridad energética europea y lograr la independencia energética de la UE» y «reducir la dependencia de la UE de agentes extranjeros en sectores económicamente estratégicos», incluida la energía¹⁰.

1.2. Objetivos de la propuesta

La propuesta aborda las preocupaciones de los consumidores, la industria y los inversores sobre la exposición a precios volátiles a corto plazo, impulsada por los elevados precios de los combustibles fósiles. La propuesta optimizará la configuración del mercado de la electricidad complementando los mercados a corto plazo con un papel más importante para los instrumentos a más largo plazo, permitiendo a los consumidores beneficiarse de contratos a precios más fijos y facilitando las inversiones en tecnologías limpias. En última instancia, esto reducirá la necesidad de generar energía a partir de combustibles fósiles y provocará la disminución de los precios de consumo durante futuras crisis relacionadas con los combustibles fósiles debido a los bajos costes operativos de la energía renovable y con bajas emisiones de carbono.

La propuesta propone medidas para proteger a los consumidores frente a esta volatilidad, empoderarlos con mayores posibilidades de elección de contratos y un acceso más directo a energías renovables e hipocarbónicas. A fin de mejorar las condiciones de inversión para las empresas, en particular las que buscan vías de descarbonización, propone medidas para contrarrestar la exposición a picos de precios a corto plazo mediante contratos de compra de electricidad y obligaciones más prudentes para los proveedores de energía. También propone medidas para mejorar la manera en que las energías renovables variables y las energías con bajas emisiones de carbono se integran en el mercado a corto plazo. Esto incluye medidas que impulsen el uso de la respuesta de la demanda y el almacenamiento, entre otras formas de flexibilidad no fósil. La propuesta también mejora y aclara el acceso a contratos a más largo plazo para los productores (apoyados por el Estado, como los contratos por diferencias, y privados, como los contratos de compra de electricidad), con el fin de proporcionar ingresos seguros y estables a los productores de energías renovables y con bajas emisiones de carbono y reducir el riesgo y los costes de capital, evitando al mismo tiempo beneficios extraordinarios en períodos de precios elevados.

10. Informe sobre el resultado final del informe de la Conferencia sobre el Futuro de Europa - Propuestas 3 y 17.

Si bien la configuración actual del mercado ha proporcionado durante décadas un mercado eficiente y cada vez más integrado, la crisis energética ha puesto de manifiesto una serie de deficiencias relacionadas con: i) instrumentos insuficientes para proteger a los consumidores, incluidas las empresas, contra los precios elevados a corto plazo; ii) la influencia excesiva de los precios de los combustibles fósiles en los precios de la electricidad y la imposibilidad de que las energías renovables de bajo coste y la energía con bajas emisiones de carbono se reflejen mejor en las facturas de la electricidad; iii) el impacto de la extrema volatilidad de los precios y de las intervenciones reguladoras en la inversión; iv) la insuficiente flexibilidad no fósil (como el almacenamiento o la respuesta de la demanda) que podría reducir la dependencia de la generación de energía a partir de gas; v) la elección limitada de los tipos de contratos de proveedores; vi) las dificultades para acceder directamente a las energías renovables mediante el uso compartido de energía; y vii) la necesidad de un seguimiento sólido del mercado de la energía para proteger mejor contra el abuso del mercado.

Para proteger a los consumidores frente a la volatilidad de los precios, la propuesta establecerá el derecho a contratos de precio fijo, así como a contratos de precio dinámico, el derecho a contratos múltiples y a una información mejor y más clara sobre los contratos. Se ofrecerá a los consumidores una variedad de contratos que se adapten mejor a sus circunstancias. De este modo, los consumidores, incluidas las pequeñas empresas, pueden mantener precios seguros y a largo plazo para mitigar el impacto de perturbaciones repentinas en los precios, o pueden optar por celebrar contratos de tarificación dinámica con los proveedores si desean aprovechar la variabilidad de precios para utilizar la electricidad cuando esta sea más barata (por ejemplo, para cargar coches eléctricos o utilizar bombas de calor). Esta combinación de precios tanto dinámicos como fijos permite mantener los incentivos del mercado para que los consumidores ajusten su demanda de electricidad, al tiempo que proporciona más seguridad a aquellos que desean invertir en fuentes de energía renovables (por ejemplo, paneles solares en tejados) y la estabilidad de los costes. Además del marco de protección existente para los consumidores vulnerables y en situación de pobreza energética, la propuesta también proporcionará acceso a precios minoristas regulados para los consumidores de hogares y pymes en caso de crisis y estabilizará la industria de suministro, exigiendo a los proveedores que se esfuercen más por protegerse de los elevados aumentos de precios haciendo un mayor uso de los contratos a plazo con los productores (bloqueando precios futuros) y exigiendo a los Estados miembros que establezcan un régimen de último recurso. La propuesta empoderará a los consumidores al crear el derecho a compartir las energías renovables directamente, sin necesidad de crear comunidades de energía. Un mayor uso compartido de la energía (por ejemplo, compartir con un vecino el excedente de energía solar procedente del tejado) puede mejorar el uso de energías renovables de bajo coste y proporcionar un mayor acceso al uso directo de la energía renovable para los consumidores que de otro modo podrían no tener dicho acceso.

Para aumentar la estabilidad y previsibilidad del coste de la energía, contribuyendo así a la competitividad de la economía de la UE que se enfrenta a precios excesivamente volátiles, la propuesta pretende mejorar el acceso a contratos y mercados a largo plazo más estables. Los contratos de compra de electricidad (CCE) –contratos privados a largo plazo entre un productor de energía (generalmente renovable o con bajas emisiones de carbono) y un consumidor– pueden servir de protección contra la volatilidad de los precios, pero actualmente solo están disponibles para grandes consumidores de energía en muy pocos Estados miembros. Un obstáculo al crecimiento de este mercado es el riesgo crediticio de que los consumidores no siempre puedan comprar la electricidad durante todo el período. Para hacer frente a esta situación, los Estados miembros deben garantizar que los instrumentos para reducir los riesgos financieros asociados al impago del beneficiario en el marco

de los CCE, incluidos los sistemas de garantía a precios de mercado, sean accesibles a las empresas que se enfrentan a barreras de entrada al mercado de los CCE y que no se encuentran en dificultades financieras. Para seguir fomentando el crecimiento del mercado de tales acuerdos, debe permitirse a los promotores de proyectos de energía renovable y con bajas emisiones de carbono que participen en una licitación de ayudas públicas reservar una parte de la generación para su venta a través de un CCE. Además, los Estados miembros deben esforzarse por aplicar en algunas de estas licitaciones los criterios de evaluación para incentivar el acceso al mercado de los CCE para los clientes que se enfrentan a barreras de entrada. Por último, la obligación de los proveedores de protegerse adecuadamente también puede impulsar la demanda de CCE (que son una forma de bloquear los precios futuros).

Algunas formas de ayudas públicas garantizan al productor de energía un precio mínimo por parte del Gobierno, pero permiten, no obstante, que el productor obtenga el precio total de mercado incluso cuando este precio de mercado es muy elevado. Con el reciente aumento de los precios, mucha energía (barata) financiada públicamente ha sido vendida por estos elevados precios de mercado. Para frenar esta situación y estabilizar así los precios, el apoyo a la inversión debe estructurarse de manera «bidireccional» (contrato bidireccional por diferencias), fijando un precio mínimo, pero también un precio máximo, de modo que se devuelvan los ingresos que superen el límite máximo. La propuesta se aplicará a nuevas inversiones para la generación de electricidad, que incluyen inversiones en nuevas instalaciones de generación de energía, inversiones destinadas a repotenciar las instalaciones de generación de energía existentes, inversiones destinadas a ampliar las instalaciones de generación de energía existentes o prolongar su vida útil. Además, la propuesta exigirá que dicho dinero se canalice posteriormente para apoyar a todos los consumidores de electricidad en proporción a su consumo, a fin de mitigar el efecto del aumento de los precios.

Otro medio para protegerse contra la volatilidad de los precios es utilizar contratos a largo plazo que bloqueen los precios futuros («contratos a plazo»). Este mercado muestra escasa liquidez en muchos Estados miembros, pero podría potenciarse en toda la UE, de modo que un mayor número de proveedores o consumidores puedan protegerse contra precios excesivamente volátiles durante períodos de tiempo más largos. La propuesta creará precios de referencia regionales a través de un centro para aumentar la transparencia de los precios y obligar a los gestores de redes a permitir derechos de transmisión durante más de un año, de modo que, si un contrato a plazo es entre partes a través de regiones o fronteras, puedan garantizar el transporte de la electricidad.

Por último, para garantizar que los mercados que se comporten de manera competitiva y los precios se fijen de forma transparente, se reforzará la capacidad de los reguladores para supervisar la integridad y la transparencia del mercado de la energía.

El tercer objetivo es *impulsar la inversión en energías renovables*, a fin de triplicar su despliegue, en consonancia con los objetivos del Pacto Verde Europeo. Esto se logrará en parte mejorando los mercados de contratos a largo plazo. Los contratos de compra de electricidad y los contratos por diferencias no solo proporcionan a los consumidores precios estables, sino que también proporcionan ingresos fiables a los proveedores de energía renovable. Esto reduce su riesgo financiero y reduce considerablemente su coste de capital. Esto crea un círculo virtuoso en el que unos ingresos estables reducen los costes e impulsan la demanda de energía renovable.

La energía renovable es también una mejor inversión cuando su capacidad de producir energía no se ve reducida debido a las limitaciones técnicas del sistema. Cuanto más flexible sea el sistema (generación de energía que puede encenderse o apagarse rápidamente, almacenamiento que puede absorber o abastecer electricidad en el sistema, o consumidores reactivos que pueden aumentar o reducir su demanda

de electricidad), más estables pueden ser los precios y más energías renovables pueden integrar el sistema. Por este motivo, la propuesta exige a los Estados miembros que evalúen sus necesidades de flexibilidad del sistema eléctrico y establezcan objetivos para satisfacer estas necesidades. Los Estados miembros pueden configurar o reconfigurar los mecanismos de capacidad con el fin de promover la flexibilidad con bajas emisiones de carbono. Además, la propuesta abre la posibilidad de que los Estados miembros introduzcan nuevos sistemas de ayudas a la flexibilidad no fósil, como la respuesta de la demanda y el almacenamiento.

Los gestores de redes también deben desempeñar un papel reforzado en la integración de las energías renovables en la red, en parte aumentando la transparencia en torno a la disponibilidad de capacidad de conexión a la red. En primer lugar, esta información más clara mejoraría la capacidad de los productores de energías renovables para desarrollar energías renovables en zonas en las que la red está menos congestionada. En segundo lugar, las energías renovables pueden negociarse y equilibrarse de manera más eficiente en el sistema si las transacciones entre los participantes en el mercado pueden celebrarse más a «tiempo real». Si las ofertas de suministro de electricidad se hacen minutos antes del consumo en lugar de horas antes del consumo, las ofertas de los productores de energía eólica y solar son más precisas, puede consumirse más energía eólica y solar y se reducen los «costes de desequilibrio» del sistema. De este modo, los plazos de negociación se acercarán al tiempo real.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La iniciativa propuesta está estrechamente vinculada y complementa las propuestas legislativas presentadas en el contexto del paquete del Pacto Verde Europeo y acelera los objetivos de descarbonización establecidos en el Plan REPowerEU, en particular en lo que respecta a la propuesta de revisión de la Directiva sobre fuentes de energía renovables («DFER II»), que es el principal instrumento de la UE que se ocupa de la promoción de las energías renovables. La iniciativa propuesta es complementaria en la medida en que tiene por objeto acelerar la adopción de las energías renovables. La propuesta pretende garantizar fuentes de ingresos más estables a largo plazo para liberar nuevas inversiones en energías renovables y con bajas emisiones de carbono, mejorando al mismo tiempo el funcionamiento de los mercados a corto plazo, que son fundamentales para la integración de las energías renovables en el sistema eléctrico. Además, la propuesta pretende permitir que el uso compartido de la energía permita a los consumidores participar en el mercado y ayudar a acelerar la transición energética.

Reducir el consumo de energía mediante señales de precios, medidas de eficiencia energética o esfuerzos voluntarios a menudo puede ser la forma más barata, segura y limpia de reducir nuestra dependencia de los combustibles fósiles, apoyar la seguridad del suministro y reducir nuestras facturas energéticas. La propuesta facilitará la participación activa de los consumidores en el mercado y el desarrollo de su respuesta de la demanda. También permitirá una flexibilidad no fósil, como la flexibilidad del lado de la demanda y el almacenamiento, para competir en igualdad de condiciones, de modo que se reduzca progresivamente el papel del gas natural en el mercado a corto plazo a la hora de proporcionar flexibilidad. Por lo tanto, la propuesta está en consonancia con el aumento propuesto del objetivo de eficiencia energética para 2030 hasta el 13 %, tal como se establece en las modificaciones propuestas de las Directivas sobre energías renovables, eficiencia energética de los edificios y eficiencia energética¹¹ que acompañan al Plan REPowerEU¹².

11. Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican la Directiva (UE) 2018/2001, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, la Directiva 2010/31/UE, relativa a la eficiencia energética de los edificios, y la Directiva 2012/27/UE, relativa a la eficiencia energética, COM(2022) 222 final.

12. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Plan REPowerEU», COM(2022) 230 final.

También existe un vínculo importante entre la propuesta y la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios, que es el principal instrumento de la UE para ayudar a alcanzar los objetivos de construcción y renovación establecidos en el Pacto Verde Europeo. La propuesta está estrechamente vinculada, en particular, a las disposiciones sobre subcontaje y respuesta de la demanda, además de la propuesta de la Comisión, como parte del paquete del Pacto Verde Europeo y expresada en el marco de la Comunicación sobre la Estrategia de Energía Solar de la UE, sobre la integración gradual obligatoria de la energía solar fotovoltaica con el fin de hacer que los edificios públicos, comerciales y residenciales sean climáticamente neutros.

Coherencia con otras políticas de la Unión

Los objetivos de la propuesta de proteger y empoderar a los consumidores, mejorar la competitividad de la industria de la UE e impulsar las energías renovables y las inversiones con bajas emisiones de carbono se ajustan plenamente al marco del Pacto Verde Europeo y son coherentes y complementarias con las iniciativas actuales, incluida la propuesta legislativa de una «Ley de industria de cero emisiones netas», que está siendo adoptada paralelamente. Responde a las cuestiones señaladas en la Comunicación de la Comisión por la que se establece un «Plan Industrial del Pacto Verde para la era de cero emisiones netas», publicada el 1 de febrero de 2023¹³, a saber, que la competitividad de muchas empresas se ha visto gravemente debilitada por los elevados precios de la energía y que los contratos de precios a largo plazo podrían desempeñar un papel importante para permitir a los usuarios de electricidad beneficiarse de unos costes más previsibles y más bajos de la energía renovable. Por último, pero no por ello menos importante, la propuesta legislativa complementa la revisión en curso de los reglamentos pertinentes de los mercados financieros, como el Reglamento sobre abuso de mercado¹⁴. La propuesta también se basa en la Recomendación del Consejo para garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática, por la que se invita a los Estados miembros a seguir movilizando ayuda financiera pública y privada para invertir en energías renovables, abordar los retos de la movilidad y promover oportunidades de ahorro de costes vinculadas a la economía circular¹⁵.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

La propuesta se basa en el artículo 194, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), que proporciona la base jurídica para proponer medidas destinadas, entre otras cosas, a garantizar el funcionamiento del mercado de la energía, promover la eficiencia y el ahorro energéticos y el desarrollo de formas de energía nuevas y renovables¹⁶. Con arreglo al artículo 4, apartado 2, letra i), la Unión dispone de competencia compartida en el ámbito de la energía.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

Necesidad de actuar a escala de la UE

La naturaleza sin precedentes de la crisis de los precios de la energía ha puesto a los mercados de la electricidad de la UE en el foco de atención. A pesar de la creciente proporción de electricidad procedente de fuentes renovables de bajo coste en toda la UE, la electricidad generada a partir de combustibles fósiles sigue influyendo

13. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones - Un Plan Industrial del Pacto Verde para la era de cero emisiones netas, COM(2023) 62 final.

14. Reglamento (UE) n.º 596/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el abuso de mercado (Reglamento sobre abuso de mercado) y por el que se derogan la Directiva 2003/6/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y las Directivas 2003/124/CE, 2003/125/CE y 2004/72/CE de la Comisión (DO L 173 de 12.6.2014, p. 1).

15. Recomendación del Consejo de 16 de junio de 2022 (2022/C 243/04).

16. Artículo 194, apartado 1, del TFUE.

en las facturas energéticas globales. Los hogares y las empresas de toda la UE han experimentado un aumento brusco de los precios de la energía durante la crisis.

Se trata de una cuestión pertinente a escala de la UE que solo puede abordarse con medidas a escala de la UE. La mayor integración de los mercados de la electricidad de la UE requiere una coordinación más estrecha entre los agentes nacionales, también en el contexto del seguimiento y la vigilancia del mercado. Las intervenciones políticas nacionales en el sector de la electricidad tienen un impacto directo en los Estados miembros vecinos debido a la interdependencia energética, las interconexiones de la red y la integración en curso del mercado de la electricidad. Para preservar el funcionamiento del sistema eléctrico y el comercio y las inversiones transfronterizas y acelerar, de manera coordinada, la transición energética hacia un sistema energético más integrado y eficiente desde el punto de vista energético basado en la generación de energías renovables, es necesario adoptar un enfoque común.

Las modificaciones propuestas establecen un equilibrio entre las obligaciones y la flexibilidad que quieran tener los Estados miembros en cuanto a la manera de alcanzar los principales objetivos perseguidos de garantizar que el coste más bajo de la electricidad renovable se refleje en las facturas de los consumidores y de impulsar el despliegue de las energías renovables.

Además, el objetivo de las medidas propuestas solo puede lograrse mediante medidas a escala de la UE, y no a nivel de los distintos Estados miembros, ya que la acción propuesta requiere cambios en el marco vigente a escala de la UE para la configuración del mercado de la electricidad, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2019/943 sobre la electricidad y en la Directiva (UE) 2019/944 sobre la electricidad, así como en el marco existente del RITME.

Valor añadido de la UE

La actuación de la UE para abordar las deficiencias de la configuración actual del mercado de la electricidad aporta valor añadido, ya que es más eficiente y eficaz que las acciones de los distintos Estados miembros, evitando así un enfoque fragmentado. Las medidas propuestas para subsanar las deficiencias detectadas serán más ambiciosas y rentables si están impulsadas por un marco jurídico y político común. Además, la actuación a nivel de los Estados miembros solo sería posible dentro de las limitaciones del marco vigente a escala de la UE para la configuración del mercado de la electricidad, tal como se establece en el Reglamento sobre la electricidad y la Directiva sobre la electricidad, así como en el Reglamento RITME, y no podría lograr los cambios necesarios en dicho marco. Por consiguiente, los objetivos de esta iniciativa no pueden ser alcanzados únicamente por los propios Estados miembros, y es aquí donde la acción a nivel de la UE aporta un valor añadido.

Proporcionalidad

Las modificaciones propuestas del Reglamento sobre la electricidad, la Directiva sobre la electricidad, el Reglamento RITME y el Reglamento ACER se consideran proporcionadas.

Las medidas propuestas para incentivar el uso de contratos a largo plazo, como los contratos de compra de electricidad y los contratos bidireccionales por diferencias, pueden dar lugar a un aumento de los costes administrativos y de la carga para las empresas y las administraciones nacionales. Sin embargo, las repercusiones económicas previstas son necesarias y proporcionadas para alcanzar el objetivo de incentivar el uso de estos contratos a largo plazo y garantizar que las facturas energéticas de los hogares y las empresas europeas, así como los ingresos de las tecnologías de combustibles no fósiles con bajos costes variables, dependan menos de la fluctuación de los precios en los mercados a corto plazo y, por tanto, más estables durante períodos de tiempo más largos.

Las medidas previstas para mejorar la liquidez y la integración de los mercados también pueden tener una repercusión a corto plazo en las empresas, que tendrían

que adaptarse a las nuevas normas del mercado. Sin embargo, se consideran necesarias para alcanzar los objetivos previstos de garantizar una mejor integración de las energías renovables y con bajas emisiones de carbono y reducir la dependencia de los combustibles fósiles para la flexibilidad y, en última instancia, alcanzar la neutralidad en carbono en la Unión con costes más bajos para los consumidores. También son proporcionales a estos objetivos, ya que el impacto en las empresas parece mínimo en comparación con el marco actual y los beneficios económicos de la reforma superarían en gran medida cualquier reorganización administrativa a corto o largo plazo.

También es proporcionado con los objetivos perseguidos no prever medidas que modifiquen las disposiciones vigentes del Reglamento sobre la electricidad y de la Directiva sobre la electricidad cuando cualquier problema detectado con respecto a las disposiciones existentes pueda abordarse a través de su forma de aplicación o ejecución. Uno de estos casos se refiere a las medidas relativas a la adecuación de los recursos del capítulo IV del Reglamento sobre la electricidad, en particular el proceso para que los Estados miembros introduzcan mecanismos de capacidad, que podrían simplificarse sin modificar las disposiciones pertinentes.

Las medidas previstas para reforzar la capacitación, los derechos y la protección de los consumidores ampliarán los deberes y obligaciones impuestos a los proveedores y los operadores de redes. Sin embargo, las cargas adicionales son necesarias y proporcionadas para alcanzar el objetivo de garantizar que los consumidores tengan acceso a una mejor información y variedad de ofertas, disociar sus facturas de electricidad de los movimientos a corto plazo en los mercados de la energía y reequilibrar el riesgo entre proveedores y consumidores.

Las medidas previstas para mejorar el marco del RITME pueden aumentar las obligaciones de presentación de informes de los participantes en el mercado debido a la ampliación del ámbito de aplicación del RITME. Estas medidas son necesarias para alcanzar el objetivo de aumentar la transparencia y las capacidades de supervisión y garantizar una investigación y una aplicación más eficaces de los casos transfronterizos en la UE, de modo que los consumidores y los participantes en el mercado confíen en la integridad de los mercados de la energía, los precios reflejen una interacción justa y competitiva entre la oferta y la demanda y no puedan obtenerse beneficios a través del abuso del mercado. También son proporcionales a ese objetivo, ya que las mejoras en términos de calidad del seguimiento y la vigilancia del mercado superarían los costes administrativos a corto o largo plazo.

Por último, el paquete global de medidas propuesto se considera adecuado habida cuenta del imperativo general de lograr la neutralidad climática al coste más bajo para los consumidores, garantizando al mismo tiempo la seguridad de los suministros.

Elección del instrumento

La propuesta modificará el Reglamento sobre la electricidad, la Directiva sobre la electricidad, el Reglamento RITME, el Reglamento ACER y la Directiva sobre energías renovables. Dado que la propuesta tiene por objeto añadir un conjunto limitado de nuevas disposiciones y modificar un conjunto limitado de disposiciones existentes en estos instrumentos, el recurso a un acto modificativo es adecuado. Por la misma razón, también parece apropiado utilizar el instrumento de un reglamento modificativo para introducir modificaciones tanto en los reglamentos existentes como en las directivas existentes.

3. Consultas con las partes interesadas y documento de trabajo de los servicios de la comisión

Consultas con las partes interesadas

Para preparar la presente iniciativa, la Comisión llevó a cabo una consulta pública entre el 23 de enero de 2023 y el 13 de febrero de 2023. La consulta estuvo abierta a cualquier persona.

La Comisión recibió 1369 respuestas en esta consulta. Más de 700 de las cuales procedían de ciudadanos, aproximadamente 450 de empresas y asociaciones empresariales, aproximadamente 40 de administraciones nacionales o locales o de reguladores nacionales y aproximadamente 70 de operadores de redes. También participaron alrededor de 20 comunidades de energía, 15 sindicatos y 20 organizaciones de consumidores. Un número significativo de ONG, grupos de reflexión y organizaciones de investigación u otras organizaciones académicas también presentaron respuestas. En el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la presente iniciativa legislativa figura un resumen de las opiniones de las partes interesadas.

Además, la Comisión organizó una reunión de consulta específica en línea con las partes interesadas el 15 de febrero de 2023, que contó con la participación de unos setenta agentes del mercado, organizaciones no gubernamentales, operadores de redes, la ACER y reguladores nacionales, grupos de reflexión y académicos. En general, la consulta puso de relieve que las partes interesadas consideraban que:

- Deben preservarse los mercados a corto plazo y el mecanismo de fijación de precios basado en precios marginales, ya que funcionan bien y proporcionan las señales de precios adecuadas. Los mercados (diarios e intradiarios) a corto plazo están bien desarrollados y son el resultado de años de aplicación de la legislación energética de la UE.

- Los mercados a corto plazo deben complementarse con instrumentos que incentiven las señales de precios a más largo plazo, como los indicados en la consulta de la Comisión, en particular los contratos de compra de electricidad («CCE»), los contratos por diferencias y los mercados a plazo mejorados. Debe establecerse un equilibrio adecuado entre los distintos instrumentos. No obstante, no deben existir regímenes obligatorios y debe preservarse la libertad de elección de los contratos pertinentes.

- Se reconocieron los beneficios de las soluciones de flexibilidad no fósiles, como la respuesta de la demanda y el almacenamiento, especialmente en un contexto en el que la proporción de las energías renovables es cada vez mayor. Debe facilitarse su participación en el mercado.

- Los futuros mercados de la electricidad tendrán que adaptarse a la elevada proporción de las energías renovables. Además, debería hacerse más hincapié en la dimensión local y en el desarrollo de la red. Las soluciones presentadas en la consulta pública podrían servir para abordar estas dificultades.

- La protección de los consumidores es esencial, así como la asequibilidad de la energía, pero tiene igual importancia preservar las señales de respuesta de la demanda. Deben habilitarse e incentivarse soluciones emergentes como las comunidades de energía, el autoconsumo y el intercambio de energía.

Documento de trabajo de los servicios de la Comisión

Dada la urgencia de la iniciativa, se ha elaborado un documento de trabajo de los servicios de la Comisión en lugar de una evaluación de impacto. El documento de trabajo de los servicios de la Comisión en el que se basa la presente propuesta expone la explicación y la justificación de las propuestas de la Comisión para una respuesta estructural a los elevados precios de la energía que experimentan los hogares y las empresas y para garantizar una energía segura, limpia y asequible para

los hogares y las empresas en el futuro, y presenta las pruebas disponibles de pertinencia para las medidas propuestas.

El documento de trabajo de los servicios de la Comisión concluye que el paquete de reformas propuestas debería mejorar considerablemente la estructura y el funcionamiento del mercado europeo de la electricidad. Es otro elemento fundamental para permitir la consecución de los objetivos del Pacto Verde y, además, hace balance de las deficiencias puestas al descubierto por la crisis energética y trata de abordarlas.

El documento muestra que la reforma contribuirá a proteger y empoderar a los consumidores que se enfrentan actualmente a precios elevados y volátiles mediante la creación de un colchón entre ellos y los mercados a corto plazo. Esta propuesta desvinculará los elevados precios de las tecnologías de combustibles fósiles que operan en el mercado de la electricidad de las facturas energéticas de los consumidores y las empresas. Las oportunidades de contratación a más largo plazo en forma de CCE, contratos por diferencias y mercados a plazo garantizarán que pueda reducirse considerablemente la parte de la factura de electricidad expuesta a los mercados a corto plazo. Además, la inclusión de una obligación de cobertura para los proveedores y la obligación de ofrecer también contratos de precio fijo aumentarán significativamente las opciones para reducir la exposición a la volatilidad de los precios de las facturas de electricidad. Los consumidores también tendrán mejor información sobre las ofertas antes de contratar servicios y los Estados miembros tendrán la obligación de establecer proveedores de último recurso. Además, pueden permitir el acceso a precios minoristas regulados en una crisis. El derecho a compartir la energía es una nueva característica que empoderará a los consumidores y apoyará el despliegue descentralizado de las energías renovables, ya que otorga a los consumidores un mayor control sobre sus facturas de energía.

El documento de trabajo de los servicios de la Comisión explica cómo esta reforma mejorará también la competitividad de la industria de la UE de una manera plenamente complementaria a la Ley cero emisiones netas. Se exigirá a los Estados miembros que garanticen la existencia de condiciones adecuadas para el desarrollo de los mercados de CCE, proporcionando así a la industria acceso a una electricidad asequible y limpia a largo plazo. Las mejoras de los mercados a plazo proporcionarán un acceso mucho mayor a las energías renovables transfronterizas para las industrias y los proveedores con hasta tres años de antelación, lo que supone una mejora significativa en comparación con la situación actual. En general, los sistemas de ayudas públicas para las energías renovables aumentarán la independencia energética en los Estados miembros y la penetración de las energías renovables en el sistema, apoyando al mismo tiempo el empleo y las competencias locales.

El documento demuestra que esta reforma acelerará el despliegue de las energías renovables y aprovechará todo el potencial de la capacidad de generación firme y las soluciones de flexibilidad para que los Estados miembros puedan integrar niveles cada vez más elevados de energías renovables. La Comisión propone que los Estados miembros evalúen su necesidad de flexibilidad del sistema eléctrico y permitan la introducción de nuevos sistemas de ayudas para la respuesta de la demanda y el almacenamiento. La propuesta también introduce posibilidades adicionales para que la negociación de las energías renovables se acerque al tiempo real a nivel transfronterizo y nacional. De este modo, el mercado puede apoyar mejor la integración de las energías renovables y los argumentos comerciales a favor de soluciones de flexibilidad que puedan contribuir a la seguridad del suministro.

Por último, el documento de trabajo de los servicios de la Comisión describe cómo responde la presente propuesta a la petición del Consejo Europeo de evaluar maneras de optimizar el funcionamiento de la configuración del mercado de la electricidad en el contexto de la crisis energética. Su objetivo es proteger a los consumidores, creando un colchón entre ellos y los mercados de la electricidad a corto

plazo mediante contratos a más largo plazo, y hacer que esos mercados a corto plazo funcionen de manera más eficiente para las energías renovables y las soluciones de flexibilidad, con una mejor supervisión normativa. La presente propuesta garantiza que las normas del mercado sigan siendo adecuadas para impulsar la descarbonización rentable del sector de la electricidad y aumentar su resiliencia frente a la volatilidad de los precios de la energía.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

La preparación de la presente propuesta legislativa y del documento de trabajo de los servicios de la Comisión se basa en un amplio corpus de material, al que se hace referencia en las notas a pie de página del documento de trabajo de los servicios de la Comisión, y en las respuestas a la consulta pública.

Derechos fundamentales

La presente propuesta puede tener un impacto en varios derechos fundamentales establecidos en la Carta de los derechos fundamentales de la UE, en particular: la libertad de empresa (artículo 16) y el derecho a la propiedad (artículo 17). Sin embargo, como se ha explicado anteriormente, en la medida en que las medidas propuestas limitan el ejercicio de estos derechos, estas repercusiones se consideran necesarias y proporcionadas para alcanzar los objetivos de la propuesta y, por lo tanto, constituyen limitaciones legítimas de tales derechos, de conformidad con la Carta.

Por otra parte, la propuesta refuerza la protección de los derechos fundamentales, como el respeto de la vida privada y familiar (artículo 7), el derecho a la protección de datos de carácter personal (artículo 8), la no discriminación (artículo 21), el acceso a los servicios de interés económico general (artículo 36), la integración de un alto nivel de protección del medio ambiente (artículo 37) y el derecho a la tutela judicial efectiva (artículo 47), en particular mediante una serie de disposiciones relativas al empoderamiento, los derechos y la protección de los consumidores.

Adecuación regulatoria y simplificación

Las modificaciones propuestas de la Directiva sobre la electricidad, el Reglamento sobre la electricidad, el Reglamento RITME y el Reglamento ACER se centran en lo que se considera necesario para abordar las deficiencias de la actual configuración del mercado de la electricidad en el contexto de la crisis energética y contribuir de manera rentable a la ambición climática de la Unión. No constituyen una revisión completa de estos instrumentos.

La propuesta puede aumentar los requisitos administrativos para las administraciones y empresas nacionales, aunque de manera proporcionada, como se ha explicado anteriormente. Por ejemplo, las medidas propuestas para incentivar el uso de contratos a largo plazo, como los contratos de compra de electricidad y los contratos bidireccionales por diferencias, pueden dar lugar a un aumento de los costes administrativos y de la carga para las empresas y las administraciones nacionales. Sin embargo, las repercusiones económicas previstas beneficiarán positivamente a las empresas y a los consumidores.

Las medidas previstas para mejorar la liquidez y la integración de los mercados también pueden tener una repercusión a corto plazo en las empresas, que tendrían que adaptarse a las nuevas normas del mercado. Sin embargo, deben considerarse mínimas en comparación con el marco actual, ya que las ventajas económicas superarían ampliamente cualquier reorganización administrativa a largo o corto plazo.

Las medidas previstas para reforzar la capacitación, los derechos y la protección de los consumidores ampliarán los deberes y las obligaciones impuestos a los proveedores y operadores de redes con el objetivo de mejorar las posibilidades de elección, aumentar la protección y facilitar la participación activa en el mercado de los consumidores, en particular los hogares. Sin embargo, las cargas adicionales son

mínimas, ya que estos marcos están siendo desplegados en toda Europa y por consiguiente es necesario racionalizar las normas.

Las medidas previstas para mejorar el marco del RITME pueden aumentar las obligaciones de información de determinados participantes en el mercado, aunque de manera proporcionada. Sin embargo, se consideran mínimos en comparación con el marco actual, ya que los beneficios en términos de calidad del seguimiento y la vigilancia del mercado superarían cualquier coste administrativo a corto o largo plazo.

4. Repercusiones presupuestarias

El impacto presupuestario asociado a la propuesta para mejorar la configuración del mercado de la electricidad de la UE afecta a los recursos de la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación de los Reguladores de la Energía (ACER) y de la DG Energía, que se describen en la ficha financiera legislativa que acompaña a la propuesta. En esencia, para las nuevas tareas que llevará a cabo la ACER se necesitarán cuatro equivalentes a tiempo completo (ETC) adicionales para la ACER a partir de 2025, así como los recursos financieros correspondientes. La carga de trabajo de la DG Energía aumentará en tres ETC adicionales.

El impacto presupuestario asociado a la propuesta de modificación del RITME afecta a los recursos de la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación de los Reguladores de la Energía (ACER) y de la DG Energía, que se describen en la ficha financiera legislativa que acompaña a la propuesta. En esencia, las nuevas tareas que debe llevar a cabo la ACER, especialmente en lo que respecta a las competencias de investigación reforzadas, requieren una introducción gradual de veinticinco equivalentes a tiempo completo (ETC) adicionales en la ACER a partir de 2025, así como los recursos financieros correspondientes, aunque la mayor parte del personal adicional se financiará con tasas. A tal fin, deberá adaptarse la Decisión (UE) 2020/2152 de la Comisión, de 17 de diciembre de 2020, relativa a las tasas adeudadas a la ACER por las tareas enmarcadas en el RITME. La carga de trabajo de la DG Energía aumentará en dos ETC adicionales.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La Comisión seguirá de cerca la transposición y el cumplimiento, por parte de los Estados miembros y demás actores, de las disposiciones que finalmente se adopten, y tomará medidas coercitivas en caso necesario. A efectos de seguimiento y aplicación, la Comisión contará especialmente con el apoyo de la ACER, en particular en relación con el Reglamento RITME. La Comisión también se pondrá en contacto con la ACER y las autoridades reguladoras nacionales en relación con el Reglamento sobre la electricidad y la Directiva sobre la electricidad.

Además, para facilitar la aplicación, la Comisión estará disponible para celebrar reuniones y llamadas bilaterales con los Estados miembros en caso de que tuvieran preguntas específicas.

Exposición de las disposiciones específicas de la propuesta

Las modificaciones relativas al Reglamento sobre la electricidad aclaran el ámbito de aplicación y el objeto del Reglamento, haciendo hincapié en la importancia de las señales del mercado no distorsionadas para proporcionar una mayor flexibilidad, así como en el papel de las inversiones a largo plazo en la mitigación de la volatilidad de los precios de mercado a corto plazo en las facturas de electricidad de los consumidores, incluidas las industrias de gran consumo de energía, las pymes y los hogares. Aclaran determinados principios fundamentales para la negociación en los mercados diarios e intradiarios. Establece nuevas normas relativas a la contratación

por parte de los GRT de respuesta de la demanda en forma de producto de nivelación de picos y normas que permiten a los gestores de redes de transporte y a los gestores de redes de distribución utilizar datos procedentes de dispositivos de medición específicos. Establece nuevas normas relativas a los mercados de la electricidad a plazo para mejorar su liquidez. Incluye nuevas normas destinadas a aclarar e incentivar el papel y el uso de contratos a más largo plazo en forma de contratos de compra de electricidad y contratos bidireccionales por diferencias. Establece nuevas normas relativas a la evaluación de las necesidades de flexibilidad por parte de los Estados miembros, la posibilidad de que estos introduzcan sistemas de ayudas a la flexibilidad y diseñen principios para dichos sistemas de ayudas a la flexibilidad. También introduce nuevos requisitos de transparencia para los gestores de redes de transporte en lo que respecta a la capacidad disponible para nuevas conexiones en la red.

Las modificaciones relativas a la Directiva sobre la electricidad prevén nuevas normas sobre la protección y el empoderamiento de los consumidores. La enmienda relativa a la libre elección del proveedor introduce nuevos requisitos para garantizar que los clientes puedan tener más de un proveedor en sus instalaciones, al permitir múltiples contadores (a veces denominados subcontadores) para un único punto de conexión.

Las modificaciones relativas a la capacitación y la protección de los consumidores garantizan que se ofrezca a los clientes una variedad de contratos mejor adaptados a sus circunstancias, garantizando que todos los clientes tengan al menos una oferta de precio fijo y de duración determinada. Además, debe facilitarse a los clientes información precontractual clara en relación con estas ofertas.

También se establece un nuevo derecho para que los hogares y las pequeñas y medianas empresas participen en el intercambio de energía, es decir, el autoconsumo por parte de clientes activos de energía renovable generada o almacenada fuera del emplazamiento, ya sea a partir de instalaciones que posean, arrienden, alquilen total o parcialmente o que les haya sido transferida por otro cliente activo.

También se introducen nuevas e importantes protecciones para los clientes a fin de garantizar el suministro continuo de electricidad, incluido el requisito de que los Estados miembros designen proveedores de último recurso que asuman la responsabilidad frente a los clientes de proveedores en quiebra y la protección frente a la desconexión para clientes vulnerables. También se exigirá a los proveedores que lleven a cabo una gestión de riesgos para limitar el riesgo de quiebra, mediante la aplicación de estrategias de cobertura adecuadas. Estas serán supervisadas por las autoridades reguladoras nacionales.

Las modificaciones de la Directiva sobre la electricidad introducen nuevos requisitos de transparencia para los gestores de redes de distribución en lo que respecta a la capacidad disponible para nuevas conexiones en la red. Aclara el papel de las autoridades reguladoras en relación con la plataforma única de asignación establecida de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/1719.

Las modificaciones relativas al Reglamento RITME adaptan el ámbito de aplicación del RITME a las circunstancias actuales y cambiantes del mercado, entre otras cosas ampliando el ámbito de la notificación de datos a los nuevos mercados de balance de la electricidad y a los mercados acoplados, así como a la negociación algorítmica. Garantiza una cooperación más sólida, más establecida y periódica entre los reguladores energéticos y financieros, incluidos la ACER y la AEVM, en lo que respecta a los productos energéticos derivados al por mayor. También mejorará el proceso de recogida de información privilegiada y la transparencia del mercado mediante el refuerzo de la supervisión de la ACER y el ajuste de la definición de información privilegiada. Las modificaciones del Reglamento RITME mejoran la supervisión de las partes notificantes, como los mecanismos de notificación registrados y las personas que gestionan operaciones a título profesional. Las modifica-

ciones mejoran las posibilidades de intercambio de datos entre la ACER, las autoridades nacionales pertinentes y la Comisión. La modificación del mandato concede un papel más importante a la ACER en las investigaciones de casos transfronterizos significativos para luchar contra las infracciones del RITME. También establece el marco para la armonización de las multas establecido por las autoridades reguladoras a nivel nacional.

Las modificaciones relativas al Reglamento ACER tienen por objeto aclarar el papel de la ACER en lo que respecta a la plataforma única de asignación establecida de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/1719 y a las nuevas normas introducidas en el Reglamento sobre la electricidad en relación con los mercados a plazo y los sistemas de ayudas a la flexibilidad. También aclara la función y las competencias de la ACER de conformidad con la modificación del Reglamento RITME. La modificación de la DFER II tiene por objeto aclarar el ámbito de aplicación de las normas relativas a los tipos de sistemas de ayudas directas a los precios de las fuentes de energía renovables que los Estados miembros pueden introducir.

2023/0076 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1227/2011 y (UE) 2019/942 con el fin de mejorar la protección de la Unión contra la manipulación del mercado en el mercado mayorista de la energía (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 194, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) Para que haya una competencia abierta y leal en los mercados interiores de la electricidad y los gases, así como para garantizar la igualdad de condiciones para los participantes en el mercado, son necesarias la integridad y la transparencia de los mercados mayoristas de la energía. El Reglamento (UE) n.º 1227/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo establece un marco global («el RITME») para alcanzar este objetivo. A fin de aumentar la confianza del público en el funcionamiento de los mercados de la energía y proteger eficazmente a la Unión frente a los intentos de manipulación del mercado, debe modificarse el Reglamento (UE) n.º 1227/2011 con el propósito de seguir aumentando la insuficiente transparencia y las capacidades de seguimiento, así como para garantizar unas investigaciones y un cumplimiento más eficaces en relación con los posibles casos de abuso de mercado transfronterizos mediante la subsanación de las deficiencias detectadas en el marco actual.

(2) Los instrumentos financieros, incluidos los derivados energéticos, negociados en los mercados de la energía están cobrando cada vez mayor importancia. Debido a la interrelación cada vez más estrecha entre los mercados financieros y los mercados mayoristas de la energía, debe haber una mayor armonización del Reglamento (UE) n.º 1227/2011 con la legislación sobre mercados financieros, como el Reglamento (UE) n.º 596/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷, particularmente

17. Reglamento (UE) n.º 596/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el abuso de mercado (Reglamento sobre abuso de mercado) y por el que se derogan la Directiva 2003/6/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y las Directivas 2003/124/CE, 2003/125/CE y 2004/72/CE de la Comisión (DO L 173 de 12.6.2014, p. 1).

en lo que respecta a las definiciones de «manipulación del mercado» e «información privilegiada», respectivamente. Más concretamente, la definición de «manipulación del mercado» del Reglamento (UE) n.º 1227/2011 debe adaptarse ligeramente a fin de reproducir lo dispuesto en el artículo 12 del Reglamento (UE) n.º 596/2014. Así pues, la definición de «manipulación del mercado» establecida en el Reglamento (UE) n.º 1227/2011 debe adaptarse para incluir la realización de cualquier operación, o la emisión de cualquier orden de negociación, pero también cualquier otra conducta relacionada con productos energéticos al por mayor que: i) proporcione o pueda proporcionar indicios falsos o engañosos en cuanto a la oferta, la demanda o el precio de productos energéticos al por mayor, ii) fije o pueda fijar, por medio de una persona o de varias personas que actúen de manera concertada, el precio de uno o varios productos energéticos al por mayor a un nivel artificial, o iii) emplee un dispositivo ficticio o cualquier otra forma de engaño o maquinación que proporcione o pueda proporcionar indicios falsos o engañosos en cuanto a la oferta, la demanda o el precio de productos energéticos al por mayor.

(3) La definición de «información privilegiada» también debe adaptarse a fin de reproducir lo dispuesto en el Reglamento (UE) n.º 596/2014. En particular, cuando la información privilegiada se refiera a un proceso que se produce en distintas etapas, cada una de ellas, así como el proceso en su conjunto, podría tratarse de información privilegiada. Una etapa intermedia de un proceso prolongado puede constituir por sí misma una serie de circunstancias o un acontecimiento existentes o con probabilidades reales de existir u ocurrir, sobre la base de una evaluación general de los factores existentes en el momento pertinente. No obstante, lo anterior no debe interpretarse en el sentido de que ha de tenerse en cuenta la magnitud del efecto de dicha serie de circunstancias o de ese acontecimiento en los precios de los instrumentos financieros afectados. Una etapa intermedia debe tener la consideración de información privilegiada si, por sí misma, cumple los criterios relativos a la información privilegiada establecidos en el presente Reglamento.

(4) El presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de los Reglamentos (UE) n.º 596/2014, n.º 600/2014 y n.º 648/2012, y de la Directiva 2014/65/UE, así como de la aplicación del Derecho europeo de la competencia a las prácticas reguladas por el presente Reglamento.

(5) El intercambio de información entre las autoridades reguladoras nacionales y las autoridades financieras nacionales competentes es un aspecto central de la cooperación y la detección de posibles infracciones tanto en los mercados mayoristas de la energía como en los mercados financieros. A la luz del intercambio de información entre las autoridades competentes en virtud del Reglamento (UE) n.º 596/2014 a nivel nacional, las autoridades reguladoras nacionales deben compartir la información pertinente que reciban con las autoridades nacionales financieras y en materia de competencia.

(6) Cuando la información no sea o haya dejado de ser sensible desde un punto de vista comercial o de seguridad, la Agencia Europea para la Cooperación de los Reguladores de la Energía (en lo sucesivo, «la Agencia» o «la ACER») debe poder poner dicha información a disposición de los participantes en el mercado y del público en general con vistas a contribuir a un mayor conocimiento del mercado. Así pues, debe permitirse que la ACER publique información sobre los mercados organizados, las PIP y los MNR con arreglo a la legislación aplicable en materia de protección de datos en aras de mejorar la transparencia de los mercados mayoristas de la energía y siempre que no distorsione la competencia en dichos mercados de la energía.

(7) Los mercados organizados que lleven a cabo actividades relacionadas con la negociación de productos energéticos al por mayor que sean instrumentos financieros según lo dispuesto en el artículo 4, apartado 1, punto 15, de la Directiva

2014/65/UE estarán debidamente autorizados con arreglo a los requisitos de dicha Directiva.

(8) El uso de la tecnología para la negociación ha evolucionado significativamente en la última década y se utiliza cada vez más en los mercados mayoristas de la energía. Muchos participantes en el mercado utilizan la negociación algorítmica y técnicas algorítmicas de alta frecuencia con una intervención humana mínima o nula. Los riesgos derivados de estas prácticas deben abordarse en el marco del Reglamento (UE) n.º 1227/2011.

(9) El cumplimiento de las obligaciones de notificación en virtud del Reglamento (UE) n.º 1227/2011 y la calidad de los datos que la Agencia recibe es de suma importancia para garantizar que haya un control y una detección eficaces de las posibles infracciones a fin de alcanzar el objetivo del Reglamento (UE) n.º 1227/2011. Las disparidades en cuanto a la calidad, el formato, la fiabilidad y el coste de los datos de negociación tienen un efecto perjudicial sobre la transparencia, la protección de los consumidores y la eficiencia de los mercados. Es esencial que la información recibida por la Agencia sea exacta y completa para que esta pueda desempeñar eficazmente sus tareas y funciones.

(10) A fin de mejorar el control del mercado por parte de la Agencia y lograr que los datos recogidos sean más completos, es necesario mejorar el actual régimen de notificación. Deben recogerse más datos para evitar lagunas en la recogida de datos y deben incluirse los mercados acoplados, los nuevos mercados de balance, los contratos de los mercados de balance y los productos con una posible entrega en la Unión. Debe exigirse a los mercados organizados que faciliten a la Agencia el conjunto de datos del libro de órdenes en su totalidad. Los proveedores de los libros de órdenes también deben ser designados como personas que gestionan operaciones a título profesional, que están sujetas a la obligación de controlar y notificar presuntas infracciones.

(11) Las plataformas de información privilegiada (PIP) deben desempeñar un papel importante en cuanto a la publicación eficaz y oportuna de la información privilegiada. Debe ser obligatorio divulgar la información privilegiada a través de PIP específicas a fin de facilitar el acceso a la información y aumentar la transparencia. Para garantizar que las PIP sean de confianza, deben estar autorizadas y registradas.

(12) A fin de racionalizar y hacer más eficaz la notificación de datos a la Agencia, la información debe facilitarse a través de mecanismos de notificación registrados (MNR), que deben disponer de una autorización de la Agencia para ejercer. Los MNR deben cumplir en todo momento las condiciones de autorización y la legislación en materia de protección de datos. La Agencia debe establecer asimismo un registro de todos los MNR de la Unión.

(13) Con el fin de facilitar el control para detectar posibles operaciones basadas en información privilegiada y aumentar la calidad de los datos de la información recogida, la recogida de información privilegiada debe armonizarse con los procesos actuales de notificación de datos de operaciones.

(14) Las personas que gestionen y ejecuten operaciones a título profesional tienen la obligación de notificar las operaciones sospechosas de infracción de las disposiciones sobre operaciones con información privilegiada y manipulación del mercado. Para que sea posible ofrecer mayores garantías de cumplimiento en relación con tales infracciones, las personas que gestionen operaciones a título profesional también deben tener la obligación de notificar órdenes sospechosas y posibles infracciones de la obligación de publicar información privilegiada. Los proveedores de acceso electrónico directo y los proveedores de libros de órdenes compartidas deben considerarse personas que gestionan operaciones a título profesional.

(15) El Reglamento (UE) 2015/1222 de la Comisión, por el que se establece una directriz sobre la asignación de capacidad y la gestión de las congestiones, prevé la posibilidad de que terceros países participen en el acoplamiento único diario e in-

tradiario de la Unión en el sector de la electricidad. Dado que el operador de acoplamiento del mercado utiliza un algoritmo específico para casar ofertas de compra y ofertas de venta de manera óptima, esto puede dar lugar a que las órdenes de negociación se introduzcan en un tercer país participante en el acoplamiento único diario e intradiario de la Unión, pero que tengan como resultado un contrato de suministro de electricidad con entrega en la Unión. La introducción de tales órdenes de negociación en terceros países participantes en el acoplamiento único diario e intradiario de la Unión que puedan dar lugar a una entrega en la Unión debe estar cubierta por la definición de «producto energético al por mayor» establecida en el presente Reglamento.

(16) A fin de obtener una estimación precisa, objetiva y fiable del precio de las entregas de GNL a la Unión, la Agencia debe recoger todos los datos del mercado de GNL que sean necesarios para establecer una estimación del precio del GNL diaria. La estimación del precio debe llevarse a cabo sobre la base de todas las operaciones con entregas de GNL a la Unión. La ACER debe estar facultada para recoger tales datos de mercado de todos los participantes activos en entregas de GNL a la Unión. Todos estos participantes deben estar obligados a notificar a la ACER todos sus datos del mercado de GNL tan cerca del tiempo real como sea tecnológicamente posible, bien tras la conclusión de la operación, o bien tras el envío de una oferta de compra o una oferta de venta para realizar una operación. La estimación del precio de la ACER debe incluir el conjunto de datos más completo, en el que se incluyan los precios de las operaciones y, a partir del 31 de marzo de 2023, los precios de las ofertas de compra y de venta para las entregas de GNL a la Unión. La publicación diaria de esta estimación del precio objetiva y del diferencial establecido en comparación con otros precios de referencia del mercado en forma de referencia del GNL allana el camino para su adopción voluntaria por los participantes en el mercado como precio de referencia en sus contratos y operaciones. Una vez establecidas, la estimación del precio del GNL y la referencia del GNL también podrían convertirse en un tipo de referencia de cara a los contratos de derivados utilizados para la cobertura del precio del GNL o a la diferencia de precio entre el precio del GNL y otros precios del gas.

(17) La delegación de tareas y responsabilidades puede ser un instrumento eficaz para reducir la duplicación de tareas, fomentar la cooperación y reducir la carga impuesta a los participantes en el mercado. Por lo tanto, debe establecerse una base jurídica clara para dicha delegación. Las autoridades reguladoras nacionales deben poder delegar tareas y responsabilidades en otra autoridad reguladora nacional. Debe ser posible introducir condiciones específicas y limitar el alcance de la delegación a lo necesario para la supervisión efectiva de los participantes en el mercado o los grupos transfronterizos. La delegación debe regirse por el principio de atribución de competencias a una autoridad mejor situada para actuar en la materia.

(18) Es necesario un marco uniforme y más sólido para evitar la manipulación del mercado y otras infracciones del Reglamento (UE) n.º 1227/2011 en los Estados miembros. Las sanciones por infracción de dicho Reglamento deben ser proporcionadas, efectivas y disuasorias y reflejar el tipo de infracciones, teniendo en cuenta el principio *non bis in idem*. Las sanciones administrativas, las multas coercitivas y las medidas de supervisión son partes complementarias de un régimen eficaz de garantía de cumplimiento. Una supervisión armonizada del mercado mayorista de la energía requiere un enfoque coherente entre las autoridades reguladoras nacionales.

(19) Hasta la fecha, la supervisión y la garantía de cumplimiento de las actividades en virtud del Reglamento (UE) n.º 1227/2011 han sido responsabilidad de los Estados miembros. Las conductas de abuso de mercado tienen cada vez más a menudo un carácter transfronterizo, afectando a menudo a varios Estados miembros.

Las medidas para garantizar el cumplimiento contra los abusos de mercado transfronterizos pueden plantear problemas jurisdiccionales relacionados con la determinación de cuál sería la autoridad reguladora nacional mejor situada para realizar la investigación de que se trate.

(20) Los casos de abuso de mercado que afectan a múltiples elementos transfronterizos y a participantes en el mercado establecidos fuera de la Unión también son especialmente difíciles desde el punto de vista de la garantía del cumplimiento. La actual estructura de supervisión no es adecuada para el nivel de integración del mercado que se pretende. Debe abordarse la ausencia de un mecanismo que garantice que se tomen las mejores decisiones de supervisión posibles en los casos transfronterizos, ya que actualmente la acción conjunta de las autoridades reguladoras nacionales y la Agencia requiere de complicados protocolos y existe un gran número de regímenes de supervisión. Por lo tanto, es necesario establecer un régimen de supervisión e investigación eficiente y eficaz para este tipo de casos de abuso de mercado, que, debido a sus características a escala de la Unión, no puede abordarse únicamente mediante la actuación de los Estados miembros.

(21) La investigación de las infracciones del presente Reglamento que tengan una dimensión transfronteriza debe llevarse a cabo mediante un proceso uniforme a escala de la Unión. La complejidad de los casos transfronterizos y la necesidad de garantizar recursos suficientes para tales casos requieren la participación de la Agencia, en particular en un mercado de la energía más integrado. Desde la entrada en vigor del Reglamento (UE) n.º 1227/2011, la Agencia ha adquirido una experiencia significativa en el control y la recogida de datos pertinentes sobre los mercados mayoristas de la energía en la Unión con objeto de garantizar su integridad y transparencia. Sobre la base de esta experiencia, la Agencia debe estar facultada para llevar a cabo investigaciones a fin de luchar contra las infracciones de las disposiciones del Reglamento (UE) n.º 1227/2011. La Agencia debe llevar a cabo dichas investigaciones en cooperación con las autoridades reguladoras nacionales con el fin de respaldar y complementar sus actividades de garantía del cumplimiento. Del mismo modo, en el contexto de una investigación de la Agencia, cuando sea necesario, las autoridades reguladoras nacionales pertinentes deben cooperar entre sí para asistir a la Agencia.

(22) La Agencia debe estar facultada para llevar a cabo investigaciones realizando inspecciones *in situ* y solicitando información a las personas investigadas, en particular cuando las presuntas infracciones del Reglamento (UE) n.º 1227/2011 tengan una clara dimensión transfronteriza. Cuando lleve a cabo las inspecciones *in situ* y solicite información a las personas investigadas, la Agencia debe cooperar estrecha y activamente con las autoridades reguladoras nacionales pertinentes, que, a su vez, deben prestarle toda la asistencia necesaria, incluso cuando una persona se niegue a someterse a la inspección o a facilitar la información solicitada. Es importante que se respeten plenamente las garantías procedimentales y los derechos fundamentales de las personas afectadas que sean objeto de investigaciones de la Agencia. Debe salvaguardarse la confidencialidad de la información presentada por las personas investigadas, de conformidad con las normas aplicables de la Unión en materia de protección de datos.

(23) Dado que los objetivos del presente Reglamento no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

Ha adoptado el presente reglamento:

Artículo 1. Modificaciones del Reglamento (UE) n.º 1227/2011

El Reglamento (UE) 1227/2011 se modifica como sigue:

[1] El artículo 1 se modifica como sigue:

[a] El apartado 2 se modifica como sigue:

«2. El presente Reglamento se aplica al comercio de productos energéticos al por mayor. El presente Reglamento se entenderá sin perjuicio de la aplicación de la Directiva 2014/65/UE, el Reglamento (UE) n.º 600/2014 y el Reglamento (UE) n.º 648/2012 en relación a las actividades en las que intervengan instrumentos financieros en el sentido del artículo 4, apartado 1, punto 15, de la Directiva 2014/65/UE, así como de la aplicación del Derecho europeo de la competencia a las prácticas reguladas por el presente Reglamento.».

[b] En el artículo 1, apartado 3, se añade el párrafo segundo siguiente:

«La Agencia, las autoridades reguladoras nacionales, la AEVM y las autoridades financieras competentes de los Estados miembros deberán, en particular, intercambiar información y datos pertinentes de forma periódica, al menos trimestralmente, sobre posibles infracciones del Reglamento (UE) n.º 596/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo relacionadas con productos energéticos al por mayor que estén regulados por el presente Reglamento.».

[2] El artículo 2 se modifica como sigue:

[a] El punto 1 se modifica como sigue:

en el párrafo segundo, se añade la letra e) siguiente:

«e) la información transmitida por un cliente o por otras personas que actúen en su nombre, relativa a las órdenes pendientes del cliente en productos energéticos al por mayor, que sea de carácter concreto y se refiera directa o indirectamente a uno o varios productos energéticos al por mayor.».

[b] El párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«Se considerará que la información es de carácter concreto si indica una serie de circunstancias que existen o que pueda esperarse razonablemente que vayan a existir, o indica un acontecimiento que ha ocurrido o que pueda esperarse razonablemente que vaya a ocurrir, y si es lo suficientemente específica como para permitir extraer una conclusión respecto al posible efecto de esa serie de circunstancias o ese acontecimiento sobre los precios de los productos energéticos al por mayor. La información podría considerarse información de carácter concreto si se refiere a un proceso prolongado que tenga por objeto inducir o que dé lugar a circunstancias particulares o un acontecimiento particular, incluidas circunstancias o acontecimientos futuros, y también si se refiere a las etapas intermedias de ese proceso que estén vinculadas con que se induzcan o se materialicen tales circunstancias o acontecimientos futuros.

Una etapa intermedia de un proceso prolongado tendrá la consideración de información privilegiada si, por sí misma, cumple los criterios relativos a la información privilegiada mencionados en el presente artículo.

A efectos del apartado 1, la información que, de hacerse pública, podría afectar de manera apreciable a los precios de dichos productos energéticos al por mayor se entenderá como la información que un inversor razonable probablemente utilizaría para basar su decisión o decisiones de inversión;».

[c] En el punto 2, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

2) «*manipulación del mercado*»:

a) la realización de cualquier operación, la emisión de cualquier orden de negociación o cualquier otra conducta relacionada con productos energéticos al por mayor que:

i) proporcione o pueda proporcionar indicios falsos o engañosos en cuanto a la oferta, la demanda o el precio de los productos energéticos al por mayor,

ii) fije o pueda fijar, por medio de una persona o de varias personas que actúen de manera concertada, el precio de uno o varios productos energéticos al por mayor a un nivel artificial, a menos que la persona que hubiese realizado la operación o emitido la orden de negociación demuestre la legitimidad de sus razones para actuar de ese modo y que dicha operación u orden de negociación se ajuste a las prácticas de mercado aceptadas en el mercado mayorista de la energía de que se trate, o

iii) emplee un dispositivo ficticio o cualquier otra forma de engaño o maquinación que proporcione o pueda proporcionar indicios falsos o engañosos en cuanto a la oferta, la demanda o el precio de los productos energéticos al por mayor,

o

[d] En el punto 2, se añade la letra c) siguiente, precedida de la palabra «o» al final de la letra b):

«c) la transmisión de información falsa o engañosa o el suministro de datos falsos o engañosos en relación con una referencia cuando la persona que efectuó la transmisión o el suministro de los datos supiera o debiera haber sabido que eran falsos o engañosos, o cualquier otra conducta que dé lugar a la manipulación del cálculo de una referencia.».

[e] Al final del punto 2 se añade el párrafo siguiente:

«La manipulación del mercado puede referirse a la conducta de una persona jurídica, pero también, de conformidad con el Derecho de la Unión Europea o el Derecho nacional, a la conducta de las personas físicas que participen en la decisión de llevar a cabo actividades por cuenta de la persona jurídica afectada;».

[f] En el punto 4, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«4) “*productos energéticos al por mayor*”: los siguientes contratos y productos derivados, con independencia del lugar y del modo en que sean negociados:

a) *contratos de suministro de electricidad o de gas natural cuyo lugar de entrega esté ubicado en la Unión* o contratos de suministro de electricidad o de gas natural que puedan dar lugar a una entrega en la Unión;”.

[g] El punto 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7) “*participante en el mercado*”: cualquier persona, incluidos los gestores de redes de transporte y las personas que ejecutan o gestionan operaciones a título profesional cuando negocian por cuenta propia, *que realice transacciones, incluida la introducción de órdenes de negociación, en uno o varios mercados mayoristas de la energía*;”.

[h] Se inserta el punto 8 *bis* siguiente:

«8 *bis*) “*persona que gestiona o ejecuta operaciones a título profesional*”: persona que recibe y transmite órdenes o ejecuta operaciones en relación con productos energéticos al por mayor a título profesional;”.

[i] Se añade el punto 10 *bis* siguiente:

«10 *bis*) “*la Agencia*” o “*ACER*”: la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación de los Reguladores de la Energía;”.

[j] Se insertan los puntos siguientes:

«16) “*mecanismo de notificación registrado*” o “*MNR*”: persona registrada de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento a efectos de proveer el servicio de notificar a la Agencia, en nombre de los participantes en el mercado, datos detallados de las operaciones, incluidas las órdenes de negociación, y datos fundamentales;

17) “*plataforma de información privilegiada*” o “*PIP*”: persona registrada de conformidad con lo dispuesto en el presente Reglamento a efectos de proveer el servicio de gestión de una plataforma para la divulgación de información privilegiada y la notificación a la Agencia, en nombre de los participantes en el mercado, de la información privilegiada divulgada;

18) “*negociación algorítmica*”: negociación de productos energéticos al por mayor en la que un algoritmo informático determina automáticamente parámetros

concretos de las órdenes de negociación como, por ejemplo, si introducir la orden o no, o el momento, el precio o la cantidad de ejecución de la orden o el modo en que se gestionará la orden tras el envío, con limitada o nula intervención humana, sin incluir ningún sistema que únicamente se utilice para la canalización de órdenes hasta uno o varios mercados organizados, o para el procesamiento de órdenes sin que ello implique determinar ningún parámetro de negociación, o para la confirmación de órdenes, o para el tratamiento post-negociación de las operaciones ejecutadas;

19) “acceso electrónico directo”: acuerdo en el que un miembro, participante o cliente de un mercado organizado permite a otra persona utilizar su código de negociación para que esta pueda transmitir órdenes de negociación relacionadas con un producto energético al por mayor por vía electrónica directamente al mercado organizado, incluidos los acuerdos que impliquen que una persona utilice la infraestructura del miembro, participante o cliente, o cualquier sistema de conexión proporcionado por este, para transmitir las órdenes de negociación (acceso directo al mercado) y los acuerdos en los que una persona no utilice dicha infraestructura para ello (acceso patrocinado);

20) “mercado organizado”: un mercado bursátil de la energía, un intermediario financiero de la energía, una plataforma de capacidad energética o cualquier otra persona que gestione o ejecute operaciones a título profesional, incluidos los proveedores de libros de órdenes compartidas, pero excluyendo la negociación puramente bilateral en las que dos personas físicas realicen sus respectivas operaciones por cuenta propia;

21) “comercio de GNL”: ofertas de compra, ofertas de venta u operaciones para la compra o la venta de GNL: a) que especifiquen la entrega en la Unión; b) que tengan como resultado la entrega en la Unión; o c) en las que una contraparte regasifique el GNL en una terminal de la Unión;

22) “datos del mercado de GNL”: registros de las ofertas de compra, las ofertas de venta o las operaciones para el comercio de GNL junto con la información correspondiente especificada en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1348/2014 de la Comisión;

23) “participante en el mercado de GNL”: toda persona física o jurídica, independientemente de su lugar de constitución o domicilio, que participe en el comercio de GNL;

24) “estimación del precio del GNL”: la determinación de un precio de referencia diario para el comercio de GNL de conformidad con una metodología que ha de establecer la ACER;

25) “referencia del GNL”: determinación de un diferencial entre la estimación del precio del GNL diaria y el precio de liquidación del contrato de futuros de gas con vencimiento más cercano en el TTF establecido diariamente por ICE Endex Markets B.V.».

[3] En el artículo 3, apartado 1, se añade el párrafo segundo siguiente:

«También tendrá la consideración de operación con información privilegiada la utilización de este tipo de información que suponga la cancelación o la modificación de una orden relativa al producto energético al por mayor al que se refiera la información, cuando se hubiese introducido la orden antes de que la persona afectada tuviera conocimiento de la información privilegiada.».

[4] El artículo 4 se modifica como sigue:

[a] En el apartado 1 se añade el párrafo segundo siguiente:

«Los participantes en el mercado divulgarán la información privilegiada a través de PIP. Las PIP garantizarán que la información privilegiada se haga pública de tal forma que se pueda acceder a ella rápidamente, concretamente a través de una interfaz clara de programación de aplicaciones, y realizar una evaluación completa, correcta y oportuna de la información.».

[b] El apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«La publicación de información privilegiada, aun cuando sea en forma agregada, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 714/2009 o el Reglamento (CE) n.º 715/2009, o de directrices y códigos de red adoptados en virtud de dichos Reglamentos, constituye una divulgación pública completa y efectiva, pero no necesariamente una divulgación de manera oportuna en el sentido del apartado 1 del presente artículo.».

[5] Se inserta el artículo 4 *bis* siguiente:

«Artículo 4 *bis*. Autorización y supervisión de las PIP

1. Las PIP se registrarán ante la Agencia. Las PIP solo podrán ejercer después de que la Agencia haya evaluado si cumplen los requisitos del presente artículo y haya dado su autorización para ello. El registro de PIP estará a disposición del público y contendrá información sobre los servicios para los que estén registradas las PIP. La Agencia revisará periódicamente la conformidad de las PIP con el presente Reglamento. Cuando la Agencia haya anulado una inscripción registral de conformidad con el apartado 5, dicha anulación se publicará en el registro durante un período de cinco años a partir de la fecha de anulación.

2. Las PIP dispondrán de políticas y protocolos adecuados para hacer pública la información privilegiada requerida con arreglo al artículo 4, apartado 1, tan cerca del tiempo real como sea posible técnicamente, sobre la base de consideraciones comerciales razonables. La información se facilitará gratuitamente a todos los efectos. Las PIP divulgarán dicha información de forma eficiente y sistemática, de manera que se garantice un acceso rápido a la información privilegiada, en condiciones no discriminatorias y en un formato que facilite la consolidación de la información privilegiada con datos similares de otras fuentes.

3. La información privilegiada que haga pública una PIP de conformidad con el apartado 2 incluirá, como mínimo, los siguientes datos, en función del tipo de información privilegiada:

- a) el identificador del mensaje y el estado del evento;
- b) la fecha de publicación, la hora y el inicio y el fin del evento;
- c) el nombre y la identificación del participante en el mercado;
- d) la zona de ofertas o de balance afectada;
- e) y, cuando proceda:
 - a) el tipo de indisponibilidad y el tipo de evento;
 - b) la unidad de medida;
 - c) la capacidad disponible y no disponible, y la capacidad técnica o instalada;
 - d) el motivo de la indisponibilidad;
 - e) el tipo de combustible;
 - f) el activo o unidad afectado y su código de identificación.

4. Las PIP aplicarán y mantendrán protocolos administrativos eficaces para evitar conflictos de intereses con sus clientes. En particular, una PIP que sea también un organismo rector del mercado o un participante en el mercado tratará de forma no discriminatoria toda la información privilegiada que recoja y aplicará y mantendrá protocolos adecuados para separar las diferentes funciones comerciales.

Las PIP dispondrán de mecanismos de seguridad sólidos diseñados para garantizar la seguridad de los medios de transmisión de información privilegiada, reducir al mínimo el riesgo de corrupción de datos y de acceso no autorizado y evitar fugas de información privilegiada antes de la publicación. Las PIP contarán con recursos adecuados y dispondrán de medios de reserva a fin de ofrecer y mantener sus servicios en todo momento.

Las PIP dispondrán de sistemas que permitan controlar de manera efectiva y rápida la exhaustividad de los informes de información privilegiada, detectar omi-

siones y errores manifiestos y solicitar que se vuelvan a transmitir los informes erróneos.

5. La Agencia podrá anular la inscripción registral de una PIP cuando esta última:

- a) no utilice la autorización en un plazo de doce meses, renuncie expresamente a ella o no haya prestado ningún servicio durante los seis meses anteriores;
- b) obtuviese la inscripción registral por medio de declaraciones falsas o por cualquier otro medio irregular;
- c) ya no cumpla las condiciones que motivaron su registro;
- d) haya infringido de forma grave y sistemática lo dispuesto en el presente Reglamento.

Cuando la inscripción registral se haya anulado, la PIP afectada garantizará un relevo ordenado que incluya la transferencia de datos, así como la redirección de los flujos de notificación, a otras PIP.

La Agencia notificará sin demora indebida la decisión de anular la inscripción registral de una PIP a la autoridad nacional competente del Estado miembro en el que esté establecida la PIP.

6. La Comisión, mediante actos de ejecución, especificará:

- a) los medios por los cuales las PIP cumplirán la obligación en materia de información privilegiada a que se refiere el apartado 2;
- b) el contenido de la información privilegiada publicada con arreglo al apartado 2 de modo que permita la publicación de la información exigida en virtud del presente artículo;
- c) los requisitos organizativos concretos para la aplicación del apartado 4.

Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 21, apartado 2.».

[6] Se añade el artículo 5 *bis* siguiente:

«Artículo 5 *bis*. Negociación algorítmica

1. Todo participante en el mercado que se dedique a la negociación algorítmica deberá disponer de sistemas y controles de riesgo eficaces que sean adecuados a sus actividades, a fin de garantizar que sus sistemas de negociación sean resistentes y tengan suficiente capacidad, estén sujetos a umbrales y límites apropiados e impidan el envío de órdenes de negociación erróneas o cualquier otro funcionamiento de los sistemas que pueda crear o propiciar perturbaciones en el mercado. Los participantes en el mercado también dispondrán de sistemas y controles de riesgo eficaces para garantizar que los sistemas de negociación sean conformes a lo dispuesto en el presente Reglamento y a las normas del mercado organizado al que estén conectados. Deberán disponer de protocolos eficaces de continuidad de las actividades para gestionar cualquier fallo de sus sistemas de negociación y garantizarán que sus sistemas estén totalmente verificados y convenientemente controlados para garantizar que cumplen los requisitos establecidos en el presente apartado.

2. Todo participante en el mercado que se dedique a la negociación algorítmica en un Estado miembro lo notificará a las autoridades reguladoras nacionales de su Estado miembro y a la Agencia.

La autoridad reguladora nacional del Estado miembro al que pertenezca el participante en el mercado podrá exigir a este último que facilite, regularmente o cuando dicha autoridad lo determine, una descripción de la naturaleza de sus estrategias de negociación algorítmica, así como información detallada de los parámetros de negociación o de los límites a que está sujeto el sistema de negociación, los principales controles de conformidad y de riesgo que ha implantado para garantizar que se cumplen los requisitos establecidos en el apartado 1 e información detallada de los ensayos de sus sistemas de negociación.

El participante en el mercado se encargará de que se lleve un registro en relación con los puntos a que se refiere el presente apartado y se asegurará de que dichos registros sean suficientes para que su autoridad reguladora nacional pueda controlar el cumplimiento del presente Reglamento.

3. Todo participante en el mercado que proporcione acceso electrónico directo a un mercado organizado lo notificará a las autoridades competentes de su Estado miembro de origen y a la Agencia.

La autoridad reguladora nacional del Estado miembro de origen del participante en el mercado podrá exigir a este último que facilite, regularmente o cuando dicha autoridad lo determine, una descripción de los sistemas y controles a que se refiere el apartado 1, así como pruebas de su aplicación.

El participante en el mercado se encargará de que se lleve un registro en relación con los aspectos a que se refiere el presente apartado y se asegurará de que dichos registros sean suficientes para que su autoridad reguladora nacional pueda controlar el cumplimiento del presente Reglamento.

4. El presente artículo se entenderá sin perjuicio de las obligaciones en virtud de la Directiva 2014/65/UE.».

[7] En el artículo 7, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La ACER controlará la negociación de productos energéticos al por mayor para detectar e impedir la negociación basada en información privilegiada y la manipulación del mercado o cualquier intento de ello. Recopilará datos para evaluar y controlar los mercados mayoristas de la energía según lo dispuesto en el artículo 8.».

[] Se añaden los artículos 7 *bis* a 7 *quinqüies* siguientes:

«Artículo 7 *bis*. Tareas y facultades de la ACER para realizar estimaciones de precios y referencias

1. Con carácter de urgencia, la ACER elaborará y publicará una estimación del precio del GNL diaria, y comenzará a hacerlo a más tardar el 13 de enero de 2023. A efectos de la estimación del precio del GNL, la ACER recogerá y tratará sistemáticamente datos del mercado de GNL relativos a las operaciones. La estimación del precio tendrá en cuenta, cuando proceda, las diferencias regionales y las condiciones de mercado.

2. A más tardar el 31 de marzo de 2023, la ACER elaborará y publicará una referencia del GNL diaria determinada por el diferencial entre la estimación del precio del GNL diaria y el precio de liquidación del contrato de futuros de gas con vencimiento más cercano en el TTF establecido diariamente por ICE Endex Markets B.V. A efectos de la referencia del GNL, la ACER recogerá y tratará sistemáticamente todos los datos del mercado de GNL.

3. No obstante lo dispuesto en el artículo 3, apartado 4, letra b), del presente Reglamento, las obligaciones y prohibiciones de los participantes en el mercado establecidas en el presente Reglamento serán aplicables a los participantes en el mercado de GNL. Las facultades conferidas a la ACER en virtud del presente Reglamento y del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1348/2014 también serán aplicables en relación a los participantes en el mercado de GNL, incluidas las disposiciones en materia de confidencialidad.

Artículo 7 *ter*. Publicación de las estimaciones del precio del GNL y de la referencia del GNL

1. La estimación del precio del GNL se publicará diariamente y no más tarde de las 18.00 horas CET por lo que se refiere a la estimación del precio de la operación simple. A más tardar el 31 de marzo de 2023, además de la publicación de la estimación del precio del GNL, la ACER también publicará diariamente la referencia del GNL y lo hará no más tarde de las 19.00 horas CET o tan pronto como sea técnicamente posible.

2. A efectos del presente artículo, la ACER podrá recurrir a los servicios de un tercero.

Artículo 7 *quater*. Suministro de datos del mercado de GNL a la ACER

1. Los participantes en el mercado de GNL presentarán diariamente a la ACER los datos del mercado de GNL de conformidad con las especificaciones establecidas en el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1348/2014 de la Comisión, en un formato normalizado, a través de un protocolo de transmisión de alta calidad y lo más cerca posible del tiempo real que permita la tecnología antes de la publicación de la estimación del precio del GNL diaria (18.00 horas CET).

2. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución por los que se especifique el momento en que deban presentarse los datos del mercado de GNL antes de la publicación diaria de la estimación del precio del GNL a que se refiere el apartado 1. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 29.

3. Cuando proceda, la ACER, previa consulta a la Comisión, formulará orientaciones sobre:

a) la información detallada que debe comunicarse, además de la información actual relativa a las operaciones y los datos fundamentales que deben comunicarse con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1348/2014, incluidas las ofertas de compra y las ofertas de venta, y

b) el procedimiento, el formato normalizado y electrónico y los requisitos técnicos y organizativos para presentar datos, que deben utilizarse para el suministro de los datos del mercado de GNL requeridos.

4. Los participantes en el mercado de GNL presentarán a la ACER los datos del mercado de GNL requeridos de forma gratuita y a través de los canales de notificación establecidos por ella, utilizando procedimientos que ya existan y estén disponibles cuando sea posible.

Artículo 7 *quinqües*. Continuidad de las actividades

La ACER revisará, actualizará y publicará periódicamente su metodología de estimación del precio de referencia del GNL y su metodología relativa a la referencia del GNL, así como la metodología utilizada para la notificación de los datos del mercado de GNL y la publicación de sus estimaciones del precio del GNL y sus referencias del GNL, teniendo en cuenta las opiniones de aquellos que contribuyen con datos del mercado de GNL.».

[8] El artículo 8 se modifica como sigue:

[a] Se inserta el apartado 1 *bis* siguiente:

«1 *bis*. A efectos de la notificación de registros de operaciones, incluidas las órdenes de negociación, introducidas, concluidas o ejecutadas en mercados organizados, dichos mercados pondrán a disposición de la Agencia datos relativos al libro de órdenes o, a petición de esta, le darán acceso al libro de órdenes para que pueda controlar la negociación.».

[b] En el apartado 2, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 21, apartado 2. Tendrán en cuenta los sistemas existentes de notificación de operaciones para el control de la actividad de negociación a fin de detectar el abuso de mercado.».

[c] En el apartado 3, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:

«3. Las personas a que se refiere el apartado 4, letras a) a d), que hayan comunicado operaciones de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 600/2014 o el Reglamento (UE) n.º 648/2012 no estarán sujetas a obligaciones de doble notificación en relación con dichas operaciones.».

[d] El apartado 4 se modifica como sigue:

i) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) un mercado organizado, un sistema de casamiento de operaciones u otra persona que gestione o ejecute operaciones a título profesional;»;

ii) se añade el párrafo segundo siguiente:

«La información se facilitará a través de mecanismos de notificación registrados.».

[e] El apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«5. Los participantes en el mercado facilitarán a la ACER y a las autoridades reguladoras nacionales información relacionada con la capacidad y la utilización de las instalaciones de producción, almacenamiento, consumo o transporte de electricidad o gas natural, o con la capacidad y la utilización de las instalaciones de GNL, incluida la indisponibilidad planificada o no de dichas instalaciones, así como información privilegiada divulgada de conformidad con el artículo 4, a efectos de controlar la negociación en los mercados mayoristas de la energía. Las obligaciones de notificación de los participantes en el mercado se minimizarán mediante la recogida de la información requerida o de partes de la misma a partir de fuentes existentes, siempre que ello sea posible.».

[9] En el artículo 9, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los participantes en el mercado que realicen operaciones que deban comunicarse a la ACER de conformidad con el artículo 8, apartado 1, se registrarán ante la autoridad reguladora nacional del Estado miembro en el que estén establecidos o sean residentes. Los participantes en el mercado residentes o establecidos en un tercer país declararán una oficina en un Estado miembro en el que ejerzan su actividad y se registrarán ante la autoridad reguladora nacional de dicho Estado miembro.».

[10] Se inserta el artículo 9 *bis* siguiente:

«Artículo 9 *bis*. Autorización y supervisión de los mecanismos de notificación registrados

1. La capacidad de ejercer de un MNR estará sujeta a la autorización previa de la Agencia de conformidad con el presente artículo.

La Agencia autorizará a las partes como MNR si:

a) el MNR es una persona jurídica establecida en la Unión; y

b) el MNR cumple los requisitos establecidos en el presente artículo.

La autorización para ejercer de MNR será efectiva y válida para todo el territorio de la Unión y permitirá al MNR proveer en toda la Unión los servicios respecto a los cuales haya sido autorizado.

Los MNR autorizados cumplirán en todo momento las condiciones de autorización a que se refiere el presente artículo. Los MNR autorizados notificarán a la ACER, sin demora indebida, toda modificación significativa de las condiciones de autorización.

La Agencia establecerá un registro de todos los MNR de la Unión. El registro será público y contendrá información sobre los servicios respecto a los cuales esté autorizado el MNR, y se actualizará de manera periódica. Cuando la Agencia haya retirado una autorización a un MNR de conformidad con el apartado 4, dicha retirada se publicará en el registro durante un período de cinco años a partir de la fecha de retirada.

2. La Agencia revisará periódicamente la conformidad de los MNR con el presente Reglamento. A tal fin, los MNR informarán anualmente a la Agencia sobre sus actividades.

3. Los MNR dispondrán de políticas y protocolos adecuados para comunicar la información requerida con arreglo al artículo 8 lo antes posible y, a más tardar, en el plazo establecido en los actos de ejecución adoptados en virtud del apartado 5 del presente artículo.

Los MNR aplicarán y mantendrán protocolos administrativos eficaces para evitar conflictos de intereses con sus clientes. En particular, un MNR que sea también un mercado organizado o un participante en el mercado tratará de forma no discriminatoria toda la información que recoja y aplicará y mantendrá protocolos adecuados para separar las diferentes funciones comerciales.

Los MNR dispondrán de mecanismos de seguridad sólidos diseñados para garantizar la seguridad y autenticación de los medios de transmisión de la información, reducir al mínimo el riesgo de corrupción de datos y de acceso no autorizado y evitar fugas de información, manteniendo en todo momento la confidencialidad de los datos. Los MNR contarán con recursos adecuados y dispondrán de medios de reserva a fin de ofrecer y mantener sus servicios con arreglo al calendario establecido en los actos de ejecución adoptados en virtud del artículo 8, apartados 2 y 6.

Los MNR dispondrán de sistemas que permitan controlar de manera efectiva la exhaustividad de los informes de operaciones, detectar omisiones y errores manifestados causados por un participante en el mercado y, en caso de que se produzca uno de estos errores u omisiones, comunicar los datos del error u omisión al participante en el mercado y solicitar que se vuelvan a transmitir los informes erróneos.

Los MNR dispondrán de sistemas que les permitan detectar errores u omisiones causados por el propio MNR, y corregir y transmitir, o volver a transmitir, según el caso, a la Agencia informes de operaciones correctos y completos.

4. La Agencia podrá retirar la autorización de un MNR cuando este último:

- a) no utilice la autorización en un plazo de dieciocho meses, renuncie expresamente a ella o no haya prestado ningún servicio durante los dieciocho meses anteriores;
- b) obtuviese la autorización por medio de declaraciones falsas o por cualquier otro medio irregular;
- c) ya no cumpla las condiciones que motivaron su autorización;
- d) haya infringido de forma grave y sistemática lo dispuesto en el presente Reglamento.

El MNR al que se le haya retirado la autorización garantizará un relevo ordenado que incluya la transferencia de datos y la redirección de los flujos de notificación a otros MNR.

La Agencia, cuando proceda, notificará sin demora indebida la decisión de retirar la autorización de un MNR a la autoridad nacional competente del Estado miembro en el que esté establecido el MNR.

5. La Comisión, mediante actos de ejecución, especificará:

- a) los medios por los cuales los MNR cumplirán la obligación de información a que se refiere el apartado 1; y
 - b) los requisitos organizativos concretos para la aplicación de los apartados 2 y 3.
- Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 21, apartado 2.».

[11] El artículo 10 se modifica como sigue:

[a] El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. La ACER establecerá mecanismos para compartir la información que reciba de conformidad con el artículo 7, apartado 1, y el artículo 8 con la Comisión, las autoridades reguladoras nacionales, las autoridades competentes en materia de mercados financieros, las autoridades nacionales en materia de competencia y la AEVM, así como otras autoridades pertinentes, a escala de la Unión. Antes de establecer tales mecanismos, la ACER consultará a dichas autoridades.».

[b] Se inserta el apartado 1 bis siguiente:

«1 bis. Las autoridades reguladoras nacionales establecerán mecanismos para compartir la información que reciban de conformidad con el artículo 7, apartado 2,

y el artículo 8 con las autoridades competentes en materia de mercados financieros, las autoridades nacionales en materia de competencia, las autoridades tributarias nacionales y EUROFISC, así como otras autoridades pertinentes, a escala de la Unión. Antes de establecer tales mecanismos, la autoridad reguladora nacional consultará a la Agencia y a dichas partes.».

[c] Se inserta el apartado 2 *bis* siguiente:

«2 *bis*. Las autoridades reguladoras nacionales solo darán acceso a los mecanismos a que se refiere el apartado 1 *bis* del presente artículo a las autoridades que hayan establecido sistemas que permitan a la autoridad reguladora nacional cumplir los requisitos del artículo 12, apartado 1.».

[13] El artículo 12 se modifica como sigue:

[a] En el apartado 1, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«La Comisión, las autoridades reguladoras nacionales, las autoridades financieras competentes de los Estados miembros, las autoridades tributarias nacionales y EUROFISC, las autoridades nacionales en materia de competencia, la AEVM y otras autoridades pertinentes garantizarán la confidencialidad, la integridad y la protección de la información que reciban en virtud del artículo 4, apartado 2, el artículo 7, apartado 2, el artículo 8, apartado 5, o el artículo 10, y adoptarán medidas para evitar cualquier uso indebido de dicha información, en particular de conformidad con la legislación aplicable en materia de protección de datos.».

[b] El apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. A reserva del artículo 17, la ACER podrá decidir la puesta a disposición del público de parte de la información que posea, siempre que no se divulgue ni pueda inferirse de ella información comercial sensible sobre participantes en el mercado concretos, operaciones concretas o mercados concretos. No deberá impedirse que la ACER publique información sobre los mercados organizados, las PIP o los MNR que sea conforme con la legislación aplicable en materia de protección de datos.».

[14] El artículo 13 se modifica como sigue:

[a] El apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Las autoridades reguladoras nacionales garantizarán que se apliquen las prohibiciones que establecen los artículos 3 y 5 y las obligaciones que establecen los artículos 4, 8, 9 y 15.

Las autoridades reguladoras nacionales serán competentes para investigar todos los actos llevados a cabo en sus mercados mayoristas nacionales de la energía y para garantizar el cumplimiento del presente Reglamento, con independencia del lugar en que sea residente o esté establecido el participante en el mercado registrado con arreglo al artículo 9, apartado 1, que lleve a cabo dichos actos.

Cada Estado miembro garantizará que sus autoridades reguladoras nacionales dispongan de los poderes de investigación y ejecución necesarios para desempeñar esa función. Dichos poderes se ejercerán de forma proporcionada.

Podrán ejercerse:

- a) directamente;
- b) en colaboración con otras autoridades; o
- c) mediante solicitud a las autoridades judiciales competentes.

Si procede, las autoridades reguladoras nacionales podrán ejercer sus poderes de investigación en colaboración con mercados organizados, sistemas de casamiento de operaciones u otras personas que gestionen o ejecuten operaciones a título profesional tal como se contemplan en el artículo 8, apartado 4, letra d).».

[b] Se añaden los apartados 3 a 9 siguientes:

«3. A fin de luchar contra las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento, de respaldar y complementar las actividades de las autoridades reguladoras nacionales para garantizar el cumplimiento y de contribuir a una aplicación

uniforme del presente Reglamento en toda la Unión, la Agencia podrá llevar a cabo investigaciones ejerciendo las facultades que se le confieren mediante los artículos 13 *bis* y 13 *ter* y de conformidad con lo que allí se dispone.

4. La Agencia podrá ejercer sus facultades para garantizar que se apliquen las prohibiciones establecidas en el artículo 3 y el artículo 5 y las obligaciones establecidas en el artículo 4 en caso de que:

a) se estén llevando a cabo o se hayan llevado a cabo actos en relación a productos energéticos al por mayor con entrega en al menos tres Estados miembros; o

b) se estén llevando a cabo o se hayan llevado a cabo actos en relación a productos energéticos al por mayor con entrega en al menos dos Estados miembros y al menos una de las personas físicas o jurídicas que lleve a cabo dichos actos sea residente o esté establecida en un tercer país pero esté registrada con arreglo al artículo 9, apartado 1; o

c) la autoridad reguladora nacional competente, sin perjuicio de las excepciones contempladas en el artículo 16, apartado 5, no adopte inmediatamente las medidas necesarias para satisfacer la solicitud de la Agencia a que se refiere el artículo 16, apartado 4, letra b); o

d) sea probable que la información pertinente, tal como se define en el artículo 2, punto 1, del presente Reglamento, afecte de manera apreciable a los precios de productos energéticos al por mayor con entrega en al menos tres Estados miembros.

5. La Agencia podrá ejercer sus facultades para garantizar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el artículo 15 cuando haya personas que estén gestionando o ejecutando a título profesional operaciones de productos energéticos al por mayor con entrega en al menos tres Estados miembros.

6. En el ejercicio de sus facultades, la Agencia tendrá en cuenta las investigaciones en curso o ya realizadas en relación con los mismos casos por una autoridad reguladora nacional de conformidad con el presente Reglamento, así como el impacto transfronterizo de la investigación.

7. Una vez finalizadas las medidas adoptadas para ejercer sus facultades en virtud del apartado 4, la Agencia elaborará un informe. Dicho informe se hará público teniendo en cuenta los requisitos de confidencialidad. Si la Agencia concluye que se ha producido una infracción del presente Reglamento, informará de ello a las autoridades reguladoras nacionales del Estado o Estados miembros afectados y exigirá que la infracción se gestione de conformidad con el artículo 18. La Agencia podrá recomendar que se realice un determinado seguimiento a las autoridades reguladoras nacionales pertinentes y, en caso necesario, informar a la Comisión.».

[15] Se insertan los artículos 13 *bis* a 13 *quinqüies* siguientes:

«Artículo 13 *bis*. Inspecciones *in situ* por parte de la Agencia

1. La Agencia preparará y llevará a cabo inspecciones *in situ* en estrecha cooperación con las autoridades pertinentes del Estado miembro afectado.

2. A fin de cumplir sus obligaciones en virtud del presente Reglamento, la Agencia podrá llevar a cabo todas las inspecciones *in situ* que sean necesarias en cualquiera de los locales de las personas investigadas. La agencia podrá efectuar una inspección *in situ* sin previo aviso cuando ello sea necesario para su correcta realización y para que sea eficaz.

3. Los agentes de la Agencia y las demás personas autorizadas por ella para llevar a cabo inspecciones *in situ* podrán acceder a todos los locales de las personas que sean objeto de una decisión de investigación adoptada por la Agencia de conformidad con el apartado 6, y gozarán de todas las facultades contempladas en el presente artículo. Asimismo, estarán facultados para precintar cualquier local, propiedad, libro o registro durante el tiempo y en la medida necesarios para la inspección.

4. La Agencia informará de la inspección a la autoridad reguladora nacional y a las demás autoridades interesadas del Estado miembro en el que se vaya a llevar a

cabo con suficiente antelación. Las inspecciones a que se refiere el presente artículo se llevarán a cabo siempre que la autoridad pertinente haya confirmado que no se opone a ellas.

5. Los agentes de la Agencia y las demás personas autorizadas por ella para llevar a cabo una inspección *in situ* ejercerán sus facultades previa presentación de una autorización por escrito que precisará el objeto y el propósito de la inspección.

6. Las personas a que se refiere el presente artículo deberán someterse a las inspecciones *in situ* ordenadas mediante una decisión que será adoptada por la Agencia. La decisión precisará el objeto y el propósito de la inspección, fijará la fecha de su comienzo e indicará las vías de recurso posibles con arreglo al Reglamento (UE) 2019/942, así como el derecho a recurrir la decisión ante el Tribunal de Justicia. La Agencia consultará a la autoridad reguladora nacional del Estado miembro en el que vaya a realizarse la inspección antes de adoptar dicha decisión.

7. A petición de la Agencia, los agentes de la autoridad reguladora nacional del Estado miembro en el que se vaya a llevar a cabo la inspección, así como las personas autorizadas o designadas por dicha autoridad, ayudarán activamente a los agentes de la Agencia y las demás personas autorizadas por ella. A tal efecto, gozarán de las facultades establecidas en el presente artículo. Los agentes de la autoridad reguladora nacional también podrán asistir a la inspección *in situ* si así lo solicitan.

8. Cuando los agentes de la Agencia, o las personas autorizadas o designadas por esta, constaten que una persona se opone a una inspección ordenada en virtud del presente artículo, la autoridad reguladora nacional del Estado miembro afectado les prestará a esos agentes o a otras autoridades reguladoras nacionales pertinentes la asistencia necesaria, solicitando, en su caso, la asistencia de la policía o de fuerzas del orden equivalentes para permitirles llevar a cabo la inspección *in situ*.

9. Si, de acuerdo con el Derecho nacional aplicable, la inspección *in situ* del apartado 1 o la asistencia de los apartados 7 y 8 requieren la autorización de una autoridad judicial, la Agencia también solicitará dicha autorización. También podrá solicitar dicha autorización como medida cautelar.

10. Cuando la Agencia solicite la autorización a que se refiere el apartado 9, la autoridad judicial nacional verificará:

- a) que la decisión de la Agencia es auténtica; y
- b) que las medidas que han de adoptarse son proporcionadas y no arbitrarias o excesivas atendiendo al objeto de la inspección.

A efectos de lo dispuesto en el párrafo primero, letra b), la autoridad judicial nacional podrá pedir explicaciones detalladas a la Agencia, en particular sobre sus motivos para sospechar que se ha producido una infracción según lo dispuesto en el artículo 13, apartado 3, la gravedad de la presunta infracción y la naturaleza de la participación de la persona investigada. No obstante lo dispuesto en el artículo 28 del Reglamento (UE) 2019/942, la decisión de la Agencia solo estará sujeta al control del Tribunal de Justicia.

Artículo 13 *ter*. Solicitud de información

1. Cualquier persona, si la Agencia así se lo solicita, le facilitará a esta la información que necesite para cumplir sus obligaciones en virtud del presente Reglamento. En su solicitud, la Agencia:

- a) hará referencia al presente artículo como base jurídica de la solicitud;
- b) indicará el propósito de la solicitud;
- c) especificará la información que se requiere y el formato de los datos;
- d) fijará un plazo, proporcionado con respecto a la solicitud, en el que deberá facilitarse la información;
- e) informará a la persona de que la respuesta a la solicitud de información no deberá ser incorrecta ni engañosa.

2. A efectos de las solicitudes de información a que se refiere el apartado 1, la Agencia estará facultada para emitir decisiones. En dicha decisión, además de los requisitos del apartado 1, la Agencia indicará el derecho a recurrir la decisión ante la Sala de Recurso de la Agencia y a recurrir la decisión ante el Tribunal de Justicia de conformidad con los artículos 28 y 29 del Reglamento (UE) 2019/942.

3. Las personas a que se refiere el apartado 1 o sus representantes facilitarán la información solicitada. Las personas serán plenamente responsables de que la información facilitada sea completa, correcta y no engañosa.

4. Cuando los agentes de la Agencia, o las personas autorizadas o designadas por esta, constaten que una persona se niega a facilitar la información solicitada, la autoridad reguladora nacional del Estado miembro afectado les prestará a esos agentes o a otras autoridades reguladoras nacionales pertinentes la asistencia necesaria para garantizar el cumplimiento de la obligación a que se refiere el apartado 3, incluso mediante la imposición de sanciones de conformidad con el Derecho nacional aplicable.

5. Cuando los agentes de la Agencia, o las personas autorizadas o designadas por esta, constaten que una persona se niega a facilitar la información solicitada, la Agencia podrá extraer conclusiones basándose en la información disponible.

6. La Agencia enviará sin demora una copia de la solicitud con arreglo al apartado 1 o de la decisión con arreglo al apartado 2 a las autoridades reguladoras nacionales de los Estados miembros afectados.

Artículo 13 *quater*. Garantías procedimentales

1. La Agencia llevará a cabo inspecciones *in situ* y solicitará información respetando plenamente las garantías procedimentales de los participantes en el mercado, en particular:

- a) el derecho a no realizar declaraciones autoinculpatorias;
- b) el derecho a contar con la asistencia de una persona de su elección;
- c) el derecho a utilizar cualquiera de las lenguas oficiales del Estado miembro en el que tenga lugar la inspección *in situ*;
- d) el derecho a pronunciarse sobre los hechos que les conciernen;
- e) el derecho a recibir una copia del acta de la entrevista, y a aprobarla o a añadir observaciones.

2. La Agencia buscará pruebas a favor y en contra del participante en el mercado, llevará a cabo inspecciones *in situ* y solicitará información de forma objetiva e imparcial y de conformidad con el principio de presunción de inocencia.

3. La Agencia llevará a cabo inspecciones *in situ* y solicitará información respetando plenamente las normas aplicables de la Unión en materia de confidencialidad y protección de datos.

Artículo 13 *quinquies*. Asistencia mutua

1. A fin de garantizar el cumplimiento de los requisitos pertinentes establecidos en el presente Reglamento, las autoridades reguladoras nacionales y la Agencia se prestarán asistencia mutua.».

[15] El artículo 15 se modifica como sigue:

«Artículo 15. Obligaciones de las personas que gestionan o ejecutan operaciones a título profesional

Toda persona que gestione o ejecute operaciones a título profesional con productos energéticos al por mayor que sospeche razonablemente que una orden de negociación o una operación, incluida su cancelación o modificación, pueda infringir lo dispuesto en el artículo 3, 4 o 5 lo notificará sin demora a la Agencia y a la autoridad reguladora nacional pertinente.

Las personas que gestionen o ejecuten operaciones a título profesional con productos energéticos al por mayor establecerán y mantendrán protocolos y procedimientos eficaces a fin de:

a) detectar infracciones de los artículos 3, 4 o 5;

b) garantizar que sus empleados que lleven a cabo actividades de vigilancia a efectos del presente artículo no estén expuestos a ningún conflicto de intereses y actúen de manera independiente.».

[16] El artículo 16 se modifica como sigue:

[a] En el apartado 1, el párrafo cuarto se sustituye por el texto siguiente:

«Las autoridades reguladoras nacionales, las autoridades financieras competentes, la autoridad nacional en materia de competencia y la autoridad tributaria nacional de un Estado miembro podrán establecer formas adecuadas de cooperación para garantizar una investigación y un cumplimiento efectivos y eficientes y contribuir a un enfoque coherente y consistente de las investigaciones, los procesos judiciales y la manera en que se garantiza el cumplimiento del presente Reglamento y del Derecho pertinente en materia financiera y de competencia.».

[b] en el apartado 2, se añade el párrafo tercero siguiente:

«A más tardar treinta días antes de adoptar una decisión final sobre una infracción del presente Reglamento, las autoridades reguladoras nacionales informarán a la Agencia y le facilitarán un resumen del caso y la decisión prevista. La Agencia mantendrá una lista pública de las decisiones en virtud del presente Reglamento, que incluirá la fecha de la decisión, el nombre de las personas sancionadas, el artículo del presente Reglamento que se haya infringido y la sanción aplicada. A efectos de dicha publicación, las autoridades reguladoras nacionales facilitarán esta información a la Agencia en un plazo de siete días a partir de la emisión de la decisión.».

[c] en el apartado 3, se añade la letra e) siguiente:

«e) la Agencia y las autoridades reguladoras nacionales informarán a las autoridades tributarias nacionales competentes y a EUROFISC cuando tengan motivos razonables para sospechar que se están realizando o se han realizado actos en el mercado mayorista de la energía que puedan constituir un fraude fiscal.».

[16] Se insertan los artículos 16 *bis* y 16 *ter* siguientes:

«Artículo 16 *bis*. Delegación de tareas y responsabilidades

1. Las autoridades reguladoras nacionales, con el consentimiento del delegado, podrán delegar tareas y responsabilidades en otras autoridades reguladoras nacionales siempre que se cumplan las condiciones establecidas en el presente artículo. Los Estados miembros podrán establecer protocolos específicos relativos a la delegación de responsabilidades que haya que cumplir antes de que sus autoridades reguladoras nacionales celebren dichos acuerdos de delegación, y podrán limitar el alcance de la delegación a lo que sea necesario para la supervisión eficaz de los participantes en el mercado o los grupos.

2. Las autoridades reguladoras nacionales informarán a la Agencia de los acuerdos de delegación que tengan intención de celebrar, y llevarán a efecto esos acuerdos como muy pronto un mes después de haber informado a la Agencia

3. La Agencia podrá dar su opinión sobre el acuerdo de delegación previsto en el plazo de un mes después de haber sido informada.

4. La Agencia publicará por medios adecuados cualquier acuerdo de delegación celebrado por las autoridades reguladoras nacionales, con el fin de garantizar que todas las partes afectadas estén debidamente informadas.

Artículo 16 *ter*. Directrices y recomendaciones

1. Con vistas a establecer prácticas de supervisión coherentes, eficientes y eficaces en la Unión y a garantizar la aplicación común, uniforme y coherente del Derecho de la Unión, la Agencia formulará directrices y recomendaciones dirigidas a todas las autoridades reguladoras nacionales o a todos los participantes en el mercado y formulará recomendaciones a una o varias autoridades reguladoras nacionales o

a uno o varios participantes en el mercado sobre la aplicación de los artículos 4 *bis*, 8 y 9 *bis*.

2. Cuando proceda, la Agencia llevará a cabo consultas públicas sobre las directrices y recomendaciones que formule y analizará los costes y beneficios potenciales derivados de la formulación de dichas directrices y recomendaciones. Esas consultas y análisis serán proporcionados en relación con el alcance, el carácter y la repercusión de las directrices o recomendaciones.

3. Las autoridades reguladoras nacionales y los participantes en el mercado harán todo lo posible por cumplir dichas directrices y recomendaciones.

4. En el plazo de dos meses a partir de la formulación de una directriz o recomendación, cada una de las autoridades reguladoras nacionales confirmará si la cumple o si tiene intención de cumplirla. Si una autoridad reguladora nacional no la cumple o no tiene intención de cumplirla, informará de ello a la Agencia, exponiendo sus motivos.

5. La Agencia informará de que una autoridad reguladora nacional no cumple o no tiene intención de cumplir dicha directriz o recomendación, mediante la publicación de dicha información. La Agencia también podrá decidir publicar los motivos aducidos por la autoridad reguladora nacional para no cumplir dicha directriz o recomendación. Antes de proceder a la publicación, se informará de ello a la autoridad reguladora nacional.

6. Si así lo requiere la directriz o la recomendación, los participantes en el mercado informarán, de forma clara y detallada, de si cumplen dicha directriz o recomendación.

7. La Agencia incluirá las directrices y recomendaciones que haya formulado en el informe a que se refiere el artículo 19, apartado 1, letra k), del Reglamento (UE) 2019/942.».

[18] En el artículo 17, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. La información confidencial recibida por las personas a que se refiere el apartado 2 en el ejercicio de sus funciones no podrá ser divulgada a ninguna otra persona o autoridad, salvo en forma sumaria o agregada, de tal manera que no pueda identificarse a participantes en el mercado concretos, sin perjuicio de los supuestos regulados por el Derecho penal, las demás disposiciones del presente Reglamento u otra legislación pertinente de la Unión.».

[19] El artículo 18 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicables a cualquier infracción del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Las sanciones establecidas deberán ser efectivas, disuasorias y proporcionadas, y reflejar la naturaleza, la duración y la gravedad de la infracción, los daños causados a los consumidores y el beneficio potencial obtenido de la negociación basada en información privilegiada y la manipulación del mercado.

Sin perjuicio de las sanciones penales y de los poderes de supervisión de las autoridades reguladoras nacionales en virtud del artículo 13, los Estados miembros dispondrán, de conformidad con el Derecho nacional, que las autoridades reguladoras nacionales estén facultadas para adoptar sanciones administrativas y otras medidas administrativas adecuadas en relación con las infracciones del presente Reglamento a que se refiere el artículo 13, apartado 1.

Los Estados miembros notificarán dichas disposiciones en detalle a la Comisión y a la Agencia y les notificarán sin demora cualquier modificación ulterior.

2. Los Estados miembros, de conformidad con el Derecho nacional y con el principio *non bis in idem*, garantizarán que las autoridades reguladoras nacionales estén facultadas para imponer al menos las siguientes sanciones y medidas administrativas en relación con las infracciones de las disposiciones del presente Reglamento:

a) adoptar una decisión por la que se exija a la persona que ponga fin a la infracción;

b) la restitución de los beneficios obtenidos o de las pérdidas evitadas debido a las infracciones, en la medida en que puedan determinarse;

c) emitir advertencias o avisos públicos;

d) adoptar una decisión por la que se impongan multas coercitivas;

e) adoptar una decisión por la que se impongan sanciones pecuniarias administrativas;

si se trata de personas jurídicas, sanciones pecuniarias administrativas máximas de al menos:

i. en caso de infracciones de los artículos 3 y 5, el 15 % del volumen de negocios total del ejercicio anterior;

ii. en caso de infracciones de los artículos 4 y 15, el 2 % del volumen de negocios total del ejercicio anterior;

iii. en caso de infracciones de los artículos 8 y 9, el 1 % del volumen de negocios total del ejercicio anterior.

si se trata de personas físicas, sanciones pecuniarias administrativas máximas de al menos:

i. en caso de infracciones de los artículos 3 y 5, 5 000 000 EUR;

ii. en caso de infracciones de los artículos 4 y 15, 1 000 000 EUR;

iii. en caso de infracciones de los artículos 8 y 9, 500 000 EUR.

No obstante lo dispuesto en la letra e), el importe de la multa no superará el 20 % del volumen de negocios anual de la persona jurídica afectada en el ejercicio anterior. En el caso de las personas físicas, el importe de la multa no superará el 20 % de los ingresos anuales del año civil anterior. Cuando una persona jurídica haya obtenido, directa o indirectamente, algún beneficio económico de la infracción, el importe de la multa será como mínimo equivalente a la cuantía de ese beneficio económico.

3. Los Estados miembros garantizarán que la autoridad reguladora nacional pueda publicar las medidas o sanciones impuestas en caso de infracción del presente Reglamento, excepto cuando tal divulgación pueda provocar daños desproporcionados a las partes implicadas.».

Artículo 2. Modificaciones del Reglamento (UE) 2019/942

El Reglamento (UE) 2019/942 se modifica como sigue:

[1] En el artículo 6 se suprime el apartado 8.

[2] En el artículo 12, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) llevar a cabo y coordinar investigaciones en virtud de los artículos 13, 13 *bis* y 13 *ter* y al artículo 16 del Reglamento (UE) n.º 1227/2011.».

[3] En el artículo 32, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Deberán abonarse tasas a la ACER por la recogida, la gestión, el tratamiento y el análisis de la información notificada por los participantes en el mercado o por las entidades que notifiquen la información en su nombre de conformidad con el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 1227/2011 y por la divulgación de información privilegiada de conformidad con los artículos 4 y 4 *bis* del Reglamento (UE) n.º 1227/2011. Las tasas serán abonadas por los mecanismos de notificación registrados y las plataformas de información privilegiada. Los ingresos procedentes de dichas tasas también podrán cubrir los costes de la ACER derivados del ejercicio de las facultades de supervisión e investigación de conformidad con los artículos 13, 13 *bis* y 13 *ter* y el artículo 16 del Reglamento (UE) n.º 1227/2011.».

Artículo 3. Modificaciones del Reglamento de Ejecución (UE)

n.º 1348/2014 de la Comisión

El Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1348/2014 de la Comisión se modifica como sigue:

[1] Se añade el artículo 7 *bis* siguiente:

«Artículo 7 bis. Calidad de los datos del mercado de GNL

1. Los datos del mercado de GNL incluirán:

- a) las partes en el contrato, incluido el indicador de compra/venta;
- b) la parte informante;
- c) el precio de la operación;
- d) las cantidades del contrato;
- e) el valor del contrato;
- f) la ventana de llegada de la carga de GNL;
- g) las condiciones de entrega;
- h) los puntos de entrega;
- i) la información del sello de tiempo de todo lo siguiente:
 - i) la fecha y la hora del envío de la oferta de compra o de la oferta de venta;
 - ii) la fecha y la hora de la operación;
 - iii) la fecha y la hora de la notificación de la oferta de compra, la oferta de venta o la operación;
- iv) la recepción de los datos del mercado de GNL por parte de la ACER.

2. Los participantes en el mercado de GNL facilitarán a la ACER los datos del mercado de GNL en las siguientes unidades y divisas:

- a) los precios unitarios de las operaciones, las ofertas de compra y las ofertas de venta se comunicarán en la divisa especificada en el contrato y en EUR/MWh, e incluirán los tipos de conversión y de cambio aplicados, cuando proceda;
- b) las cantidades del contrato se comunicarán en las unidades especificadas en los contratos y en MWh;
- c) las ventanas de llegada se comunicarán en términos de fechas de entrega expresadas en formato TUC;
- d) el punto de entrega mencionará un identificador válido de los enumerados por la ACER, tal como figura en la lista de instalaciones de GNL sujetas a notificación en virtud del Reglamento (UE) n.º 1227/2011 y el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 1348/2014; la información sobre el sello de tiempo se comunicará en formato TUC; (debe sustituirse por referencias cruzadas, según proceda)
- e) si procede, se comunicará íntegramente la fórmula del precio incluida en el contrato a largo plazo a partir de la que se obtiene el precio.

3. La ACER formulará orientaciones sobre los criterios que permitan determinar que los datos de un único remitente representan una parte significativa de los datos del mercado de GNL presentados dentro de un determinado período de referencia, y sobre el modo en que esta situación se tendrá en cuenta en su estimación del precio del GNL diaria y su referencia del GNL diaria.».

Artículo 4. Entrada en vigor

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

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

Hecho en Estrasburgo, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente / la presidenta; por el Consejo, el presidente / la presidenta

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

Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell pel qual es modifiquen els reglaments (UE) 2019/943 i (UE) 2019/942 i les directives (UE) 2018/2001 i (UE) 2019/944 per a millorar la configuració del mercat de l'electricitat de la Unió

295-00212/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 29.03.2023
Reg. 95683 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Unió Europea i Cooperació, 03.04.2023

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2019/943 y (UE) 2019/942 y las Directivas (UE) 2018/2001 y (UE) 2019/944 para mejorar la configuración del mercado de la electricidad de la Unión (texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2023) 148 final] [2023/0077 (COD)] {SWD (2023) 58 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

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Estrasburgo, 14.3.2023 COM(2023) 148 final 2023/0077 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2019/943 y (UE) 2019/942 y las Directivas (UE) 2018/2001 y (UE) 2019/944 para mejorar la configuración del mercado de la electricidad de la Unión (texto pertinente a efectos del EEE) {SWD(2023) 58 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

1.1. Contexto

Los precios de la energía aumentaron significativamente a lo largo de 2021 y 2022. Esto se debió a las reducciones en el suministro de gas, especialmente tras el inicio de la guerra de Rusia contra Ucrania y la utilización de la energía como arma, así como a la escasez interna de energía hidroeléctrica y nuclear. El aumento de los precios también se debió al aumento de la demanda de energía, a medida que la economía mundial repuntó tras la pandemia de COVID-19. Estos aumentos de precios se dejaron sentir rápidamente en los hogares, la industria y las empresas de toda la UE, y los gobiernos adoptaron inmediatamente medidas para mitigarlos. A escala europea, la UE proporcionó rápidamente un conjunto de instrumentos de precios de

la energía¹, con medidas para hacer frente a los elevados precios destinadas en particular a los consumidores más vulnerables (como ayudas a la renta, desgravaciones fiscales, y medidas de ahorro y almacenamiento de gas), así como el plan REPowerEU², con nuevas medidas y financiación para impulsar la eficiencia energética y las energías renovables, y reducir así la dependencia de los combustibles fósiles rusos. A continuación se creó un régimen temporal de ayudas estatales³ con medidas que permitieran suavizar el impacto de los elevados precios, un régimen sólido de almacenamiento de gas⁴, medidas eficaces de reducción de la demanda de gas⁵ y electricidad⁶, procesos más rápidos de autorización de las energías renovables y de la red⁷, y regímenes de limitación de precios para evitar beneficios extraordinarios tanto en los mercados del gas como de la electricidad⁸.

Estas medidas a corto plazo ayudaron a los Estados miembros a hacer frente a las consecuencias inmediatas de la crisis energética. Sin embargo, la crisis también puso de manifiesto hasta qué punto están expuestos los consumidores y las industrias, así como nuestra falta de resiliencia frente a las subidas de los precios de la energía. Las empresas y los ciudadanos consideraron excesivo el impacto que tuvo la producción de energía a partir de combustibles fósiles en la fijación de los precios de la electricidad. Además, la capacidad de los Estados miembros para amortiguar los precios a corto plazo con contratos a más largo plazo parecía inadecuada. Por este motivo, la presidenta de la Comisión Europea anunció en el discurso sobre el estado de la Unión de 2022⁹ la necesidad de una reforma fundamental de la configuración del mercado de la electricidad.

Si bien el mercado interior de la energía de la UE genera enormes beneficios y crecimiento en toda Europa, la reciente crisis energética ha puesto de relieve que el enfoque a corto plazo de la configuración del mercado de la energía puede desviar la atención de los objetivos más amplios y a más largo plazo. El reflejo de los precios a corto plazo en las facturas de los consumidores provocó perturbaciones de precios, en las que las facturas de energía de muchos consumidores se triplicaron o cuadruplicaron, incluso mientras disminuían los costes de la energía eólica y solar; la exposición repentina a precios volátiles y elevados provocó algunas quiebras de proveedores; muchas empresas industriales de sectores con usos intensivos de energía se vieron obligadas a cerrar. Por lo tanto, la propuesta incluye un conjunto de medidas destinadas a: crear un colchón entre los mercados a corto plazo y las facturas de electricidad pagadas por los consumidores, en particular incentivando la contratación a más largo plazo; mejorar el funcionamiento de los mercados a corto plazo para integrar mejor las energías renovables; reforzar el papel de la flexibilidad; y empoderar y proteger a los consumidores.

La reciente volatilidad de los precios también ha puesto de manifiesto la falta de flexibilidad de la red eléctrica, con precios fijados con demasiada frecuencia por la generación de energía a partir de gas y con una falta general de suministros flexibles

1. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Un conjunto de medidas de actuación y apoyo para hacer frente al aumento de los precios de la energía» [COM(2021) 660 final].

2. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Plan REPowerEU» [COM(2022) 230].

3. Comunicación de la Comisión titulada «Marco Temporal relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía tras la agresión contra Ucrania por parte de Rusia» C 131 I/01, C/2022/1890.

4. Reglamento (UE) 2022/1032 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de junio de 2022, por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2017/1938 y (CE) n.º 715/2009 en relación con el almacenamiento de gas (DO L 173 de 10.6.2022, p. 17).

5. Reglamento (UE) 2022/1369 del Consejo, de 5 de agosto de 2022, sobre medidas coordinadas para la reducción de la demanda de gas (DO L 206 de 8.8.2022, p. 1).

6. Reglamento (UE) 2022/1854 del Consejo, de 6 de octubre de 2022, relativo a una intervención de emergencia para hacer frente a los elevados precios de la energía (DO L 261 de 7.10.2022, p. 1).

7. Reglamento (UE) 2022/2577 del Consejo, de 22 de diciembre de 2022, por el que se establece un marco para acelerar el despliegue de energías renovables (DO L 335 de 29.12.2022, p. 36).

8. Reglamento (UE) 2022/1854 del Consejo, de 6 de octubre de 2022, relativo a una intervención de emergencia para hacer frente a los elevados precios de la energía (DO L 261 de 7.10.2022, p. 1).

9. SPEECH/22/5493.

hipocarbónicos, respuesta de la demanda y almacenamiento de energía. A medida que se introduzca más energía eólica y solar en el sistema, se necesitarán tecnologías flexibles hipocarbónicas para equilibrar la oferta variable con la demanda variable. Paralelamente a la presente propuesta, la Comisión está formulando recomendaciones para progresar en innovación, tecnologías y capacidades de almacenamiento.

En términos más generales, la sensibilidad del precio de la electricidad a los precios de los combustibles fósiles puso de relieve la necesidad de acelerar el despliegue de las energías renovables, junto con la flexibilidad del sistema eléctrico, para reemplazar los combustibles fósiles. REPowerEU da este impulso a las energías renovables y, con ello, al crecimiento económico y a la creación de empleo de calidad. Se basa en el impulso del Pacto Verde Europeo para mejorar la competitividad europea a través de la innovación y la transición a una economía con cero emisiones netas, y está en estrecha consonancia con el Plan Industrial del Pacto Verde de la Comisión. Se necesita una reforma fundamental para facilitar las inversiones necesarias ante la reciente volatilidad de los precios, las intervenciones reguladoras descoordinadas y las barreras de acceso causadas por la red y la normativa. Por último, en el informe sobre el resultado final de la Conferencia sobre el Futuro de Europa, los ciudadanos pidieron a las instituciones de la UE que tomaran medidas para «reforzar la seguridad energética europea y lograr la independencia energética de la UE» y «reducir la dependencia de la UE de agentes extranjeros en sectores económicamente estratégicos», incluida la energía¹⁰.

1.2. Objetivos de la propuesta

La propuesta responde a las preocupaciones de los consumidores, la industria y los inversores sobre la exposición a precios volátiles a corto plazo, provocados por los elevados precios de los combustibles fósiles. La propuesta optimizará la configuración del mercado de la electricidad complementando los mercados a corto plazo con un papel más importante de los instrumentos a más largo plazo, permitiendo a los consumidores beneficiarse de contratos a precios más fijos y facilitando las inversiones en tecnologías limpias. En última instancia, esto reducirá la necesidad de generar energía a partir de combustibles fósiles y conducirá a una disminución de los precios de consumo durante futuras crisis de combustibles fósiles, gracias a los bajos costes operativos de la energía renovable e hipocarbónica.

La propuesta propone medidas para proteger a los consumidores frente a esta volatilidad, empoderarlos con mayores posibilidades de elección de contratos y un acceso más directo a energías renovables e hipocarbónicas. A fin de mejorar las condiciones de inversión de las empresas, en particular las que buscan vías de descarbonización, propone medidas para contrarrestar la exposición a picos de precios a corto plazo mediante contratos de compraventa de energía y obligaciones más prudentiales para los proveedores de energía. También propone medidas para mejorar la manera en que las energías renovables variables y las energías hipocarbónicas se integran en el mercado a corto plazo. Esto incluye medidas que impulsen el uso de la respuesta de la demanda y el almacenamiento, entre otras formas de flexibilidad no fósil. La propuesta también mejora y aclara el acceso de los promotores a contratos a más largo plazo (apoyados por el Estado, como los contratos por diferencias, y privados, como los contratos de compraventa de energía), con el fin de proporcionar ingresos seguros y estables a los promotores de energías renovables e hipocarbónicas, y reducir el riesgo y los costes de capital, evitando al mismo tiempo beneficios extraordinarios en períodos de precios elevados.

Si bien la configuración actual del mercado ha proporcionado durante décadas un mercado eficiente y cada vez más integrado, la crisis energética ha puesto de manifiesto una serie de deficiencias relacionadas con: i) instrumentos insuficientes para proteger a los consumidores, incluidas las empresas, frente a los precios elevados a

10. Informe sobre el resultado final del informe de la Conferencia sobre el Futuro de Europa - Propuestas 3 y 17.

corto plazo; ii) la influencia excesiva de los precios de los combustibles fósiles en los precios de la electricidad y la imposibilidad de que las energías renovables de bajo coste e hipocarbónicas se reflejen mejor en las facturas de la electricidad; iii) el impacto de la extrema volatilidad de los precios y de las intervenciones reguladoras en la inversión; iv) la falta de flexibilidad no fósil (como el almacenamiento o la respuesta de la demanda) que pueda reducir la dependencia de la generación de energía a partir de gas; v) la poca diversidad de tipos de contratos de proveedores; vi) las dificultades para acceder directamente a las energías renovables mediante el uso compartido de energía; y vii) la necesidad de un seguimiento sólido del mercado de la energía para proteger mejor contra el abuso del mercado.

Para proteger a los consumidores frente a la volatilidad de los precios, la propuesta establecerá el derecho a contratos tanto de precio fijo como de precio dinámico, a contratos múltiples y a una información mejor y más clara sobre los contratos. Se ofrecerá a los consumidores una variedad de contratos que se adapten mejor a sus circunstancias. De este modo, los consumidores, incluidas las pequeñas empresas, pueden bloquear precios seguros y a largo plazo para mitigar el impacto de perturbaciones repentinas en los precios, y/o pueden optar por celebrar contratos de tarificación dinámica con los proveedores si desean aprovechar la variabilidad de precios para utilizar la electricidad cuando esta sea más barata (por ejemplo, para cargar coches eléctricos o utilizar bombas de calor). Esta combinación de precios tanto dinámicos como fijos permite mantener los incentivos del mercado para que los consumidores ajusten su demanda de electricidad, a la vez que proporciona más seguridad también a aquellos que desean invertir en fuentes de energía renovables (por ejemplo, paneles solares en tejados) y estabilidad de los costes. Además del marco de protección existente para los consumidores vulnerables y en situación de pobreza energética, la propuesta también proporcionará acceso a precios minoristas regulados para los consumidores domésticos y las pymes en caso de crisis, y estabilizará la industria de suministro exigiendo a los proveedores que se esfuercen más por protegerse de los elevados aumentos de precios mediante un mayor uso de los contratos a plazo con los productores (bloqueando precios futuros) y exigiendo a los Estados miembros que establezcan un régimen de proveedores de último recurso. La propuesta empoderará a los consumidores creando el derecho a compartir energías renovables directamente, sin necesidad de crear comunidades de energía. Un mayor uso compartido de la energía (por ejemplo, compartir con un vecino el excedente de energía solar generado por las placas del tejado) puede mejorar el uso de energías renovables de bajo coste y proporcionar un mayor acceso al uso directo de la energía renovable para los consumidores que de otro modo podrían no tener dicho acceso.

Para aumentar la estabilidad y previsibilidad del coste de la energía, contribuyendo así a la competitividad de la economía de la UE, que se enfrenta a precios excesivamente volátiles, la propuesta pretende mejorar el acceso a contratos y mercados a largo plazo más estables. Los contratos de compraventa de energía (CCE) (contratos privados a largo plazo entre un productor de energía, generalmente renovable o hipocarbónicas, y un consumidor) pueden servir de protección contra la volatilidad de los precios, pero en la actualidad están disponibles generalmente solo para grandes consumidores de energía en muy pocos Estados miembros. Un obstáculo al crecimiento de este mercado es el riesgo crediticio de que los consumidores no siempre puedan comprar la electricidad durante todo el período. Para hacer frente a esta situación, los Estados miembros deben garantizar que las empresas que se enfrentan a barreras de entrada al mercado de los CCE y que no se encuentran en dificultades financieras tengan acceso a instrumentos para reducir los riesgos financieros asociados al impago del comprador en el marco de los CCE, tales como los sistemas de garantía a precios de mercado. Para seguir fomentando el crecimiento del mercado de estos acuerdos, debe permitirse que los promotores de proyectos de energía renovable e hipocarbónica que participen en una licitación de ayudas públi-

cas reserven una parte de la generación para su venta a través de un CCE. Además, los Estados miembros deben esforzarse por aplicar en algunas de estas licitaciones criterios de evaluación para incentivar que los clientes que se enfrentan a barreras de entrada tengan acceso al mercado de los CCE. Por último, la obligación de que los proveedores se protejan adecuadamente también puede impulsar la demanda de CCE, que son una forma de bloquear los precios futuros.

Algunas formas de ayudas públicas garantizan al productor de energía un precio mínimo por parte del Gobierno, pero permiten, no obstante, que el productor cobre totalmente a precio de mercado incluso cuando este es muy elevado. Con el reciente aumento de los precios, mucha energía (barata) financiada públicamente ha sido vendida por estos elevados precios de mercado. Para frenar esta situación y estabilizar así los precios, el apoyo a la inversión debe estructurarse de manera «bidireccional» (contrato bidireccional por diferencia), fijando un precio mínimo, pero también un precio máximo, de modo que se devuelvan los ingresos que superen el límite máximo. La propuesta se aplicará a nuevas inversiones para la generación de electricidad, que incluyen inversiones en nuevas instalaciones de generación de electricidad, así como inversiones destinadas a la repotenciación, la ampliación o la prolongación de la vida útil de las instalaciones de generación de electricidad ya existentes. Además, la propuesta exigirá que este dinero se canalice posteriormente para ayudar a todos los consumidores de electricidad en proporción a su consumo, a fin de mitigar el efecto del aumento de los precios.

Otro medio para protegerse contra la volatilidad de los precios es utilizar contratos a largo plazo que bloqueen los precios futuros («contratos a plazo»). Este mercado muestra escasa liquidez en muchos Estados miembros, pero podría potenciarse en toda la UE, de modo que un mayor número de proveedores o consumidores puedan protegerse contra precios excesivamente volátiles durante períodos de tiempo más largos. La propuesta creará precios de referencia regionales a través de un centro para aumentar la transparencia de los precios y obligar a los gestores de redes a permitir derechos de transmisión durante más de un año, de modo que, si un contrato a plazo es entre partes a través de regiones o fronteras, puedan garantizar el transporte de la electricidad.

Por último, para garantizar que los mercados que se comporten de manera competitiva y los precios se fijen de forma transparente, se reforzará la capacidad de los reguladores para supervisar la integridad y la transparencia del mercado de la energía.

El tercer objetivo es *impulsar la inversión en energías renovables*, a fin de triplicar su despliegue, en consonancia con los objetivos del Pacto Verde Europeo. Esto se logrará en parte mejorando los mercados de contratos a largo plazo. Los contratos de compraventa de energía y los contratos por diferencia no solo proporcionan a los consumidores precios estables, sino que también proporcionan ingresos fiables a los proveedores de energía renovable. Esto reduce su riesgo financiero y reduce considerablemente su coste de capital, lo que crea un círculo virtuoso en el que unos ingresos estables reducen los costes e impulsan la demanda de energía renovable.

La energía renovable es también una mejor inversión cuando su capacidad de producir electricidad no se ve reducida por las limitaciones técnicas del sistema. Cuanto más flexible sea el sistema (generación de energía que puede encenderse o apagarse rápidamente, almacenamiento que puede absorber o abastecer electricidad en el sistema, o consumidores reactivos que pueden aumentar o reducir su demanda de electricidad), más estables pueden ser los precios y más energías renovables pueden integrar el sistema. Por este motivo, la propuesta exige a los Estados miembros que evalúen sus necesidades de flexibilidad del sistema eléctrico y establezcan objetivos para satisfacer estas necesidades. Los Estados miembros pueden configurar o reconfigurar los mecanismos de capacidad con el fin de promover la flexibilidad hipocarbónica. Además, la propuesta abre la posibilidad de que los Estados miembros

introduzcan nuevos sistemas de ayudas a la flexibilidad no fósil, como la respuesta de la demanda y el almacenamiento.

Los gestores de redes también deben desempeñar un papel reforzado en la integración de las energías renovables en la red, en parte aumentando la transparencia en torno a la disponibilidad de capacidad de conexión a la red. En primer lugar, esta información más clara mejoraría la capacidad de los promotores de energías renovables para desarrollar energías renovables en zonas en las que la red está menos congestionada. En segundo lugar, las energías renovables pueden negociarse y equilibrarse de manera más eficiente en el sistema si las transacciones entre los participantes en el mercado pueden acercarse más al «tiempo real». Si las ofertas de suministro de electricidad se hacen minutos antes del consumo en lugar de horas antes del consumo, las ofertas de los productores de energía eólica y solar son más precisas, puede consumirse más energía eólica y solar y se reducen los «costes de desequilibrio» del sistema. De este modo, los plazos de negociación se acercarán al tiempo real.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La iniciativa propuesta está estrechamente vinculada y complementa las propuestas legislativas presentadas en el contexto del paquete del Pacto Verde Europeo y acelera los objetivos de descarbonización establecidos en el Plan REPowerEU, en particular en lo que respecta a la propuesta de revisión de la Directiva sobre fuentes de energía renovables («DFER II»), que es el principal instrumento de la UE relativo a la promoción de las energías renovables. La iniciativa propuesta es complementaria en la medida en que tiene por objeto acelerar la adopción de las energías renovables. La propuesta pretende garantizar fuentes de ingresos más estables a largo plazo para liberar nuevas inversiones en energías renovables y con bajas emisiones de carbono, mejorando al mismo tiempo el funcionamiento de los mercados a corto plazo, que son fundamentales para la integración de las energías renovables en el sistema eléctrico. Además, la propuesta pretende permitir que el uso compartido de la energía permita a los consumidores participar en el mercado y ayudar a acelerar la transición energética.

Reducir el consumo de energía mediante señales de precios, medidas de eficiencia energética o esfuerzos voluntarios a menudo puede ser la forma más barata, segura y limpia de reducir nuestra dependencia de los combustibles fósiles, apoyar la seguridad del suministro y reducir nuestras facturas energéticas. La propuesta facilitará la participación activa de los consumidores en el mercado y el desarrollo de su respuesta de la demanda. También permitirá una flexibilidad no fósil, como la flexibilidad del lado de la demanda y el almacenamiento, para competir en igualdad de condiciones, de modo que se reduzca progresivamente el papel del gas natural en el mercado a corto plazo a la hora de proporcionar flexibilidad. Por lo tanto, la propuesta está en consonancia con la proposición de aumentar hasta el 13 % el objetivo de eficiencia energética para 2030, tal como se establece en las modificaciones propuestas de las Directivas sobre energías renovables, eficiencia energética de los edificios y eficiencia energética¹¹ que acompañan al Plan REPowerEU¹².

También existe un vínculo importante entre la propuesta y la Directiva relativa a la eficiencia energética de los edificios, que es el principal instrumento de la UE para ayudar a alcanzar los objetivos de construcción y renovación establecidos en el Pacto Verde Europeo. La propuesta está estrechamente vinculada, en particular, a las disposiciones sobre subcontaje y respuesta de la demanda, además de la propuesta de la Comisión, como parte del paquete del Pacto Verde Europeo y ex-

11. Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifican la Directiva (UE) 2018/2001, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables, la Directiva 2010/31/UE, relativa a la eficiencia energética de los edificios, y la Directiva 2012/27/UE, relativa a la eficiencia energética [COM(2022) 222 final].

12. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Plan REPowerEU» [COM(2022) 230 final].

presada en el marco de la Comunicación sobre la Estrategia de Energía Solar de la UE, sobre la integración gradual obligatoria de la energía solar fotovoltaica con el fin de que los edificios públicos, comerciales y residenciales sean climáticamente neutros.

Coherencia con otras políticas de la Unión

Los objetivos de la propuesta de proteger y empoderar a los consumidores, mejorar la competitividad de la industria de la UE e impulsar las inversiones en energía renovable e hipocarbónica se ajustan plenamente al marco del Pacto Verde Europeo y son coherentes y complementarias con las iniciativas actuales, incluida la propuesta legislativa de una «Ley de industria de cero emisiones netas», que está siendo adoptada paralelamente. Responde a las cuestiones señaladas en la Comunicación de la Comisión por la que se establece un «Plan Industrial del Pacto Verde para la era de cero emisiones netas», publicada el 1 de febrero de 2023¹³, a saber, que la competitividad de muchas empresas se ha visto gravemente debilitada por los elevados precios de la energía y que los contratos de precios a largo plazo podrían desempeñar un papel importante para permitir a los usuarios de electricidad beneficiarse de unos costes más previsibles y más bajos de la energía renovable. Por último, la propuesta legislativa complementa la revisión en curso de los reglamentos pertinentes sobre mercados financieros, como el Reglamento sobre abuso de mercado¹⁴. La propuesta también se basa en la Recomendación del Consejo para garantizar una transición justa hacia la neutralidad climática, por la que se invita a los Estados miembros a seguir movilizando ayuda financiera pública y privada para invertir en energías renovables, afrontar los retos de la movilidad y promover las oportunidades de ahorro de costes vinculadas a la economía circular¹⁵.

2. Base jurídica, subsidiariedad y proporcionalidad

Base jurídica

La propuesta se basa en el artículo 194, apartado 2, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), que proporciona la base jurídica para proponer medidas destinadas, entre otras cosas, a garantizar el funcionamiento del mercado de la energía, promover la eficiencia y el ahorro energéticos y el desarrollo de formas de energía nuevas y renovables¹⁶. Con arreglo al artículo 4, apartado 2, letra i), del TFUE, la Unión dispone de competencia compartida en el ámbito de la energía.

Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)

Necesidad de actuar a escala de la UE

La naturaleza sin precedentes de la crisis de los precios de la energía ha puesto a los mercados de la electricidad de la UE en el foco de atención. A pesar de la creciente proporción de electricidad procedente de fuentes renovables de bajo coste en toda la UE, la electricidad generada a partir de combustibles fósiles sigue influyendo en las facturas energéticas globales. Los hogares y las empresas de toda la UE han experimentado un aumento brusco de los precios de la energía durante la crisis.

Se trata de una cuestión con relevancia en toda la UE que solo puede abordarse con medidas a escala de la unión. La mayor integración de los mercados de la electricidad de la UE requiere una coordinación más estrecha entre los agentes nacionales, también en el contexto del seguimiento y la vigilancia del mercado. Las intervenciones políticas nacionales en el sector de la electricidad tienen un impacto

13. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Un Plan Industrial del Pacto Verde para la era de cero emisiones netas» [COM(2023) 62 final].

14. Reglamento (UE) n.º 596/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, sobre el abuso de mercado (Reglamento sobre abuso de mercado) y por el que se derogan la Directiva 2003/6/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, y las Directivas 2003/124/CE, 2003/125/CE y 2004/72/CE de la Comisión (DO L 173 de 12.6.2014, p. 1).

15. Recomendación del Consejo de 16 de junio de 2022 (2022/C 243/04).

16. Artículo 194, apartado 1, del TFUE.

directo en los Estados miembros vecinos debido a la interdependencia energética, las interconexiones de la red y la integración en curso del mercado de la electricidad. Es necesario adoptar un enfoque común para preservar el funcionamiento del sistema eléctrico y el comercio y las inversiones transfronterizas, y acelerar, de manera coordinada, la transición energética hacia un sistema energético más integrado y eficiente desde el punto de vista energético basado en la generación de energías renovables.

Las modificaciones propuestas establecen un equilibrio entre las obligaciones y la flexibilidad que quieran tener los Estados miembros en cuanto a la manera de alcanzar los principales objetivos perseguidos: garantizar que el menor coste de la electricidad renovable se refleje en las facturas de los consumidores e impulsar el despliegue de las energías renovables.

Además, el objetivo de las medidas propuestas solo puede lograrse mediante medidas a escala de la UE, y no a nivel de los distintos Estados miembros, ya que la acción propuesta requiere cambios en el marco vigente a escala de la UE para la configuración del mercado de la electricidad, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2019/943 sobre la electricidad y en la Directiva (UE) 2019/944 sobre la electricidad, así como en el marco existente del RITME.

Valor añadido de la UE

La actuación de la UE para abordar las deficiencias de la configuración actual del mercado de la electricidad aporta valor añadido, ya que es más eficiente y eficaz que las acciones de los distintos Estados miembros, evitando así un enfoque fragmentado. Las medidas propuestas para subsanar las deficiencias detectadas serán más ambiciosas y rentables si están impulsadas por un marco jurídico y político común. Además, la actuación a nivel de los Estados miembros solo sería posible dentro de las limitaciones del marco vigente a escala de la UE para la configuración del mercado de la electricidad, establecido en el Reglamento sobre la electricidad y la Directiva sobre la electricidad, así como en el Reglamento RITME, y no podría lograr los cambios necesarios en dicho marco. Por consiguiente, los objetivos de esta iniciativa no pueden ser alcanzados únicamente por los propios Estados miembros, y es aquí donde la acción a nivel de la UE aporta un valor añadido.

Proporcionalidad

Las modificaciones propuestas del Reglamento sobre la electricidad, la Directiva sobre la electricidad, el Reglamento RITME y el Reglamento ACER se consideran proporcionadas.

Las medidas propuestas para incentivar el uso de contratos a largo plazo, como los contratos de compraventa de electricidad y los contratos bidireccionales por diferencia, pueden dar lugar a un aumento de los costes administrativos y de la carga para las empresas y las administraciones nacionales. Sin embargo, las repercusiones económicas previstas son necesarias y proporcionadas para alcanzar el objetivo de incentivar el uso de estos contratos a largo plazo y para que las facturas energéticas de los hogares y las empresas europeas, así como los ingresos de las tecnologías de combustibles no fósiles con bajos costes variables, dependan menos de la fluctuación de los precios en los mercados a corto plazo y sean, por tanto, más estables durante períodos de tiempo más largos.

Las medidas previstas para mejorar la liquidez y la integración de los mercados también pueden tener repercusiones a corto plazo en las empresas, que tendrían que adaptarse a las nuevas normas del mercado. Sin embargo, se consideran necesarias para alcanzar los objetivos previstos de garantizar una mejor integración de las energías renovables e hipocarbónicas, reducir la dependencia de los combustibles fósiles para la flexibilidad y, en última instancia, alcanzar la neutralidad en carbono en la Unión con costes más bajos para los consumidores. También son proporcionales a estos objetivos, ya que el impacto en las empresas parece mínimo en comparación

con el marco actual, y los beneficios económicos de la reforma superarían en gran medida cualquier reorganización administrativa a corto o largo plazo.

También es proporcionado con los objetivos perseguidos el hecho de no prever medidas que modifiquen las disposiciones vigentes del Reglamento sobre la electricidad y de la Directiva sobre la electricidad cuando los problemas detectados en dichas disposiciones puedan resolverse mediante su forma de aplicación o ejecución. Uno de estos casos se refiere a las medidas relativas a la adecuación de los recursos del capítulo IV del Reglamento sobre la electricidad, en particular el proceso para que los Estados miembros introduzcan mecanismos de capacidad, que podrían simplificarse sin modificar las disposiciones en cuestión.

Las medidas previstas para reforzar la capacitación, los derechos y la protección de los consumidores ampliarán los deberes y obligaciones impuestos a los proveedores y los operadores de redes. Sin embargo, las cargas adicionales son necesarias y proporcionadas para alcanzar el objetivo de que los consumidores tengan acceso a una mejor información y variedad de ofertas, disociar sus facturas de electricidad de los movimientos a corto plazo en los mercados de la energía y reequilibrar el riesgo entre proveedores y consumidores.

Las medidas previstas para mejorar el marco del RITME pueden aumentar las obligaciones de presentación de informes de los participantes en el mercado, debido a la ampliación del ámbito de aplicación del RITME. Estas medidas son necesarias para alcanzar el objetivo de aumentar la transparencia y las capacidades de supervisión y de garantizar una investigación y ejecución más eficaces de los asuntos transfronterizos en la UE, de modo que los consumidores y los participantes en el mercado confíen en la integridad de los mercados de la energía, los precios reflejen una interacción justa y competitiva entre la oferta y la demanda y no puedan obtenerse beneficios del abuso de mercado. También son proporcionales a ese objetivo, ya que las mejoras en la calidad de seguimiento y vigilancia del mercado superarían los costes administrativos a corto o largo plazo.

Por último, el paquete global de medidas propuesto se considera adecuado habida cuenta del imperativo general de lograr la neutralidad climática al coste más bajo para los consumidores, garantizando al mismo tiempo la seguridad de los suministros.

Elección del instrumento

La propuesta modificará el Reglamento sobre la electricidad, la Directiva sobre la electricidad, el Reglamento RITME, el Reglamento ACER y la Directiva sobre energías renovables. Dado que la propuesta tiene por objeto añadir un conjunto limitado de nuevas disposiciones y modificar un conjunto limitado de disposiciones existentes en estos instrumentos, el recurso a un acto modificativo es adecuado. Por la misma razón, también parece apropiado utilizar el instrumento de un reglamento modificativo para introducir modificaciones tanto en los reglamentos existentes como en las directivas existentes.

3. Consultas con las partes interesadas y documento de trabajo de los servicios de la comisión

Consultas con las partes interesadas

Para preparar la presente iniciativa, la Comisión llevó a cabo una consulta pública entre el 23 de enero de 2023 y el 13 de febrero de 2023. La consulta estaba abierta a cualquier persona.

La Comisión recibió 1369 respuestas en esta consulta, de las cuales, más de 700 procedían de ciudadanos, aproximadamente 450 de empresas y asociaciones empresariales, aproximadamente 40 de administraciones nacionales o locales o de reguladores nacionales y aproximadamente 70 de operadores de redes. También participaron alrededor de 20 comunidades de energía, 15 sindicatos y 20 organi-

zaciones de consumidores. Un número significativo de ONG, grupos de reflexión y organizaciones de investigación u otras organizaciones académicas también presentaron respuestas. En el documento de trabajo de los servicios de la Comisión que acompaña a la presente iniciativa legislativa figura un resumen de las opiniones de las partes interesadas.

Además, la Comisión organizó una reunión de consulta específica en línea con las partes interesadas el 15 de febrero de 2023, que contó con la participación de unos setenta agentes del mercado, organizaciones no gubernamentales, operadores de redes, la ACER y reguladores nacionales, grupos de reflexión y académicos. En general, la consulta puso de relieve que las partes interesadas consideraban que:

- Deben preservarse los mercados a corto plazo y el mecanismo de fijación de precios basado en precios marginales, ya que funcionan bien y proporcionan las señales de precios adecuadas. Los mercados (diarios e intradiarios) a corto plazo están bien desarrollados y son el resultado de años de aplicación de la legislación energética de la UE.

- Los mercados a corto plazo deben complementarse con instrumentos que incentiven señales de precios a más largo plazo, como los indicados en la consulta de la Comisión, en particular los contratos de compraventa de energía («CCE»), los contratos por diferencia y los mercados a plazo mejorados. Debe establecerse un equilibrio adecuado entre los distintos instrumentos. No obstante, no deben existir regímenes obligatorios y debe preservarse la libertad de poder elegir los contratos pertinentes.

- Se reconocieron los beneficios de las soluciones de flexibilidad no fósiles, como la respuesta de la demanda y el almacenamiento, especialmente en un contexto en el que la proporción de las energías renovables es cada vez mayor. Debe facilitarse su participación en el mercado.

- Los futuros mercados de la electricidad tendrán que adaptarse a la elevada proporción de las energías renovables. Además, debe hacerse más hincapié en la dimensión local y en el desarrollo de la red. Las soluciones presentadas en la consulta pública podrían servir para superar estas dificultades.

- La protección de los consumidores es esencial, así como la asequibilidad de la energía, pero tiene igual importancia preservar las señales de respuesta de la demanda. Deben habilitarse e incentivarse soluciones emergentes como las comunidades de energía, el autoconsumo y el uso compartido de energía.

Documento de trabajo de los servicios de la Comisión

Dada la urgencia de la iniciativa, se ha elaborado un documento de trabajo de los servicios de la Comisión en lugar de una evaluación de impacto. El documento de trabajo de los servicios de la Comisión en el que se basa la presente propuesta expone la explicación y la justificación de las propuestas de la Comisión para una respuesta estructural a los elevados precios de la energía que experimentan los hogares y las empresas y para garantizar una energía segura, limpia y asequible para los hogares y las empresas en el futuro, y presenta las pruebas disponibles de pertinencia para las medidas propuestas.

El documento de trabajo de los servicios de la Comisión concluye que el paquete de reformas propuestas debería mejorar considerablemente la estructura y el funcionamiento del mercado europeo de la electricidad. Es otro elemento fundamental para permitir la consecución de los objetivos del Pacto Verde y, además, hace balance de las deficiencias puestas al descubierto por la crisis energética y trata de subsanarlas.

El documento muestra que la reforma contribuirá a proteger y empoderar a los consumidores que se enfrentan actualmente a precios elevados y volátiles mediante la creación de un colchón entre ellos y los mercados a corto plazo. Esta propuesta desvinculará los elevados precios de las tecnologías de combustibles fósiles que operan en el mercado de la electricidad de las facturas energéticas de los consumidores

y las empresas. Las oportunidades de contratación a más largo plazo en forma de CCE, contratos por diferencia y mercados a plazo garantizarán que pueda reducirse considerablemente la parte de la factura de electricidad expuesta a los mercados a corto plazo. Además, la inclusión de una obligación de cobertura para los proveedores y la obligación de ofrecer también contratos de precio fijo aumentarán significativamente las opciones para reducir la exposición a la volatilidad de los precios de las facturas de electricidad. Los consumidores también tendrán mejor información sobre las ofertas antes de contratar servicios y los Estados miembros tendrán la obligación de establecer proveedores de último recurso. Además, pueden permitir el acceso a precios minoristas regulados en una crisis. El derecho a compartir la energía es una nueva característica que empoderará a los consumidores y apoyará el despliegue descentralizado de las energías renovables, ya que otorga a los consumidores un mayor control sobre sus facturas de energía.

El documento de trabajo de los servicios de la Comisión explica cómo esta reforma mejorará también la competitividad de la industria de la UE de una manera plenamente complementaria a la Ley de industria de cero emisiones netas. Se exigirá a los Estados miembros que garanticen la existencia de condiciones adecuadas para el desarrollo de los mercados de CCE, proporcionando así a la industria acceso a una electricidad asequible y limpia a largo plazo. Las mejoras de los mercados a plazo proporcionarán un acceso mucho mayor a las energías renovables transfronterizas para las industrias y los proveedores con hasta tres años de antelación, lo que supone una mejora significativa en comparación con la situación actual. En general, los sistemas de ayudas públicas para las energías renovables aumentarán la independencia energética en los Estados miembros y la penetración de las energías renovables en el sistema, apoyando al mismo tiempo el empleo y las competencias locales.

El documento demuestra que esta reforma acelerará el despliegue de las energías renovables y aprovechará todo el potencial de la capacidad de generación firme y las soluciones de flexibilidad para que los Estados miembros puedan integrar niveles cada vez más elevados de energías renovables. La Comisión propone que los Estados miembros evalúen su necesidad de flexibilidad del sistema eléctrico y permitan la introducción de nuevos sistemas de ayudas para la respuesta de la demanda y el almacenamiento. La propuesta también introduce posibilidades adicionales para que la negociación de las energías renovables se acerque al tiempo real a nivel transfronterizo y nacional. De este modo, el mercado puede apoyar mejor la integración de las energías renovables y los argumentos comerciales a favor de soluciones de flexibilidad que puedan contribuir a la seguridad del suministro.

Por último, el documento de trabajo de los servicios de la Comisión describe cómo responde la presente propuesta a la petición del Consejo Europeo de evaluar maneras de optimizar el funcionamiento de la configuración del mercado de la electricidad en el contexto de la crisis energética. Su objetivo es proteger a los consumidores, creando un colchón entre ellos y los mercados de la electricidad a corto plazo mediante contratos a más largo plazo, y hacer que esos mercados a corto plazo funcionen de manera más eficiente para las energías renovables y las soluciones de flexibilidad, con una mejor supervisión normativa. La presente propuesta garantiza que las normas del mercado sigan siendo adecuadas para impulsar la descarbonización rentable del sector de la electricidad y aumentar su resiliencia frente a la volatilidad de los precios de la energía.

Obtención y uso de asesoramiento especializado

La preparación de la presente propuesta legislativa y del documento de trabajo de los servicios de la Comisión se basa en un amplio corpus de material, al que se hace referencia en las notas a pie de página del documento de trabajo de los servicios de la Comisión, y en las respuestas a la consulta pública.

Derechos fundamentales

La presente propuesta puede tener un impacto en varios derechos fundamentales establecidos en la Carta de los derechos fundamentales de la UE, en particular: la libertad de empresa (artículo 16) y el derecho a la propiedad (artículo 17). Sin embargo, como se ha explicado anteriormente, en la medida en que las acciones propuestas limitan el ejercicio de estos derechos, estas repercusiones se consideran necesarias y proporcionadas para alcanzar los objetivos de la propuesta y, por lo tanto, constituyen limitaciones legítimas de tales derechos, de conformidad con la Carta.

Por otra parte, la propuesta refuerza la protección de los derechos fundamentales, como el respeto de la vida privada y familiar (artículo 7), el derecho a la protección de datos de carácter personal (artículo 8), la no discriminación (artículo 21), el acceso a los servicios de interés económico general (artículo 36), la integración de un alto nivel de protección del medio ambiente (artículo 37) y el derecho a la tutela judicial efectiva (artículo 47), en particular mediante una serie de disposiciones relativas al empoderamiento, los derechos y la protección de los consumidores.

Adecuación regulatoria y simplificación

Las modificaciones propuestas de la Directiva sobre la electricidad, el Reglamento sobre la electricidad, el Reglamento RITME y el Reglamento ACER se centran en lo que se considera necesario para subsanar las deficiencias de la actual configuración del mercado de la electricidad en el contexto de la crisis energética, y contribuir de manera rentable a la ambición climática de la Unión. No constituyen una revisión completa de estos instrumentos.

La propuesta puede aumentar los requisitos administrativos para las administraciones y empresas nacionales, aunque de manera proporcionada, como se ha explicado anteriormente. Por ejemplo, las medidas propuestas para incentivar el uso de contratos a largo plazo, como los contratos de compraventa de electricidad y los contratos bidireccionales por diferencia, pueden dar lugar a un aumento de los costes administrativos y de la carga para las empresas y las administraciones nacionales. Sin embargo, las repercusiones económicas previstas beneficiarán positivamente a las empresas y a los consumidores.

Las medidas previstas para mejorar la liquidez y la integración de los mercados también pueden tener repercusiones a corto plazo en las empresas, que tendrían que adaptarse a las nuevas normas del mercado. Sin embargo, las repercusiones deben considerarse mínimas en comparación con el marco actual, ya que las ventajas económicas superarían ampliamente cualquier reorganización administrativa a largo o corto plazo.

Las medidas previstas para reforzar el empoderamiento, los derechos y la protección de los consumidores ampliarán los deberes y las obligaciones impuestos a los proveedores y operadores de redes con el objetivo de mejorar las posibilidades de elección, aumentar la protección y facilitar la participación activa en el mercado de los consumidores, en particular los hogares. Sin embargo, las cargas adicionales son mínimas, ya que estos marcos están siendo desplegados en toda Europa y por consiguiente es necesario racionalizar las normas.

Las medidas previstas para mejorar el marco del RITME pueden aumentar las obligaciones de notificación de determinados participantes en el mercado, aunque de manera proporcionada. Sin embargo, se consideran mínimas en comparación con el marco actual, ya que los beneficios en cuanto a la calidad del seguimiento y la vigilancia del mercado superarían cualquier coste administrativo a corto o largo plazo.

4. Repercusiones presupuestarias

El impacto presupuestario asociado a la propuesta para mejorar la configuración del mercado de la electricidad de la UE afecta a los recursos de la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación de los Reguladores de la Energía (ACER) y de la DG Energía, que se describen en la ficha financiera legislativa que acompaña a

la propuesta. En esencia, para las nuevas tareas que llevará a cabo la ACER se necesitarán cuatro equivalentes a tiempo completo (ETC) adicionales para la ACER a partir de 2025, así como los recursos financieros correspondientes. La carga de trabajo de la DG Energía aumentará en tres ETC adicionales.

El impacto presupuestario asociado a la propuesta de modificación del RITME afecta a los recursos de la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación de los Reguladores de la Energía (ACER) y de la DG Energía, que se describen en la ficha financiera legislativa que acompaña a la propuesta. En esencia, las nuevas tareas que debe llevar a cabo la ACER, especialmente en lo que respecta a las competencias ampliadas de investigación, requieren una introducción gradual de veinticinco equivalentes a tiempo completo (ETC) adicionales en la ACER a partir de 2025, así como los recursos financieros correspondientes, aunque la mayor parte del personal adicional se financiará mediante tasas. A tal fin, deberá adaptarse la Decisión (UE) 2020/2152 de la Comisión, de 17 de diciembre de 2020, relativa a las tasas adeudadas a la ACER por las tareas enmarcadas en el RITME. La carga de trabajo de la DG Energía aumentará en dos ETC adicionales.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La Comisión seguirá de cerca la transposición y el cumplimiento, por parte de los Estados miembros y demás actores, de las disposiciones que finalmente se adopten, y tomará medidas coercitivas en caso necesario. A efectos de seguimiento y aplicación, la Comisión contará especialmente con el apoyo de la ACER, en particular en relación con el Reglamento RITME. La Comisión también se pondrá en contacto con la ACER y las autoridades reguladoras nacionales en relación con el Reglamento sobre la electricidad y la Directiva sobre la electricidad.

Además, para facilitar la aplicación, la Comisión estará disponible para celebrar reuniones y llamadas bilaterales con los Estados miembros en caso de que tuvieran preguntas específicas.

Exposición de las disposiciones específicas de la propuesta

Las modificaciones relativas al Reglamento sobre la electricidad aclaran el ámbito de aplicación y el objeto del Reglamento, haciendo hincapié en la importancia de las señales del mercado no distorsionadas para proporcionar una mayor flexibilidad, así como en el papel de las inversiones a largo plazo en la mitigación de la volatilidad de los precios de mercado a corto plazo en las facturas de electricidad de los consumidores, incluidas las industrias de gran consumo de energía, las pymes y los hogares. Aclaran determinados principios fundamentales para las transacciones en los mercados diarios e intradiarios. Establecen nuevas normas relativas a la contratación por parte de los GRT de respuesta de la demanda en forma de producto de nivelación de picos de consumo y normas que permiten a los gestores de redes de transporte y a los gestores de redes de distribución utilizar datos procedentes de contadores específicos. Establecen nuevas normas relativas a los mercados de la electricidad a plazo para mejorar su liquidez. Incluyen nuevas normas destinadas a aclarar e incentivar el papel y el uso de contratos a más largo plazo en forma de contratos de compraventa de energía y contratos bidireccionales por diferencia. Establecen nuevas normas relativas a la evaluación de las necesidades de flexibilidad por parte de los Estados miembros, la posibilidad de que estos introduzcan regímenes de ayudas a la flexibilidad y diseñen principios para dichos regímenes. También introducen nuevos requisitos de transparencia para los gestores de redes de transporte en lo que respecta a la capacidad disponible para nuevas conexiones en la red.

Las modificaciones relativas a la Directiva sobre la electricidad prevén nuevas normas sobre la protección y el empoderamiento de los consumidores. La modi-

ficación relativa a la libre elección del proveedor introduce nuevos requisitos para garantizar que los clientes puedan tener más de un proveedor en sus locales, al permitir múltiples contadores (a veces denominados «subcontadores») para un único punto de conexión.

Las modificaciones relativas al empoderamiento y la protección de los consumidores garantizan que se ofrezca a los clientes una variedad de contratos mejor adaptados a sus circunstancias, garantizando que todos los clientes tengan al menos una oferta de precio fijo y de duración determinada. Además, debe facilitarse a los clientes información precontractual clara sobre estas ofertas.

También se establece un nuevo derecho para que los hogares y las pequeñas y medianas empresas participen en el uso compartido de energía, es decir, el autoconsumo por parte de clientes activos de energía renovable generada o almacenada fuera del emplazamiento, ya sea a partir de instalaciones que posean, arrienden, alquilen total o parcialmente o que les haya sido transferida por otro cliente activo.

También se introducen nuevas e importantes protecciones para los clientes a fin de garantizar el suministro continuo de electricidad, incluido el requisito de que los Estados miembros designen proveedores de último recurso que asuman la responsabilidad frente a los clientes de proveedores en quiebra y la protección frente a la desconexión para clientes vulnerables. También se exigirá a los proveedores que lleven a cabo una gestión de riesgos para limitar el riesgo de quiebra, mediante la aplicación de estrategias de cobertura adecuadas. Estas serán supervisadas por las autoridades nacionales de reglamentación.

Las modificaciones de la Directiva sobre la electricidad introducen nuevos requisitos de transparencia para los gestores de redes de distribución en lo que respecta a la capacidad disponible para nuevas conexiones en la red. Aclara el papel de las autoridades reguladoras en relación con la plataforma única de asignación establecida de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/1719.

Las modificaciones relativas al Reglamento RITME adaptan el ámbito de aplicación del RITME a las circunstancias actuales y cambiantes del mercado, entre otras cosas ampliando el alcance de la notificación de datos a los nuevos mercados de balance eléctrico y a los mercados acoplados, así como a la negociación algorítmica. Garantiza una cooperación más sólida, más establecida y periódica entre los reguladores energéticos y financieros, incluidos la ACER y la ESMA, en lo que respecta a los productos energéticos derivados al por mayor. También mejorará el proceso de recogida de información privilegiada y la transparencia del mercado mediante el refuerzo de la supervisión de la ACER y el ajuste de la definición de información privilegiada. Las modificaciones del Reglamento RITME mejoran la supervisión de las partes notificantes, como los mecanismos de información registrados y las personas que organizan operaciones profesionalmente. Las modificaciones mejoran las posibilidades de intercambio de datos entre la ACER, las autoridades nacionales pertinentes y la Comisión. La modificación del mandato concede un papel más importante a la ACER en las investigaciones de asuntos transfronterizos significativos para luchar contra las infracciones del RITME. También establece el marco para la armonización de las multas establecidas por las autoridades reguladoras a nivel nacional.

Las modificaciones relativas al Reglamento ACER tienen por objeto aclarar el papel de la ACER en lo que respecta a la plataforma única de asignación establecida de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/1719 y a las nuevas normas introducidas en el Reglamento sobre la electricidad en relación con los mercados a plazo y los regímenes de ayudas a la flexibilidad. También aclara la función y las competencias de la ACER de conformidad con la modificación del Reglamento RITME. La modificación de la DFER II tiene por objeto aclarar el ámbito de aplicación de las normas relativas a los tipos de sistemas de ayudas directas a los precios de las fuentes de energía renovables que los Estados miembros pueden introducir.

2023/0077 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2019/943 y (UE) 2019/942 y las Directivas (UE) 2018/2001 y (UE) 2019/944 para mejorar la configuración del mercado de la electricidad de la Unión (texto pertinente a efectos del EEE)

El Parlamento Europeo y el Consejo de la Unión Europea,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 194, apartado 2,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) Desde septiembre de 2021 se han observado precios muy elevados y volatilidad en los mercados de la electricidad. Según lo establecido por la Agencia Europea para la Cooperación de los Reguladores de la Energía (ACER) en su evaluación de abril de 2022 sobre la configuración del mercado mayorista de electricidad de la UE¹⁷, esto se debe principalmente al elevado precio del gas, utilizado como insumo para generar electricidad.

(2) La escalada de la agresión militar rusa contra Ucrania, Parte contratante de la Comunidad de la Energía, y las sanciones internacionales conexas desde febrero de 2022 han perturbado los mercados mundiales de la energía, exacerbado el problema de los elevados precios del gas y tenido importantes repercusiones en los precios de la electricidad. La invasión rusa de Ucrania también ha generado incertidumbre sobre el suministro de otras materias primas, como la antracita y la hulla y el petróleo crudo, utilizadas por las instalaciones de generación de electricidad. Esto ha dado lugar a notables aumentos adicionales y a la volatilidad del precio de la electricidad.

(3) En respuesta a esta situación, la Comunicación sobre los precios de la energía presentada por la Comisión en octubre de 2021 contenía un conjunto de medidas que la UE y sus Estados miembros pueden utilizar para hacer frente al impacto inmediato de los elevados precios de la energía en los hogares y las empresas (como ayudas a la renta, desgravaciones fiscales, y medidas de ahorro y almacenamiento de gas) y para reforzar la resiliencia frente a futuras perturbaciones de los precios. En su Comunicación de 8 de marzo de 2022 titulada «REPowerEU: acción europea conjunta para una energía más asequible, segura y sostenible»¹⁸, la Comisión esbozó una serie de medidas adicionales para reforzar el conjunto de instrumentos y responder al aumento de los precios de la energía. El 23 de marzo de 2022, la Comisión también estableció un régimen temporal de ayudas estatales para permitir que determinadas subvenciones atenuaran el impacto de los elevados precios de la energía¹⁹.

(4) El 18 de mayo de 2022, la Comisión presentó el plan REPowerEU²⁰, que introdujo medidas adicionales centradas en el ahorro de energía, la diversificación del suministro de energía y la aceleración del despliegue de las energías renovables, con el objetivo de poner fin a la dependencia de la Unión de los combustibles

17. Agencia de la Unión Europea para la Cooperación de los Reguladores de la Energía, *ACER's Final Assessment of the EU Wholesale electricity market design* [«Evaluación final de la ACER de la configuración del mercado mayorista de electricidad de la UE», documento en inglés], abril de 2022.

18. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «REPowerEU: acción conjunta para una energía más asequible, segura y sostenible» [COM(2022) 108 final].

19. Comunicación de la Comisión titulada «Marco Temporal relativo a las medidas de ayuda estatal destinadas a respaldar la economía tras la agresión contra Ucrania por parte de Rusia» C 131 I/01, C/2022/1890.

20. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Plan REPowerEU» [COM(2022) 230].

fósiles rusos, incluida una propuesta para aumentar hasta el 45 % el objetivo de la Unión para 2030 en materia de energías renovables. Asimismo, la Comunicación sobre las intervenciones a corto plazo en el mercado de la energía y las mejoras a largo plazo en la configuración del mercado de la electricidad²¹, además de establecer medidas adicionales a corto plazo para hacer frente a los elevados precios de la energía, identificó posibles ámbitos para mejorar la configuración del mercado de la electricidad y anunció la intención de evaluar estos ámbitos con vistas a modificar el marco legislativo.

(5) Para dar una respuesta urgente a la crisis de los precios y a los problemas de seguridad, y hacer frente a las subidas de precios para los ciudadanos, la Unión adoptó, sobre la base de una serie de propuestas de la Comisión, un régimen sólido de almacenamiento de gas²², medidas eficaces de reducción de la demanda de gas y electricidad²³, regímenes de limitación de precios para evitar beneficios extraordinarios tanto en los mercados del gas como de la electricidad²⁴ y medidas para acelerar los procedimientos de concesión de autorizaciones para instalaciones de energías renovables²⁵.

(6) Un mercado bien integrado que se base en el paquete de medidas «Energía limpia para todos los europeos» adoptado en 2018 y 2019²⁶ debe permitir a la Unión aprovechar los beneficios económicos de un mercado único de la energía en circunstancias normales de mercado, garantizando la seguridad del suministro y sosteniendo el proceso de descarbonización. La interconectividad transfronteriza también garantiza un funcionamiento más seguro, fiable y eficiente del sistema eléctrico.

(7) La configuración actual del mercado de la electricidad también ha contribuido a la aparición de productos, servicios y dispositivos nuevos e innovadores en los mercados minoristas de la electricidad, apoyando la eficiencia energética y la adopción de energías renovables y mejorando el abanico de opciones abierto a los consumidores, a fin de ayudarles a reducir sus facturas de energía también a través de instalaciones de generación a pequeña escala y servicios emergentes para proporcionar respuesta de la demanda. Apoyarse en el potencial de la digitalización del sistema energético, como la participación activa de los consumidores, y provechar dicho potencial debería ser un elemento clave de nuestros futuros mercados y sistemas eléctricos. Al mismo tiempo, es necesario respetar las opciones de los consumidores y permitir que estos se beneficien de una variedad de ofertas de contrato.

(8) Sin embargo, en el contexto de la crisis energética, la configuración actual del mercado de la electricidad también ha puesto de manifiesto una serie de deficiencias

21. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones titulada «Intervenciones a corto plazo en el mercado de la energía y mejoras a largo plazo en la configuración del mercado de la electricidad. Línea de actuación», [COM(2022) 236 final].

22. Reglamento (UE) 2022/1032 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de junio de 2022, por el que se modifican los Reglamentos (UE) 2017/1938 y (CE) n.º 715/2009 en relación con el almacenamiento de gas (DO L 173 de 30.6.2022, p. 173).

23. Reglamento (UE) 2022/1369 del Consejo, de 5 de agosto de 2022, sobre medidas coordinadas para la reducción de la demanda de gas (DO L 206 de 8.8.2022, p. 1), y Reglamento (UE) 2022/1854 del Consejo, de 6 de octubre de 2022, relativo a una intervención de emergencia para hacer frente a los elevados precios de la energía (DO L 261 de 7.10.2022, p. 1).

24. Reglamento (UE) 2022/1854 del Consejo, de 6 de octubre de 2022, relativo a una intervención de emergencia para hacer frente a los elevados precios de la energía (DO L 261 I de 7.10.2022, p. 1).

25. Reglamento (UE) 2022/2577 del Consejo, de 22 de diciembre de 2022, por el que se establece un marco para acelerar el despliegue de energías renovables (DO L 335 de 29.12.2022).

26. Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima (DO L 328 de 21.12.2018, p. 1); Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (versión refundida) (DO L 328 de 21.12.2018, p. 82); Directiva (UE) 2018/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, por la que se modifica la Directiva 2012/27/UE relativa a la eficiencia energética (DO L 328 de 21.12.2018, p. 210); Reglamento (UE) 2019/942 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, por el que se crea la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación de los Reguladores de la Energía (versión refundida) (DO L 158 de 14.6.2019, p. 22); Reglamento (UE) 2019/943 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, relativo al mercado interior de la electricidad (versión refundida) (DO L 158 de 14.6.2019, p. 54); Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad (versión refundida) (DO L 158 de 14.6.2019, p. 125).

importantes relacionadas con el impacto de los precios elevados y volátiles de los combustibles fósiles en los mercados de la electricidad a corto plazo, deficiencias que exponen a los hogares y las empresas a importantes subidas de precios con efectos en sus facturas de electricidad.

(9) Un despliegue más rápido de las energías renovables y las tecnologías flexibles y limpias constituye la forma más sostenible y rentable de reducir estructuralmente la demanda de combustibles fósiles para la generación de electricidad y para el consumo directo a través de la electrificación y la integración del sistema energético. Gracias a sus bajos costes operativos, las fuentes renovables pueden repercutir positivamente en los precios de la electricidad en toda la Unión y reducir el consumo directo de combustibles fósiles.

(10) Las modificaciones en la configuración del mercado de la electricidad deben garantizar que los beneficios obtenidos del aumento del despliegue de las energías renovables, y de la transición energética en su conjunto, favorezcan a los consumidores, incluidos los más vulnerables, y en última instancia, los protejan de las crisis energéticas y eviten que más hogares caigan en la pobreza energética. Estas modificaciones deben mitigar el impacto de los elevados precios de los combustibles fósiles, en particular del gas, en los precios de la electricidad, con el fin de que los hogares y las empresas puedan aprovechar a largo plazo los beneficios de una energía asequible y segura procedente de fuentes renovables sostenibles e hipocarbónicas.

(11) La reforma de la configuración del mercado de la electricidad debe beneficiar no solo a los consumidores domésticos, sino también a la competitividad de las industrias de la Unión, ya que facilita sus posibilidades de invertir en las tecnologías limpias que necesitan para lograr su transición a cero emisiones netas. La transición energética en la Unión debe contar con el apoyo de una sólida base de fabricación de tecnologías limpias. Estas reformas apoyarán la electrificación asequible de la industria y la posición de la Unión como líder mundial en investigación e innovación en tecnologías energéticas limpias.

(12) El buen funcionamiento y la eficiencia de los mercados a corto plazo son un instrumento clave para la integración de las energías renovables y las fuentes de flexibilidad en el mercado, y facilitan la integración del sistema energético con una buena relación coste-eficacia.

(13) Los mercados intradiarios son especialmente importantes para la integración de fuentes de energía renovables variables en el sistema eléctrico al coste más bajo, ya que ofrecen a los participantes en el mercado la posibilidad de negociar con la escasez o el excedente de electricidad más cerca del momento del suministro. Dado que los generadores de energía renovable variable solo pueden estimar con precisión su producción cerca del momento del suministro, es fundamental que dispongan de un máximo de oportunidades de transacción a través del acceso a un mercado líquido lo más cerca posible del momento de suministro de la electricidad.

(14) Por lo tanto, es importante que los mercados intradiarios se adapten a la participación de tecnologías de energías renovables variables, como la solar y la eólica, así como a la participación de la respuesta de la demanda y el almacenamiento. La liquidez de los mercados intradiarios debe mejorarse con el reparto de las carteras de pedidos entre los operadores del mercado de una zona de oferta, incluso cuando las capacidades interzonales se fijen en cero o después de la hora de cierre del mercado intradiario. Además, la hora de cierre del mercado intradiario debe fijarse más cerca del momento del suministro para maximizar las oportunidades de los participantes en el mercado de negociar con la escasez y el excedente de electricidad y contribuir a una mejor integración de las energías renovables variables en el sistema eléctrico.

(15) Además, los mercados de la electricidad a corto plazo deben garantizar que los proveedores de servicios de flexibilidad a pequeña escala puedan participar reduciendo el tamaño mínimo de la oferta.

(16) Para garantizar la integración eficiente de la electricidad generada a partir de fuentes de energía renovables variables y reducir la necesidad de generar electricidad a partir de combustibles fósiles cuando se da una elevada demanda de electricidad a la vez que unos bajos niveles de generación de electricidad a partir de fuentes de energía renovables variables, los gestores de redes de transporte deben poder diseñar un producto de nivelación de picos de consumo que permita a la respuesta de la demanda contribuir a reducir los picos de consumo en el sistema eléctrico en horas específicas del día. El producto de nivelación de picos de consumo debe contribuir a maximizar la integración en el sistema de la electricidad producida a partir de fuentes renovables desplazando el consumo de electricidad a momentos del día con una mayor generación de electricidad renovable. Dado que el producto de nivelación de picos tiene por objeto reducir y desplazar el consumo de electricidad, el ámbito de aplicación de este producto debe limitarse a la respuesta de la demanda. La adquisición del producto de nivelación de picos debe llevarse a cabo de manera que no se solape con la activación de productos de balance destinados a mantener estable la frecuencia del sistema eléctrico. A fin de verificar los volúmenes de reducción de la demanda activada, el gestor de la red de transporte debe utilizar una base de referencia que refleje el consumo de electricidad previsto sin la activación del producto de nivelación de picos.

(17) Para que los consumidores puedan participar activamente en los mercados de la electricidad y ofrecer su flexibilidad, se les está equipando progresivamente con sistemas de medición inteligente. Sin embargo, en varios Estados miembros la implantación de estos sistemas sigue siendo lenta. En los casos en los que aún no se hayan instalado sistemas de medición inteligente y en los que estos sistemas no proporcionen el nivel suficiente de granularidad de los datos, los gestores de redes de transporte y distribución deben poder utilizar datos de contadores específicos para la observabilidad y la instalación de servicios de flexibilidad como la respuesta de la demanda y el almacenamiento de energía. Permitir el uso de datos procedentes de contadores específicos para la observabilidad y la instalación debería facilitar la participación activa de los consumidores en el mercado y el desarrollo de su respuesta de la demanda. El uso de datos procedentes de estos contadores específicos debe ir acompañado de requisitos de calidad relativos a los datos.

(18) El presente Reglamento establece una base jurídica para el tratamiento de datos personales de conformidad con el artículo 6, apartado 1, letra c), del RGPD. Los Estados miembros deben garantizar el cumplimiento de todos los principios y obligaciones en materia de protección de datos personales establecidos en el RGPD, incluida la minimización de datos. Cuando el objetivo de la presente Directiva pueda alcanzarse sin el tratamiento de datos personales, los proveedores deben basarse en datos anonimizados y agregados.

(19) Los consumidores y los proveedores necesitan mercados a plazo eficaces y eficientes para cubrir su exposición a los precios a largo plazo y reducir la dependencia de los precios a corto plazo. Para garantizar que los clientes de energía de toda la UE puedan beneficiarse plenamente de las ventajas de los mercados integrados de la electricidad y de la competencia en toda la Unión, el funcionamiento del mercado de la electricidad a plazo de la Unión debe mejorarse mediante el establecimiento de centros virtuales regionales con vistas a resolver la fragmentación del mercado actual y la escasa liquidez experimentada en muchas zonas de oferta. Los centros virtuales regionales deben abarcar múltiples zonas de oferta, garantizando al mismo tiempo una correlación de precios adecuada. Es posible que algunas zonas de oferta no estén cubiertas por un centro virtual en términos de contribución al precio de referencia del centro. No obstante, los participantes en el mercado de estas zonas de oferta deben poder seguir cubriéndose a través de un centro.

(20) Los centros virtuales deben reflejar el precio agregado de varias zonas de oferta y proporcionar un precio de referencia, que los operadores del mercado deben

utilizar para ofrecer productos de cobertura a plazo. En este sentido, los centros virtuales no deben entenderse como entidades que organizan o ejecutan transacciones. Los centros virtuales regionales, al proporcionar un índice de precios de referencia, deben permitir la puesta en común de liquidez y ofrecer mejores oportunidades de cobertura a los participantes en el mercado.

(21) Para aumentar las posibilidades de cobertura de los participantes en el mercado, debe ampliarse el papel de la plataforma única de asignación creada según lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/1719 de la Comisión. La plataforma única de asignación debe ofrecer el comercio de derechos financieros de transmisión a largo plazo entre las diferentes zonas de oferta y los centros virtuales regionales. Los pedidos presentados por los participantes en el mercado para derechos financieros de transmisión irán acompañados de una asignación simultánea de capacidad interzonal a largo plazo. Esta correspondencia y asignación deben llevarse a cabo de forma periódica, a fin de garantizar suficiente liquidez y, por tanto, posibilidades de cobertura eficientes para los participantes en el mercado. Los derechos de transmisión a largo plazo deben emitirse con plazos de vencimiento frecuentes (de un mes a un mínimo de tres años), a fin de ajustarse al horizonte temporal de cobertura típico de los participantes en el mercado. La plataforma única de asignación debe estar sujeta a supervisión y control de cumplimiento para garantizar que desempeña adecuadamente sus funciones.

(22) Las tarifas de red deben incentivar a los gestores de redes de transporte y distribución a utilizar servicios de flexibilidad mediante un mayor desarrollo de soluciones innovadoras para optimizar la red existente y adquirir servicios de flexibilidad, en particular la respuesta de la demanda o el almacenamiento. A tal fin, las tarifas de red deben diseñarse de manera que tengan en cuenta los gastos operativos y de capital de los gestores de redes o una combinación eficiente de ambos para que puedan gestionar la red eléctrica de manera rentable. Esto contribuiría a integrar las energías renovables al coste más bajo para el sistema eléctrico y permitiría a los clientes finales valorizar sus soluciones de flexibilidad.

(23) Las fuentes de energía renovable marina, como la energía eólica marina, la energía oceánica y la energía fotovoltaica flotante, desempeñarán un papel fundamental en la construcción de un sistema energético basado en gran medida en las energías renovables y en la garantía de la neutralidad climática de aquí a 2050. Sin embargo, existen obstáculos importantes para su despliegue más amplio y eficiente que impiden el desarrollo masivo necesario para alcanzar estos objetivos. En el futuro podrían surgir obstáculos similares para otras tecnologías marinas. Estos obstáculos incluyen los riesgos de inversión asociados a la situación topográfica única de los proyectos marinos híbridos conectados a más de un mercado. Con el fin de reducir el riesgo de inversión para los promotores de proyectos marítimos y garantizar que los proyectos en una zona de oferta marina tengan pleno acceso a los mercados circundantes, los gestores de redes de transporte deben garantizar el acceso del proyecto marítimo a la capacidad del interconector híbrido correspondiente para todas las unidades de tiempo del mercado. Si las capacidades de transporte disponibles se reducen hasta el punto de que no se puede suministrar al mercado la totalidad de la generación de electricidad que el proyecto marítimo habría podido exportar, el gestor o los gestores de la red de transporte responsables de la necesidad de limitar la capacidad deben estar, en el futuro, habilitados para compensar proporcionalmente al gestor del proyecto marítimo utilizando los ingresos de la congestión. Esta compensación solo debe estar vinculada a la capacidad de producción disponible para el mercado, que puede depender de las condiciones meteorológicas, y excluye las operaciones de interrupción y mantenimiento del proyecto marítimo. Los detalles, incluidas las condiciones en las que puede expirar la medida, deben definirse en un reglamento de aplicación.

(24) En el mercado mayorista diario, se despachan primero las centrales eléctricas que tengan los costes marginales más bajos, pero el precio recibido por todos los participantes en el mercado queda fijado por la última central necesaria para cubrir la demanda, que es la instalación con los costes marginales más altos, cuando se establece la casación del mercado. En este contexto, la crisis energética ha mostrado que un aumento del precio del gas y la hulla puede traducirse en aumentos excepcionales y duraderos de los precios a los que las instalaciones de generación a partir de gas y carbón compiten en el mercado mayorista diario. Esto, a su vez, ha dado lugar a precios excepcionalmente elevados en el mercado diario de toda la Unión, ya que las instalaciones de generación a partir de gas y carbón son a menudo las centrales con los costes marginales más elevados necesarias para satisfacer la demanda de electricidad.

(25) Dado el papel del precio del mercado diario como referencia para el precio de otros mercados mayoristas de la electricidad, y el hecho de que todos los participantes en el mercado reciben el precio de casación, las tecnologías con costes marginales significativamente más bajos han registrado sistemáticamente ingresos elevados.

(26) Para alcanzar los objetivos de descarbonización de la Unión y los objetivos establecidos en REPowerEU de ser más independientes desde el punto de vista energético, la Unión debe acelerar el despliegue de las energías renovables a un ritmo mucho más rápido. Habida cuenta de las necesidades de inversión necesarias para alcanzar estos objetivos, el mercado debe garantizar la fijación de una señal de precios a largo plazo.

(27) En este contexto, los Estados miembros deben esforzarse por crear las condiciones de mercado adecuadas para los instrumentos de mercado a largo plazo, como los contratos de compraventa de electricidad (CCE). Los CCE son acuerdos bilaterales de compraventa entre productores y compradores de electricidad. Proporcionan estabilidad de precios a largo plazo para el cliente y la seguridad necesaria para que el productor tome la decisión de inversión. No obstante, solo unos pocos Estados miembros tienen mercados activos de CCE y los compradores suelen limitarse a grandes empresas, sobre todo porque los CCE se enfrentan a una serie de obstáculos, en particular la dificultad de cubrir el riesgo de impago del comprador en estos acuerdos a largo plazo. Los Estados miembros deben tener en cuenta la necesidad de crear un mercado dinámico de CCE a la hora de establecer las políticas para alcanzar los objetivos de descarbonización energética establecidos en sus planes nacionales integrados de energía y clima.

(28) Según el artículo 15, apartado 8, de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, los Estados miembros deben evaluar los obstáculos administrativos y normativos a los acuerdos empresariales de compra de energías renovables a largo plazo, y deben suprimir los obstáculos injustificados a dichos acuerdos y facilitar el uso de dichos acuerdos. Además, los Estados miembros deben describir las políticas y medidas para facilitar la utilización de acuerdos de compra de energías renovables en sus planes nacionales integrados de energía y clima. Sin perjuicio de esta obligación de informar sobre el contexto normativo que afecta al mercado de los CCE, los Estados miembros deben garantizar que los instrumentos para reducir los riesgos financieros asociados al incumplimiento por parte del comprador de sus obligaciones de pago a largo plazo en el marco de los CCE sean accesibles a las empresas que se enfrentan a barreras de entrada en el mercado de los CCE y no se encuentran en dificultades financieras, de conformidad con los artículos 107 y 108 del TFUE. Los Estados miembros podrían decidir establecer un sistema de garantía a precios de mercado. Los Estados miembros deben incluir disposiciones para evitar reducir la liquidez en los mercados de la electricidad, por ejemplo mediante CCE financieros. Los Estados miembros no deben prestar ayudas a los CCE que compren generación a partir de combustibles fósiles. Si bien el

enfoque por defecto debe ser la no discriminación entre consumidores, los Estados miembros podrían decidir orientar estos instrumentos hacia categorías específicas de consumidores, aplicando criterios objetivos y no discriminatorios. En este marco, los Estados miembros deben tener en cuenta el papel potencial de los instrumentos proporcionados a escala de la Unión, por ejemplo por el Banco Europeo de Inversiones (BEI).

(29) Los Estados miembros disponen de varios instrumentos para apoyar el desarrollo de los mercados de CCE a la hora de diseñar y asignar la ayuda pública. Permitir que los promotores de proyectos de energías renovables que participen en una licitación de ayuda pública reserven una parte de la generación para venderla a través de un CCE contribuiría a fomentar y aumentar los mercados de CCE. Además, como parte de la evaluación de estas licitaciones, los Estados miembros deben esforzarse por aplicar criterios destinados a incentivar el acceso al mercado de los CCE para los agentes que se enfrentan a barreras de entrada, como las pequeñas y medianas empresas (pymes), dando preferencia a los licitadores que se comprometan a firmar un CCE para una parte de la generación del proyecto procedente de uno o varios compradores potenciales que tengan dificultades para acceder al mercado de los CCE.

(30) Cuando los Estados miembros decidan apoyar nuevas inversiones financiadas con fondos públicos («sistemas de ayudas directas a los precios») en la generación de electricidad hipocarbónica y no fósil para alcanzar los objetivos de descarbonización de la Unión, estos sistemas deben estructurarse mediante contratos bidireccionales por diferencia que incluyan, además de una garantía de ingresos, una limitación al incremento de ingresos de mercado de los activos de generación de que se trate. Las nuevas inversiones para la generación de electricidad deben incluir inversiones en nuevas instalaciones de generación de electricidad, así como inversiones destinadas a la repotenciación, la ampliación o la prolongación de la vida útil de las instalaciones de generación de electricidad ya existentes.

(31) Estos contratos bidireccionales por diferencia garantizarían que los ingresos de los productores procedentes de nuevas inversiones en generación de electricidad que se benefician de la ayuda pública sean más independientes de los precios volátiles de la generación basada en combustibles fósiles, que normalmente fija el precio en el mercado diario.

(32) Sin embargo, en la medida en que la limitación que supone establecer sistemas de ayudas directas a los precios en forma de contratos bidireccionales por diferencias reduce los tipos de sistemas de ayudas directas a los precios que los Estados miembros pueden adoptar en lo que respecta a las fuentes de energía renovables, esta limitación debe aplicarse únicamente a las tecnologías con bajas emisiones de carbono y no fósiles, con costes operativos bajos y estables y a las tecnologías que normalmente no ofrecen flexibilidad al sistema eléctrico, excluyendo al mismo tiempo las tecnologías que se encuentran en las primeras fases de su despliegue en el mercado. Esto es necesario para garantizar que no se ponga en peligro la viabilidad económica de las tecnologías de generación con elevados costes marginales y para mantener los incentivos de las tecnologías que pueden ofrecer flexibilidad al sistema eléctrico para presentar ofertas en el mercado de la electricidad en función de sus costes de oportunidad. Además, la limitación de establecer sistemas de ayudas directas a los precios en forma de contratos bidireccionales por diferencias no debe aplicarse a las tecnologías emergentes para las que otros tipos de sistemas de ayudas directas a los precios puedan estar mejor situados para incentivar su adopción. La limitación debe entenderse sin perjuicio de la posible exención para instalaciones de pequeña magnitud y proyectos de demostración en virtud del artículo 4, apartado 3, de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, y tener en cuenta las especificidades de las comunidades de energías renovables, de conformidad con el artículo 22, apartado 7, de dicha Directiva.

(33) Habida cuenta de la necesidad de proporcionar seguridad normativa a los productores, la obligación de los Estados miembros de aplicar sistemas de ayudas directas a los precios para la producción de electricidad en forma de contratos bidireccionales por diferencia solo debe aplicarse a las nuevas inversiones para la generación de electricidad a partir de las fuentes especificadas en el considerando anterior.

(34) Gracias a la imposición de un límite a los ingresos de mercado, los sistemas de ayudas directas a los precios en forma de contratos bidireccionales por diferencia deben proporcionar una fuente adicional de ingresos a los Estados miembros en períodos de precios elevados de la energía. Para mitigar aún más el impacto de los elevados precios de la electricidad en las facturas energéticas de los consumidores, los Estados miembros deben garantizar que los ingresos recaudados de los productores sujetos a sistemas de ayudas directas a los precios en forma de contratos bidireccionales por diferencias repercuten en todos los consumidores finales de electricidad, incluidos los hogares, las pymes y los consumidores industriales, sobre la base de su consumo. La redistribución de los ingresos debe llevarse a cabo de manera que los consumidores sigan estando, en cierta medida, expuestos a la señal de precios, de modo que reduzcan su consumo cuando los precios sean elevados, o lo desplacen a períodos de precios más bajos (que suelen ser períodos con un mayor porcentaje de producción de fuentes de energía renovables). Los Estados miembros deben garantizar que la redistribución de los ingresos a los consumidores finales de electricidad no afecte a la igualdad de condiciones y a la competencia entre los distintos proveedores.

(35) Además, los Estados miembros deben garantizar que los sistemas de ayudas directas a los precios, independientemente de la forma que adquieran, no socaven el funcionamiento eficiente, competitivo y líquido de los mercados de la electricidad, preservando los incentivos de los productores para reaccionar a las señales del mercado, incluida la interrupción de la generación cuando los precios de la electricidad estén por debajo de sus costes operativos, y de los clientes finales para reducir el consumo cuando los precios de la electricidad sean elevados. Los Estados miembros deben velar por que los sistemas de ayudas no constituyan un obstáculo para el desarrollo de contratos comerciales como los CCE.

(36) Así pues, los contratos bidireccionales por diferencia y los contratos de compraventa de energía desempeñan un papel complementario a la hora de avanzar en la transición energética y aportar a los consumidores los beneficios de la energía renovable e hipocarbónica. Sin perjuicio de los requisitos establecidos en el presente Reglamento, los Estados miembros deben tener libertad para decidir qué instrumentos utilizan para alcanzar sus objetivos de descarbonización. A través de los CCE, los inversores privados contribuyen a un despliegue adicional de energías renovables e hipocarbónicas, bloqueando al mismo tiempo unos precios de la electricidad bajos y estables a largo plazo. Del mismo modo, mediante contratos bidireccionales por diferencia, las entidades públicas alcanzan el mismo objetivo en nombre de los consumidores. Ambos instrumentos son necesarios para alcanzar los objetivos de descarbonización de la Unión mediante el despliegue de energías renovables e hipocarbónicas, al tiempo que aportan a los consumidores los beneficios de la generación de electricidad de bajo coste.

(37) El despliegue acelerado de las energías renovables requiere una creciente disponibilidad de soluciones de flexibilidad para garantizar su integración en la red y permitir que el sistema eléctrico y la red se ajusten a la variabilidad de la generación y el consumo de electricidad en diferentes horizontes temporales. Las autoridades reguladoras deben evaluar periódicamente la necesidad de flexibilidad en el sistema eléctrico basándose en las aportaciones de los gestores de redes de transporte y distribución. La evaluación de las necesidades de flexibilidad del sistema eléctrico debe tener en cuenta todas las inversiones existentes y previstas (incluidos los

activos existentes que aún no están conectados a la red) en fuentes de flexibilidad tales como la generación flexible de electricidad, los interconectores, la respuesta de la demanda, el almacenamiento de energía o la producción de combustibles renovables, habida cuenta de la necesidad de descarbonizar el sistema energético. Sobre esta base, los Estados miembros deben definir un objetivo nacional de flexibilidad no fósil, como la respuesta de la demanda y el almacenamiento, que también debe reflejarse en sus planes nacionales integrados de energía y clima.

(38) Para alcanzar el objetivo nacional de flexibilidad no fósil, como las necesidades de inversión en respuesta de la demanda y almacenamiento, los Estados miembros pueden configurar o reconfigurar los mecanismos de capacidad con el fin de crear un mecanismo de capacidad ecológico y flexible. Los Estados miembros que apliquen un mecanismo de capacidad en consonancia con las normas vigentes deben promover la participación de la flexibilidad no fósil, como la respuesta de la demanda y el almacenamiento, mediante la introducción de criterios o características adicionales en el diseño.

(39) Para apoyar los objetivos de protección del medio ambiente, el límite de emisiones de CO₂ establecido en el artículo 22, apartado 4, del Reglamento (UE) 2019/943 del Parlamento Europeo y del Consejo debe ser considerado como límite máximo. Por lo tanto, los Estados miembros podrían establecer normas de rendimiento técnico y límites de las emisiones de CO₂ que restrinjan la participación en mecanismos de capacidad a tecnologías flexibles y sin combustibles fósiles, en plena consonancia con las Directrices sobre ayudas estatales en materia de clima, protección del medio ambiente y energía²⁷, que animan a los Estados miembros a introducir criterios ecológicos en los mecanismos de capacidad.

(40) Además, si los Estados miembros no aplican mecanismos de capacidad o si los criterios o características adicionales en el diseño de su mecanismo de capacidad son insuficientes para alcanzar el objetivo nacional de necesidades de inversión en respuesta de la demanda y almacenamiento, podrían aplicar regímenes de ayudas a la flexibilidad consistentes en pagos por la capacidad disponible de flexibilidad no fósil, como la respuesta de la demanda y el almacenamiento.

(41) La conexión de nuevas instalaciones de generación y demanda, en particular de centrales de energías renovables, a menudo sufre retrasos en los procedimientos de conexión a la red. Una de las razones de estos retrasos es la falta de capacidad de red disponible en la zona elegida por el inversor, que hace necesario ampliar o reforzar la red para conectar las instalaciones al sistema de manera segura. Un nuevo requisito que imponga la obligación a los gestores de redes, tanto de transporte como de distribución, de publicar y actualizar información sobre la capacidad de red disponible en sus zonas de operación ayudaría a los inversores a tomar decisiones a partir de la información sobre la disponibilidad de capacidad de red dentro del sistema y contribuiría, por tanto, a la aceleración necesaria en el despliegue de las energías renovables.

(42) Además, para tratar el problema de los largos plazos de respuesta a las solicitudes de conexión a la red, los gestores de redes de transporte y distribución deben facilitar a los usuarios de la red información clara y transparente sobre el estado y el tratamiento de sus solicitudes de conexión. Los gestores de redes de transporte y distribución deben esforzarse por facilitar esta información en un plazo de tres meses a partir de la presentación de la solicitud.

(43) Durante la crisis energética, los consumidores se han visto expuestos a precios mayoristas extremadamente volátiles y han tenido pocas oportunidades de participar en el mercado de la energía. Por consiguiente, muchos hogares han tenido dificultades para pagar sus facturas. Los consumidores vulnerables y las personas

27. Comunicación de la Comisión titulada «Directrices sobre ayudas estatales en materia de clima, protección del medio ambiente y energía 2022» (DO C 80 de 18.2.2022, p. 1).

en situación de pobreza energética son los más afectados²⁸, pero los hogares de renta media también se han visto expuestos a este tipo de dificultades. Por lo tanto, es importante actualizar los derechos y las protecciones de los consumidores, permitiéndoles beneficiarse de la transición energética, disociar sus facturas de electricidad de los movimientos de precios a corto plazo en los mercados de la energía y reequilibrar el riesgo entre proveedores y consumidores.

(44) Los consumidores deben tener acceso a una amplia variedad de ofertas para que puedan elegir un contrato en función de sus necesidades. Sin embargo, los proveedores han reducido sus ofertas, los contratos de precio fijo son escasos y ha disminuido la variedad de las ofertas. Los consumidores deben tener siempre la posibilidad de elegir un precio fijo asequible y un contrato de duración determinada, y los proveedores no deben modificar unilateralmente las condiciones antes de que expire dicho contrato.

(45) Si los proveedores no garantizan que su cartera de electricidad tenga una cobertura suficiente, los cambios en los precios mayoristas de la electricidad pueden ponerlos en situación de riesgo financiero y causar su quiebra, transfiriendo los costes a los consumidores y otros usuarios de la red. Por lo tanto, debe garantizarse que los proveedores tengan una cobertura adecuada cuando ofrezcan contratos de precio fijo. Una estrategia de cobertura adecuada debe tener en cuenta el acceso de los proveedores a su propia generación de energía y su capitalización, así como su exposición a cambios en los precios del mercado mayorista.

(46) Los consumidores deben poder elegir al proveedor que les ofrezca el precio y el servicio mejor adaptados a sus necesidades. Los avances en la tecnología de medición y subcontaje combinada con las tecnologías de la información y la comunicación hacen que ahora sea técnicamente posible contar con múltiples proveedores para un único local. Si así lo desean, los clientes deben poder utilizar estas posibilidades para elegir un proveedor distinto, en particular para la electricidad destinada a alimentar aparatos como bombas de calor o vehículos eléctricos, que tienen un consumo particularmente elevado o que también tienen la capacidad de cambiar automáticamente su consumo de electricidad en respuesta a las señales de precios. Además, con contadores específicos de respuesta rápida fijados o integrados en aparatos con cargas flexibles y controlables, los clientes finales pueden participar en otros sistemas de respuesta de la demanda basados en incentivos que prestan servicios de flexibilidad en el mercado de la electricidad y a los gestores de redes de transporte y distribución. Globalmente, estos dispositivos deben contribuir a incrementar la adopción de la respuesta de la demanda y a empoderar a los consumidores, permitiéndoles tener un mayor control sobre su consumo de energía y sus facturas, proporcionando al mismo tiempo al sistema eléctrico una flexibilidad suplementaria para hacer frente a las fluctuaciones de la demanda y la oferta.

(47) Debido a la creciente complejidad de las ofertas de energía y a las diferentes prácticas de comercialización, a menudo los consumidores tienen dificultades para entender del todo los servicios que contratan. En particular, falta claridad sobre cómo se fija el precio, las condiciones para la renovación del contrato, las consecuencias de la resolución del contrato o las razones por las que el proveedor modifica las condiciones. Por lo tanto, los proveedores o los participantes en el mercado que presten servicios de agregación deben facilitar a los consumidores la información clave sobre las ofertas de energía de manera breve y fácilmente comprensible antes de firmar el contrato.

(48) Para garantizar la continuidad del suministro a los consumidores si falla el proveedor, los Estados miembros deben estar obligados a designar proveedores de último recurso que puedan ser tratados como proveedores de servicio universal.

28. Determinados grupos corren mayor riesgo de verse afectados por la pobreza energética o son más vulnerables a los efectos adversos de la pobreza energética, como las mujeres, las personas con discapacidad, las personas mayores, los niños y las personas de origen racial o étnico minoritario.

Dicho proveedor podría ser la división de ventas de una empresa integrada verticalmente que también desempeñe funciones de distribución, siempre que cumpla los requisitos de separación establecidos en el artículo 35 de la Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo. Esto no implica, sin embargo, que los Estados miembros tengan la obligación de suministrar a un precio mínimo fijo determinado.

(49) El uso compartido de energía puede crear resiliencia frente a los efectos de los precios elevados y volátiles del mercado mayorista en las facturas energéticas de los consumidores, empodera a un grupo más amplio de consumidores (como los consumidores en situación de pobreza energética y vulnerables) que de otro modo no tendrían la opción de convertirse en clientes activos debido a limitaciones financieras o espaciales, y conduce a una mayor utilización de las energías renovables gracias a la movilización de inversiones adicionales de capital privado y la diversificación de las vías de remuneración. Con la integración de señales de precios e instalaciones de almacenamiento adecuadas, el uso compartido de electricidad puede ayudar a sentar las bases para que se explote el potencial de flexibilidad de los consumidores más pequeños.

(50) Los clientes activos que posean, arrienden o alquilen una instalación de almacenamiento o generación de energía deben tener derecho a compartir el exceso de producción y empoderar a otros consumidores para que se conviertan en clientes activos, o a compartir la energía renovable generada o almacenada en instalaciones que posean, arrienden o alquilen colectivamente, ya sea directamente o a través de un facilitador externo. El acuerdo de uso compartido de energía se basa en un acuerdo contractual privado entre clientes activos o se organiza a través de una entidad jurídica. Una entidad jurídica que incorpore los criterios de una comunidad de energías renovables, definida en la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, o una comunidad ciudadana de energía, definida en la Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo, puede compartir con sus miembros la electricidad generada a partir de instalaciones de las que sean plenos propietarios. El marco de protección y capacitación para el uso compartido de energía debe prestar especial atención a los consumidores en situación de pobreza energética y vulnerables.

(51) El uso compartido de energía permite el consumo colectivo de electricidad autogenerada o almacenada inyectada a la red por varios clientes activos que actúan colectivamente. Los Estados miembros deben instalar la infraestructura informática adecuada para permitir la concordancia administrativa, dentro de un determinado período de consumo, con la energía renovable autogenerada o almacenada a efectos del cálculo del componente energético de la factura de energía. La producción de estas instalaciones debe distribuirse entre los perfiles de carga de los consumidores agregados sobre la base de métodos de cálculo estáticos, variables o dinámicos que puedan estar predefinidos o ser acordados por los clientes activos.

(52) Se debe proteger adecuadamente a los clientes vulnerables frente a los cortes de electricidad y, además, no deberían verse en una situación que los obligue a desconectarse. Sigue siendo esencial el papel de los proveedores y de todas las autoridades nacionales competentes a la hora de determinar las medidas adecuadas, tanto a corto como a largo plazo, que deben ponerse a disposición de los clientes vulnerables para gestionar su uso de la energía y los costes, también mediante una estrecha cooperación con los sistemas de seguridad social.

(53) Las intervenciones públicas en la fijación de precios para el suministro de electricidad constituyen, en principio, una medida que distorsiona el mercado. Por tanto, tales intervenciones solo pueden llevarse a cabo como obligaciones de servicio público y están sujetas a condiciones específicas. En virtud de la presente Directiva, los precios regulados son posibles para los hogares en situación de pobreza energética y vulnerables, incluso por debajo de los costes, y como medida de transi-

ción, para los hogares y las microempresas. En tiempos de crisis, cuando los precios de la electricidad al por mayor y al por menor aumentan significativamente, y ello repercute negativamente en la economía en general, debe permitirse a los Estados miembros ampliar temporalmente la aplicación de los precios regulados también a las pymes. Debe permitirse temporalmente a los Estados miembros fijar precios regulados por debajo de los costes tanto para los hogares como para las pymes, siempre que ello no cree distorsiones entre los proveedores y se les compense por los gastos que implica suministrar energía por debajo del coste. Sin embargo, debe garantizarse que esta regulación de precios esté bien orientada y no cree incentivos para aumentar el consumo. Por lo tanto, la regulación de precios debe limitarse al 80 % de la mediana del consumo doméstico en el caso de los hogares y al 70 % del consumo del año anterior en el caso de las pymes. La Comisión debe determinar cuándo existe esta crisis de precios de la electricidad y, por consiguiente, cuándo es aplicable esta posibilidad. La Comisión también debe especificar la validez de esta determinación, durante la cual se aplica la prórroga temporal de los precios regulados, que puede durar hasta un año. En la medida en que alguna de las medidas previstas en el presente Reglamento constituya ayuda estatal, las disposiciones relativas a dichas medidas se entenderán sin perjuicio de la aplicación de los artículos 107 y 108 del TFUE.

(54) Las medidas previstas en el presente Reglamento se entienden también sin perjuicio de la aplicación de la Directiva 2014/65/UE, el Reglamento (UE) 2016/1011 y el Reglamento (UE) n.º 648/2012.

(55) Procede modificar en consecuencia el Reglamento (UE) 2019/942 del Parlamento Europeo y del Consejo, el Reglamento (UE) 2019/943 del Parlamento Europeo y del Consejo, la Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo.

(56) Dado que los objetivos del presente Reglamento no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros, sino que pueden lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

Ha adoptado el presente reglamento:

Artículo 1. Modificaciones del Reglamento (UE) 2019/943 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, relativo al mercado interior de la electricidad

El Reglamento (UE) 2019/943 se modifica como sigue:

1) El artículo 1 se modifica como sigue:

a) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) establecer principios fundamentales para el funcionamiento correcto y la integración de los mercados de la electricidad que permitan un acceso no discriminatorio al mercado a todos los proveedores de recursos y clientes de electricidad, permita el desarrollo de mercados de futuros del sector eléctrico para que los proveedores y los consumidores se cubran o se protejan contra el riesgo de una volatilidad futura de los precios de la electricidad, empoderen a los consumidores, garanticen la competencia en el mercado mundial, aumenten la flexibilidad mediante la respuesta de la demanda, el almacenamiento de energía y otras soluciones no fósiles de flexibilidad, garantice la eficiencia energética, faciliten la agregación de la demanda y la oferta distribuidos, y permitan una integración de los mercados y sectorial así como una remuneración basada en el mercado de la electricidad generada a partir de fuentes renovables;»;

b) se añade la letra siguiente:

«e) apoyar las inversiones a largo plazo en generación de energía renovable y posibilitar que las facturas energéticas de los consumidores sean menos dependientes de las fluctuaciones de los precios del mercado de la electricidad a corto plazo, en particular de los precios de los combustibles fósiles a medio y largo plazo.».

2) En el artículo 2 se añaden los puntos siguientes:

«72) «hora punta»: hora con el consumo de electricidad más alto combinado con un bajo nivel de electricidad generada a partir de fuentes de energía renovables, teniendo en cuenta los intercambios interzonales;

73) «nivelación de picos de consumo»: habilidad de los participantes en el mercado de reducir el consumo de electricidad en las horas punta determinadas por el gestor de la red de transporte;

74) «producto de nivelación de picos de consumo»: producto basado en el mercado mediante el cual los participantes en el mercado pueden proporcionar nivelaciones de picos de consumo a los gestores de redes de transporte;

75) «centro virtual»: región no física que abarca más de una zona de oferta, para la cual se fija un índice de precios en aplicación de una metodología;

76) «contrato bidireccional por diferencia»: contrato firmado entre un operador de instalaciones de producción de electricidad y una contraparte, normalmente una entidad pública, que prevé tanto una protección de la remuneración mínima como un límite a la remuneración excesiva; el contrato tiene por objeto preservar los incentivos para que la instalación de producción opere y participe de manera eficiente en los mercados de la electricidad, y se ajusta a los principios establecidos en el artículo 4, apartado 2, y apartado 3, párrafos primero y tercero, de la Directiva (UE) 2018/2001;

77) «contrato de compraventa de energía» o «CCE»: contrato en virtud del cual una persona física o jurídica se obliga a comprar electricidad a un productor de electricidad, sobre la base de un mercado;

78) «ingresos de mercado»: ingresos obtenidos por un productor de electricidad a cambio de la venta y el suministro de electricidad en la Unión, independientemente de la forma contractual en la que tenga lugar la transacción, y excluyendo toda ayuda concedida por los Estados miembros;

79) «contadores específicos»: contador acoplado o integrado en un activo que vende servicios de respuesta de la demanda o de flexibilidad en el mercado de la electricidad o a gestores de redes de transporte y distribución;

80) «flexibilidad»: capacidad de un sistema eléctrico para ajustarse a la variabilidad de las pautas de generación y consumo y de la disponibilidad de la red, en los horizontes temporales pertinentes del mercado.».

3) El artículo 7 se modifica como sigue:

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

«1. Los gestores de redes de transporte y los NEMO, o una entidad designada por ellos, organizarán conjuntamente la gestión de los mercados diario e intradiario integrados de conformidad con el Reglamento (UE) 2015/1222. Los gestores de redes de transporte y los NEMO cooperarán a nivel de la Unión o, cuando sea más adecuado, a nivel regional, a fin de maximizar la eficiencia y la eficacia del comercio diario e intradiario de electricidad de la Unión. La obligación de cooperar se entenderá sin perjuicio de la aplicación de las disposiciones del Derecho de la Unión en materia de competencia. En sus funciones relacionadas con el comercio de electricidad, los gestores de redes de transporte y los NEMO estarán sujetos a la supervisión reglamentaria de las autoridades reguladoras en virtud del artículo 59 de la Directiva (UE) 2019/944, y de la ACER en virtud de los artículos 4 y 8 del Reglamento (UE) 2019/942.»;

b) el apartado 2 se modifica como sigue:

i) la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) maximizar las oportunidades de todos los participantes del mercado para participar en el comercio interzonal e intrazonal de manera no discriminatoria y lo más cerca posible al tiempo real entre todas las zonas de oferta y dentro de ellas;»;

ii) se inserta la letra c *bis*) siguiente:

«c *bis*) estar organizados de manera que se garantice el reparto de la liquidez entre todos los NEMO, tanto en el comercio interzonal como en el intrazonal;».

4) Se insertan los artículos 7 *bis* y 7 *ter* siguientes:

«Artículo 7 *bis*. Producto de nivelación de picos de consumo

1. Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 40, apartados 5 y 6, de la Directiva sobre la electricidad, los gestores de redes de transporte podrán adquirir productos de nivelación de picos de consumo para lograr una reducción de la demanda de electricidad durante las horas punta.

2. Los gestores de redes de transporte que deseen adquirir un producto de nivelación de picos de consumo presentarán a la autoridad reguladora del Estado miembro en cuestión una propuesta en la que se establezcan el dimensionamiento y las condiciones para la adquisición de dicho producto. La propuesta de los gestores de redes de transporte cumplirá los siguientes requisitos:

a) el dimensionamiento del producto de nivelación de picos de consumo se basará en un análisis de la necesidad de un servicio adicional para garantizar la seguridad del suministro. El análisis tendrá en cuenta una norma de fiabilidad o criterios objetivos y transparentes de estabilidad de la red aprobados por la autoridad reguladora. El dimensionamiento tendrá en cuenta la previsión de la demanda, la previsión de electricidad producida a partir de fuentes de energía renovables y la previsión de otras fuentes de flexibilidad en el sistema. El dimensionamiento del producto de nivelación de picos de consumo estará limitado para garantizar que los beneficios esperados del producto no superen los costes previstos;

b) la adquisición de productos de nivelación de picos de consumo se basará en criterios objetivos, transparentes y no discriminatorios y se limitará a la respuesta de la demanda;

c) la adquisición del producto de nivelación de picos de consumo se llevará a cabo mediante un procedimiento de licitación, y será seleccionado el producto que cumpla unos criterios técnicos y medioambientales predefinidos con el menor coste;

d) los contratos relativos a un producto de nivelación de picos de consumo no se celebrarán más de dos días antes de su activación, y el período de contratación no será superior a un día;

e) la activación del producto de nivelación de picos de consumo no reducirá la capacidad interzonal;

f) la activación del producto de nivelación de picos de consumo tendrá lugar después del cierre del mercado diario y antes del inicio del mercado de balance;

g) el producto de nivelación de picos de consumo no implicará iniciar la generación situada detrás del contador.

3. La reducción real del consumo resultante de la activación de un producto de nivelación de picos de consumo se medirá con respecto a una base de referencia que refleje el consumo de electricidad previsto sin la activación de dicho producto. Los gestores de redes de transporte elaborarán una metodología para las bases de referencia en consulta con los participantes en el mercado y la presentarán a la autoridad reguladora.

4. Las autoridades reguladoras aprobarán la propuesta de los gestores de redes de transporte que deseen adquirir un producto de nivelación de picos de consumo y la metodología para las bases de referencia presentada de conformidad con los apartados 2 y 3, o pedirán a los gestores de redes de transporte que modifiquen la propuesta cuando esta no cumpla los requisitos establecidos en dichos apartados.

Artículo 7 *ter*. Contadores específicos

1. Los Estados miembros permitirán a los gestores de redes de transporte y a los gestores de redes de distribución utilizar los datos procedentes de contadores específicos para la observabilidad y el pago de los servicios de respuesta de la demanda y de flexibilidad, incluidos los procedentes de sistemas de almacenamiento.

2. Los Estados miembros establecerán los requisitos para los procesos de validación de datos procedentes de contadores específicos, a fin de comprobar y garantizar la calidad de los datos respectivos.».

5) El artículo 8 se modifica como sigue:

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

«Los NEMO autorizarán a los participantes en el mercado a comerciar con energía tan cerca del tiempo real como sea posible, y al menos hasta la hora de cierre del mercado interzonal intradiario. A más tardar el 1 de enero de 2028, la hora de cierre del mercado interzonal intradiario será, como muy pronto, treinta minutos antes de la hora real.».

b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Para el comercio en los mercados diario e intradiario, los NEMO facilitarán productos que sean de un tamaño lo bastante reducido, con ofertas mínimas de 100 kW o inferiores, para hacer posible la participación efectiva de la respuesta por parte de la demanda, el almacenamiento de energía y las renovables a pequeña escala, incluida la participación directa por los clientes.».

6) El artículo 9 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 9. Mercados a plazo

1. A más tardar el 1 de diciembre de 2024, la REGRT de Electricidad presentará a la ACER, tras haber consultado a la Autoridad Europea de Valores y Mercados (ESMA), una propuesta para la creación de centros virtuales regionales para el mercado a plazo. La propuesta deberá:

a) definir el ámbito geográfico de los centros virtuales para el mercado a plazo, incluidas las zonas de oferta que constituyen estos centros, con el fin de maximizar la correlación de precios entre los precios de referencia y los precios de las zonas de oferta que constituyen los centros virtuales;

b) incluir una metodología para el cálculo de los precios de referencia para los centros virtuales del mercado a plazo, con el fin de maximizar la correlación entre el precio de referencia y los precios de las zonas de oferta que constituyen un centro virtual. Dicha metodología será aplicable a todos los centros virtuales y se basará en criterios objetivos predefinidos;

c) incluir una definición de los derechos financieros de transmisión a largo plazo desde las zonas de oferta hacia los centros virtuales para el mercado a plazo;

d) maximizar las oportunidades comerciales para los productos de cobertura que referencien los centros virtuales para el mercado a plazo, así como para los derechos de transmisión a largo plazo desde las zonas de oferta hacia los centros virtuales.

2. En un plazo de seis meses a partir de la recepción de la propuesta sobre la creación de centros virtuales regionales para el mercado a plazo, la ACER la evaluará y la aprobará o modificará. En este último caso, la ACER consultará a la REGRT de Electricidad antes de adoptar las modificaciones. La propuesta adoptada se publicará en el sitio web de la ACER.

3. La plataforma única de asignación establecida según lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/1719 tendrá una de las formas jurídicas contempladas en el anexo II de la Directiva (UE) 2017/1132 del Parlamento Europeo y del Consejo.

4. La plataforma única de asignación deberá:

a) proponer transacciones de derechos de transmisión a largo plazo entre cada zona de oferta y centro virtual; cuando una zona de oferta no forme parte de un centro virtual, podrá emitir derechos financieros de transmisión a largo plazo a un

centro virtual o a otras zonas de oferta que formen parte de la misma región de cálculo de la capacidad;

b) asignar capacidad interzonal a largo plazo regularmente y de forma transparente, basada en el mercado y no discriminatoria; la frecuencia de asignación de la capacidad interzonal a largo plazo contribuirá a que el mercado a plazo funcione de forma eficiente;

c) proponer transacciones de derechos financieros de transmisión que permitan a sus titulares eliminar la exposición a variaciones positivas y negativas de precios, y con vencimientos frecuentes a tres años como mínimo.

5. Cuando una autoridad reguladora considere que no hay suficientes oportunidades de cobertura disponibles para los participantes en el mercado, y tras consultar a las autoridades competentes del mercado financiero pertinente en caso de que los mercados a plazo se refieran a instrumentos financieros definidos en el artículo 4, apartado 1, punto 15, dicha autoridad reguladora podrá exigir a los mercados bursátiles de la electricidad o a los gestores de redes de transporte que apliquen medidas adicionales, como actividades de creación de mercado, para mejorar la liquidez del mercado a plazo. Siempre que se respete el Derecho de la Unión en materia de competencia, así como la Directiva (UE) 2014/65 y los Reglamentos (UE) 648/2012 y 600/2014, los operadores del mercado tendrán libertad para desarrollar productos de cobertura de futuros, también productos de cobertura de futuros a largo plazo, para proporcionar a los participantes en el mercado, incluidos los titulares de instalaciones de generación que utilizan fuentes de energía renovables, posibilidades adecuadas de protegerse frente a los riesgos financieros derivados de las fluctuaciones de los precios. Los Estados miembros no exigirán que se restrinja dicha actividad de cobertura al comercio dentro de un Estado miembro o una zona de oferta.».

7) El artículo 18 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Las metodologías de fijación de tarifas deberán reflejar los costes fijos de los gestores de redes de transporte y de los gestores de redes de distribución y deberán tener en cuenta tanto los gastos de capital como los gastos operativos, a fin de proporcionar a dichos gestores incentivos adecuados tanto a corto como a largo plazo, incluidas las inversiones anticipatorias, para aumentar la eficiencia, en particular la eficiencia energética, fomentar la integración y la seguridad del suministro, apoyar el uso de servicios de flexibilidad, las inversiones eficientes incluidas las soluciones para optimizar la red existente y facilitar la respuesta de la demanda y las actividades de investigación conexas, y facilitar la innovación en interés del consumidor en ámbitos como la digitalización, los servicios de flexibilidad y las interconexiones.»;

b) el apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8. Los métodos de fijación de tarifas de transporte y distribución deberán ofrecer incentivos a los gestores de redes de transporte y distribución para que el funcionamiento y el desarrollo de sus redes tenga la mejor relación coste-eficacia posible, por ejemplo, mediante la contratación de servicios. A tal fin, las autoridades reguladoras reconocerán los costes pertinentes como elegibles, incluirán estos costes en las tarifas de transporte y distribución, e introducirán objetivos de rendimiento para incentivar a los gestores de redes de transporte y distribución a que aumenten la eficiencia en sus redes mediante, entre otras cosas, la eficiencia energética, el uso de servicios de flexibilidad y el desarrollo de redes inteligentes y sistemas de medición inteligente.»;

c) en el apartado 9, la letra f) se sustituye por el texto siguiente:

«f) los métodos para garantizar la transparencia de la fijación y la estructura de las tarifas, incluidas las inversiones anticipatorias.»;

d) en el apartado 9, se añade la letra i) siguiente:

«i) los incentivos para inversiones eficientes en redes, incluidas las inversiones en recursos de flexibilidad y acuerdos de conexión flexibles.».

8) En el artículo 19, el apartado 2 se modifica como sigue:

a) la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) mantener o aumentar la capacidad interzonal a través de la optimización del uso de los interconectores existentes mediante medidas correctoras coordinadas, en su caso; o cubrir los costes derivados de las inversiones en la red pertinentes para reducir la congestión de los interconectores; o»;

b) se añade la letra c) siguiente:

«c) compensar a los operadores de plantas de generación marinas en una zona de oferta marina si el acceso a los mercados interconectados se ha reducido de manera que uno o varios gestores de redes de transporte no hayan puesto a disposición suficiente capacidad en el interconector o en los elementos críticos de la red que afecten a la capacidad del interconector, dando lugar a que el operador de la planta marina no pueda exportar su capacidad de generación de electricidad al mercado.».

9) Se añade el capítulo III *bis* siguiente:

«Capítulo III *bis*. Incentivos específicos a la inversión para alcanzar los objetivos de descarbonización de la Unión

Artículo 19 *bis*. Contratos de compraventa de energía

1. Los Estados miembros facilitarán los contratos de compraventa de energía (CCE) con vistas a alcanzar los objetivos establecidos en su plan nacional integrado de energía y clima con respecto a la dimensión «descarbonización» a la que se refiere el artículo 4, letra a), del Reglamento (UE) 2018/1999, preservando al mismo tiempo la competitividad y la liquidez de los mercados de electricidad.

2. Los Estados miembros garantizarán que existan instrumentos, tales como los sistemas de garantía a precios de mercado, destinados a reducir los riesgos financieros asociados al impago del comprador en el marco de los CCE, y que estos instrumentos sean accesibles para los clientes que se enfrentan a barreras de entrada en el mercado de los CCE y que no se encuentran en dificultades financieras, según lo dispuesto en los artículos 107 y 108 del TFUE. A tal fin, los Estados miembros tendrán en cuenta los instrumentos a escala de la Unión. Los Estados miembros determinarán a qué categorías de clientes se dirigen estos instrumentos, aplicando criterios no discriminatorios.

3. Los sistemas de garantía para los CCE respaldados por los Estados miembros incluirán disposiciones para evitar la reducción de la liquidez en los mercados de la electricidad, y no subvencionarán la compra de generación a partir de combustibles fósiles.

4. En el diseño de los sistemas de ayudas a la electricidad procedente de fuentes renovables, los Estados miembros permitirán la participación de proyectos que reserven parte de la electricidad para venderla a través de un CCE u otros acuerdos basados en el mercado, y se esforzarán por utilizar criterios de evaluación destinados a incentivar el acceso al mercado de los CCE para los clientes que se enfrentan a barreras de entrada. En particular, estos criterios de evaluación podrán dar preferencia a los licitadores que presenten un CCE firmado o un compromiso de firmar un CCE para una parte de la generación del proyecto procedente de uno o varios compradores potenciales que se enfrenten a barreras de entrada al mercado de los CCE.

5. Los CCE especificarán la zona de oferta de entrega y la responsabilidad de obtener derechos de transporte interzonal en caso de cambio de zona de oferta con arreglo al artículo 14.

6. Los CCE especificarán las condiciones en las que los clientes y los productores pueden salir de los CCE, tales como las tasas de salida y los plazos de notificación aplicables, de conformidad con el Derecho de la Unión en materia de competencia.

Artículo 19 *ter*. Sistemas de ayudas directas a los precios para nuevas inversiones en generación

1. Los sistemas de ayudas directas a los precios para nuevas inversiones en generación de electricidad a partir de las fuentes enumeradas en el apartado 2 adoptarán la forma de un contrato bidireccional por diferencia. Las nuevas inversiones para la generación de electricidad incluirán inversiones en nuevas instalaciones de generación de electricidad, así como inversiones destinadas a la repotenciación, la ampliación o la prolongación de la vida útil de las instalaciones de generación de electricidad ya existentes.

2. El apartado 1 se aplicará a las nuevas inversiones en generación de electricidad a partir de las siguientes fuentes:

- a) energía eólica;
- b) energía solar;
- c) energía geotérmica;
- d) energía hidroeléctrica sin embalse;
- e) energía nuclear.

3. Los sistemas de ayudas directas a los precios en forma de contrato bidireccional por diferencia deberán:

a) estar diseñados de manera que los ingresos recaudados cuando el precio de mercado sea superior al precio de ejercicio se distribuyan entre todos los clientes finales de electricidad en función de su cuota de consumo total (mismo coste / reembolso por MWh consumido);

b) garantizar que la distribución de los ingresos a los clientes finales de electricidad esté diseñada de manera que no se eliminen los incentivos de los consumidores para reducir su consumo o pasarlo a períodos en los que los precios de la electricidad sean bajos, y no se socave la competencia entre los proveedores de electricidad.

Artículo 19 *quater*. Evaluación de las necesidades de flexibilidad

1. A más tardar el 1 de enero de 2025, y posteriormente cada dos años, la autoridad reguladora de cada Estado miembro evaluará y elaborará un informe sobre la necesidad de flexibilidad en el sistema eléctrico durante un período de al menos cinco años, habida cuenta de la necesidad de lograr la seguridad del suministro y descarbonizar el sistema eléctrico de forma rentable, teniendo en cuenta la integración de los diferentes sectores. El informe se basará en los datos y análisis facilitados por los gestores de redes de transporte y distribución del Estado miembro con arreglo al apartado 2 y utilizando la metodología con arreglo al apartado 3.

2. El informe incluirá una evaluación de la necesidad de flexibilidad para integrar la electricidad generada a partir de fuentes renovables en el sistema eléctrico y tendrá en cuenta, en particular, el potencial de la flexibilidad no fósil, como la respuesta de la demanda y el almacenamiento, para satisfacer esta necesidad, tanto a nivel de transporte como de distribución. El informe distinguirá entre necesidades de flexibilidad estacionales, diarias y horarias.

3. Los gestores de redes de transporte y distribución de cada Estado miembro facilitarán a la autoridad reguladora los datos y análisis necesarios para la preparación del informe al que se refiere el apartado 1.

4. La REGRT de Electricidad y la entidad de los GRD de la UE coordinarán a los gestores de redes de transporte y distribución en lo que respecta a los datos y análisis que deben facilitarse según lo dispuesto en el apartado 2. En particular, deberán:

a) definir el tipo de datos y el formato que los gestores de redes de transporte y distribución deberán facilitar a las autoridades reguladoras;

b) desarrollar una metodología para que los gestores de redes de transporte y distribución analicen las necesidades de flexibilidad, teniendo en cuenta al menos todas las fuentes de flexibilidad existentes y las inversiones previstas a nivel de in-

terconexión, transporte y distribución, así como la necesidad de descarbonizar el sistema eléctrico.

5. La REGRT de Electricidad y la entidad de los GRD de la UE cooperarán estrechamente en la coordinación de los gestores de redes de transporte y distribución.

6. A más tardar el 1 de marzo de 2024, la REGRT de Electricidad y la entidad de los GRD de la UE presentarán conjuntamente a la ACER una propuesta sobre el tipo de datos y el formato que deben presentarse a las autoridades reguladoras y la metodología a que se refiere el apartado 3. En un plazo de tres meses a partir de la recepción de la propuesta, la ACER la aprobará o la modificará. En este último caso, la ACER consultará a la REGRT de Electricidad y a la entidad de los GRD de la UE antes de adoptar las modificaciones. La propuesta adoptada se publicará en el sitio web de la ACER.

7. Las autoridades reguladoras presentarán a la ACER los informes a que se refiere el apartado 1 y los publicarán. En un plazo de doce meses a partir de la recepción de los informes, la ACER publicará un informe en el que los analice y formule recomendaciones sobre cuestiones de importancia transfronteriza en relación con las conclusiones de las autoridades reguladoras.

Artículo 19 *quinquies*. Objetivo nacional indicativo para la respuesta de la demanda y el almacenamiento

Partiendo del informe de la autoridad reguladora elaborado con arreglo al artículo 19 *quater*, apartado 1, cada Estado miembro definirá un objetivo nacional indicativo para la respuesta de la demanda y el almacenamiento. Este objetivo nacional indicativo también se reflejará en los planes nacionales integrados de energía y clima de los Estados miembros en lo que se refiere a la dimensión «Mercado interior de la energía» con arreglo a los artículos 3, 4 y 7 del Reglamento (UE) 2018/1999 y en sus informes de situación integrados bienales con arreglo al artículo 17 de ese mismo Reglamento.

Artículo 19 *sexies*. Regímenes de ayudas a la flexibilidad

1. Los Estados miembros que apliquen mecanismos de capacidad en virtud del artículo 21 considerarán la promoción de la participación de la flexibilidad no fósil, como la respuesta de la demanda y el almacenamiento, mediante la introducción de criterios o características adicionales en el diseño del mecanismo de capacidad.

2. Cuando las medidas introducidas con arreglo al apartado 1 para promover la participación de la flexibilidad no fósil, como la respuesta de la demanda y el almacenamiento, en los mecanismos de capacidad sean insuficientes para satisfacer las necesidades de flexibilidad determinadas de conformidad con el apartado 19 *quinquies*, los Estados miembros podrán aplicar regímenes de ayudas a la flexibilidad consistentes en pagos por la capacidad disponible de flexibilidad no fósil, como la respuesta de la demanda y el almacenamiento.

3. Los Estados miembros que no apliquen mecanismos de capacidad podrán aplicar regímenes de ayudas a la flexibilidad consistentes en pagos por la capacidad disponible de flexibilidad no fósil, como la respuesta de la demanda y el almacenamiento.

Artículo 19 *septies*. Principios de diseño de los regímenes de ayudas a la flexibilidad

Los regímenes de ayudas a la flexibilidad para la flexibilidad no fósil, como la respuesta de la demanda y el almacenamiento, aplicados por los Estados miembros de conformidad con el artículo 19 *sexies*, apartados 2 y 3:

- a) no irán más allá de lo que sea necesario para dar respuesta a las necesidades de flexibilidad detectadas con una buena relación coste-eficacia;
- b) se limitarán a nuevas inversiones en flexibilidad no fósil, como la respuesta de la demanda y el almacenamiento;

c) no supondrán el inicio de generación a partir de combustibles fósiles situada detrás del contador;

d) seleccionarán proveedores de capacidad mediante un proceso abierto, transparente, competitivo, no discriminatorio y con una buena relación coste-eficacia;

e) evitarán distorsiones indebidas del funcionamiento eficiente de los mercados de la electricidad, incluida la preservación de incentivos de funcionamiento eficientes y señales de precios, así como la exposición a la variación de precios y al riesgo de mercado;

f) ofrecerán incentivos para la integración en el mercado de la electricidad de una manera basada en el mercado y adaptada al mercado, evitando al mismo tiempo distorsiones innecesarias de los mercados de la electricidad y teniendo en cuenta los posibles costes de integración del sistema y la estabilidad de la red;

g) establecerán un nivel mínimo de participación en el mercado en lo que se refiere a energía activada, que tenga en cuenta las especificidades técnicas del almacenamiento y la respuesta de la demanda;

h) aplicarán sanciones adecuadas a los proveedores de capacidad que no respeten el nivel mínimo de participación en el mercado contemplado en la letra g), o que no sigan incentivos de funcionamiento eficiente ni señales de precios;

i) estarán abiertos a la participación transfronteriza.».

10) En el artículo 37, apartado 1, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) llevar a cabo el cálculo coordinado de la capacidad de acuerdo con las metodologías elaboradas en virtud de la directriz sobre la asignación de capacidad a plazo, la directriz sobre la asignación de capacidad y la gestión de las congestiones y la directriz sobre el balance eléctrico, adoptadas sobre la base del artículo 18, apartado 5, del Reglamento (CE) n.º 714/2009;».

11) El artículo 50 se modifica como sigue:

a) se añade el apartado 4 *bis* siguiente:

«4 *bis*. Los gestores de redes de transporte publicarán, de manera clara y transparente, información sobre la capacidad disponible para nuevas conexiones en sus respectivas zonas de operación, incluidas las zonas congestionadas si pueden acoger conexiones flexibles de almacenamiento de energía, y actualizarán dicha información de forma periódica, al menos trimestralmente.

Los gestores de redes de transporte también proporcionarán información clara y transparente a los usuarios de la red sobre el estado y el tratamiento de sus solicitudes de conexión. Facilitarán esta información en un plazo de tres meses a partir de la presentación de la solicitud.».

12) En el artículo 57 se añade el apartado 3 siguiente:

«3. Los gestores de redes de distribución y los gestores de redes de transporte cooperarán entre sí en la publicación de información sobre la capacidad disponible para nuevas conexiones en sus respectivas zonas de operación, de manera coherente y dando una visibilidad suficientemente detallada a los promotores de nuevos proyectos energéticos y a otros usuarios potenciales de la red.».

13) En el artículo 59, apartado 1, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«b) normas de asignación de capacidad y gestión de la congestión en virtud del artículo 6 de la Directiva (UE) 2019/944 y de los artículos 7 a 10, 13 a 17, 19 y 35 a 37 del presente Reglamento, incluidas las normas sobre metodologías y los procesos de cálculo de la capacidad diaria, intradiaria y a plazo, los modelos de red, la configuración de las zonas de oferta, el redespacho y el intercambio compensatorio, los algoritmos de negociación, el acoplamiento único diario y el acoplamiento único intradiario incluida la posibilidad de ser operado por una única entidad, la firmeza de la capacidad interzonal asignada, la asignación de derechos financieros de transmisión a largo plazo por la plataforma única de asignación, la distribución de las

rentas derivadas de la congestión, la cobertura de riesgos para la transmisión interzonal, los procedimientos de nominación y la recuperación de costes por asignación de capacidad y gestión de la congestión;».

14) Se inserta el artículo 69 *bis* siguiente:

«Artículo 69 *bis*. Interacción con la legislación financiera de la Unión

Nada de lo dispuesto en el presente Reglamento podrá establecer excepciones a lo dispuesto en la Directiva 2014/65/UE, el Reglamento (UE) n.º 648/2012 y el Reglamento (UE) n.º 600/2014 cuando los participantes en el mercado o los gestores del mercado realicen actividades relacionadas con instrumentos financieros, en particular tal como se definen en el artículo 4, apartado 1, punto 15, de la Directiva 2014/65/UE.».

15) En el anexo I, el punto 1.2 se sustituye por el texto siguiente:

«1.2. El cálculo coordinado de la capacidad se realizará para todos los horizontes temporales de asignación.».

Artículo 2. Modificaciones de la Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad

La Directiva (UE) 2019/944 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, sobre normas comunes para el mercado interior de la electricidad, se modifica como sigue:

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) los puntos 8 y 49 se sustituyen por el texto siguiente:

«8) «cliente activo»: cliente final, o grupo de clientes finales que actúan colectivamente, que consume o almacena electricidad generada dentro de sus locales situados en un ambiente confinado o autogenerada o electricidad compartida en otros locales situados dentro de la misma zona de oferta, o que venda electricidad autogenerada o participe en sistemas de flexibilidad o de eficiencia energética, siempre que esas actividades no constituyan su principal actividad comercial o profesional;»;

«49) «servicio auxiliar de no frecuencia»: servicio utilizado por un gestor de la red de transporte o de distribución para el control de tensión en régimen permanente, inyecciones rápidas de corriente reactiva, inercia para la estabilidad de la red local, corriente de cortocircuito, capacidad de arranque autónomo, capacidad de funcionamiento aislado y nivelación de picos de consumo;»;

b) se insertan los puntos siguientes:

«15 *bis*) «contrato de suministro de electricidad de duración determinada y precio fijo»: contrato de suministro de electricidad entre un proveedor y un cliente final que garantiza las mismas condiciones contractuales, incluido el precio, al tiempo que puede, dentro de un precio fijo, incluir un elemento flexible con, por ejemplo, variaciones entre precios punta y precios valle;»;

«10 *bis*) «uso compartido de energía»: autoconsumo, por parte de clientes activos, de energía renovable:

a) generada o almacenada fuera del emplazamiento o en emplazamientos comunes mediante una instalación que los clientes activos poseen, arrendan, alquilan total o parcialmente; o

b) cuyo derecho de uso les ha sido transferido por otro cliente activo de forma gratuita o remunerada;»;

«10 *ter*) «comercio entre pares de energía renovable»: comercio entre pares definido en el artículo 2, punto 18, de la Directiva (UE) 2018/2001;»;

«24 *bis*) «proveedor de último recurso»: proveedor designado por un Estado miembro para hacerse cargo del suministro de electricidad a los clientes de un suministrador que haya dejado de operar;».

2) El artículo 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4. Libre elección del suministrador

Los Estados miembros garantizarán que todos los clientes sean libres de adquirir electricidad al suministrador de su elección. Los Estados miembros garantizarán que todos los clientes puedan tener más de un contrato de suministro de electricidad de forma simultánea y que, a tal fin, los clientes tengan derecho a tener más de un punto de medición y facturación cubiertos por el punto de conexión único de sus locales.».

3) El artículo 11 se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Derecho a un contrato de electricidad de duración determinada y precio fijo, y a un contrato con precios dinámicos»;

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

«1. Los Estados miembros velarán por que los marcos jurídicos nacionales permitan a los suministradores ofrecer contratos de suministro eléctrico de duración determinada y precio fijo, y contratos con precios dinámicos. Los Estados miembros garantizarán que los clientes finales que tengan instalado un contador inteligente puedan solicitar la celebración de un contrato con precios dinámicos de electricidad y la celebración de un contrato de duración determinada y precio fijo de la electricidad de una duración de al menos un año, con al menos un suministrador y con todo suministrador que cuente con más de 200 000 clientes finales.»;

c) se inserta el punto 1 *bis* siguiente:

«1 *bis*. Antes de la celebración o prórroga de un contrato, se facilitará a los clientes finales un resumen de las condiciones contractuales principales expresadas de manera clara y concisa y en un lenguaje sencillo. Este resumen incluirá, como mínimo, información sobre el precio total, las promociones, los servicios adicionales y los descuentos, e incluirá los derechos a que se refiere el artículo 10, apartado 3, letras a), b), d), e) y f). La Comisión proporcionará orientaciones a este respecto.»;

d) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. Los Estados miembros se asegurarán de que los clientes finales sean plenamente informados por los suministradores de las oportunidades, los costes y riesgos de los contratos con precios dinámicos de electricidad y se asegurarán de que los suministradores estén obligados a informar a los clientes finales en consecuencia, también de la necesidad de tener instalado un contador de electricidad adecuado. Las autoridades reguladoras supervisarán la evolución del mercado y evaluarán los riesgos que puedan conllevar los nuevos productos y servicios y harán frente a las prácticas abusivas.».

4) Se insertan los artículos siguientes:

«Artículo 15 *bis*. Derecho al uso compartido de la energía

1. Todos los hogares, las pequeñas y medianas empresas y los organismos públicos tendrán derecho a participar en usos compartidos de energía como clientes activos.

a) Los clientes activos tendrán derecho a compartir energía renovable entre ellos sobre la base de acuerdos privados o a través de una entidad jurídica.

b) Los clientes activos podrán contar con un tercero que posea o gestione la instalación, el funcionamiento (incluidos los contadores y el mantenimiento) de una instalación de almacenamiento o generación de energía renovable con el fin de facilitar el uso compartido de energía, sin que dicho tercero sea considerado un cliente activo.

c) Los Estados miembros garantizarán que los clientes activos que participen en el uso compartido de energía:

d) tengan derecho a que la electricidad compartida se compense con su consumo total medido en un intervalo de tiempo no superior al período de liquidación de

los desvíos y sin perjuicio de los impuestos, gravámenes y tarifas de acceso a la red aplicables;

e) se beneficien, como clientes finales, de todos los derechos y obligaciones de los consumidores en virtud de la presente Directiva, excepto en caso de uso compartido de energía entre hogares con una capacidad instalada de hasta 10,8 kW, y de hasta 50 kW en el caso de bloques de pisos, que utilicen acuerdos comerciales entre pares;

f) tengan acceso a modelos de contratos con condiciones justas y transparentes para los acuerdos comerciales entre pares realizados entre hogares, así como para los acuerdos de arrendamiento, alquiler o inversión en instalaciones de almacenamiento y generación de energía renovable con el fin de compartir energía; si surgieran conflictos relacionados con estos acuerdos, los clientes finales tendrán acceso a la resolución extrajudicial de litigios según lo dispuesto en el artículo 26;

g) no sean objeto de un trato injusto y discriminatorio por parte de los participantes en el mercado o de sus sujetos de liquidación responsables del balance;

h) sean informados de que, en virtud del artículo 14 del Reglamento (UE) 2019/943, las zonas de oferta pueden sufrir modificaciones, y de que el derecho a compartir energía se limita a una única zona de oferta.

i) Los Estados miembros garantizarán que los gestores de redes de transporte o distribución correspondientes u otros organismos designados:

j) supervisen, recopilen, validen y comuniquen los datos de medición de la electricidad compartida con los clientes finales pertinentes y los participantes en el mercado al menos cada mes, y de conformidad con el artículo 23;

k) proporcionen un punto de contacto para registrar los acuerdos de uso compartido de energía, recibir información sobre los puntos de medición que corresponda, los cambios de ubicación y participación y, cuando proceda, validar los métodos de cálculo de manera clara, transparente y oportuna.

2. Los Estados miembros adoptarán medidas adecuadas y no discriminatorias para que los hogares en situación de pobreza energética y vulnerables puedan acceder a sistemas de uso compartido de energía. Estas medidas podrán incluir ayudas financieras o cuotas de asignación de producción.».

«Artículo 18 *bis*. Gestión de riesgos de los proveedores

1. Las autoridades reguladoras nacionales garantizarán que los proveedores tengan y apliquen estrategias de cobertura adecuadas para limitar el riesgo de cambios en el suministro de electricidad al por mayor para la viabilidad económica de sus contratos con los clientes, manteniendo al mismo tiempo la liquidez y las señales de precios de los mercados a corto plazo.

2. Las estrategias de cobertura de los proveedores pueden incluir contratos de compraventa de energía. Cuando existan mercados de contratos de compraventa de energía suficientemente desarrollados que permitan una competencia efectiva, los Estados miembros podrán exigir que una parte de la exposición de los proveedores al riesgo de cambios en los precios de la electricidad al por mayor se cubra mediante contratos de compraventa de energía eléctrica generada a partir de fuentes renovables que correspondan a la duración de su exposición al riesgo en el lado del consumidor, siempre que se cumpla el Derecho de la Unión en materia de competencia.

3. Los Estados miembros se esforzarán por garantizar la accesibilidad de los productos de cobertura para las comunidades ciudadanas de energía y las comunidades de energías renovables.».

5) Se inserta el artículo XX siguiente:

«Artículo 27 *bis*. Proveedor de último recurso

1. Los Estados miembros designarán proveedores de último recurso al menos para los clientes domésticos. Los proveedores de último recurso serán designados mediante un procedimiento justo, abierto, transparente y no discriminatorio.

2. Los clientes finales que sean transferidos a proveedores de último recurso no perderán sus derechos como clientes, en particular los derechos establecidos en los artículos 4, 10, 11, 12, 14, 18 y 26.

3. Los Estados miembros garantizarán que los proveedores de último recurso comunican las condiciones sin demora a los clientes transferidos y garantizan un servicio continuo y sin interrupciones para dichos clientes durante al menos seis meses.

4. Los Estados miembros velarán por que se facilite a los clientes finales información y estímulo para que pasen a una oferta basada en el mercado.

5. Los Estados miembros podrán exigir al proveedor de último recurso que suministre electricidad a clientes domésticos que no reciban ofertas basadas en el mercado. En tales casos, se aplicarán las condiciones establecidas en el artículo 5.».

«Artículo 28 *bis*. Protección frente a las desconexiones para clientes vulnerables

Los Estados miembros garantizarán que los clientes vulnerables están protegidos frente a las desconexiones de electricidad. Esto se dispondrá como parte del concepto de «clientes vulnerables» con arreglo al artículo 28, apartado 1, de la presente Directiva y sin perjuicio de las medidas establecidas en el artículo 10, apartado 11.».

6) En el artículo 27, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros deberán garantizar que todos los clientes domésticos y, cuando los Estados miembros lo consideren adecuado, las pequeñas empresas, disfruten en su territorio del derecho a un servicio universal, es decir, del derecho al suministro de electricidad de una calidad determinada, y a unos precios competitivos, fácil y claramente comparables, transparentes y no discriminatorios. Para garantizar la prestación del servicio universal, los Estados miembros exigirán a los gestores de redes de distribución la obligación de conectar clientes a su red con arreglo a las condiciones y tarifas establecidas de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 59, apartado 7. La presente Directiva no impedirá que los Estados miembros refuercen la posición en el mercado de los clientes domésticos, y clientes no domésticos pequeños y medianos, promoviendo las posibilidades de agrupación voluntaria de representación de estos grupos de clientes.».

7) En el artículo 31, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. El gestor de la red de distribución proporcionará a los usuarios la información que necesiten para acceder eficientemente a la red, incluyéndose su utilización. En particular, el gestor de la red de distribución publicará, de manera clara y transparente, información sobre la capacidad disponible para nuevas conexiones en su zona de operación, incluidas las zonas congestionadas si pueden acoger conexiones flexibles de almacenamiento de energía, y actualizará dicha información periódicamente, al menos trimestralmente.

Los gestores de redes de distribución también proporcionarán información clara y transparente a los usuarios de la red sobre el estado y el tratamiento de sus solicitudes de conexión. Facilitarán esta información en un plazo de tres meses a partir de la presentación de la solicitud.».

8) El artículo 40 se modifica como sigue:

a) se añade un nuevo apartado después del apartado 6:

«Lo dispuesto en los apartados 5 y 6 no se aplicará al producto de nivelación de picos de consumo adquirido de conformidad con el artículo 7 *bis* del Reglamento (UE) 2019/943.».

9) El artículo 59 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) asegurar, en estrecha coordinación con las demás autoridades reguladoras, que la plataforma única de asignación establecida de conformidad con el Reglamento (UE) 2016/1719, la REGRT de Electricidad y la entidad de los GRD de la UE cumplen las obligaciones impuestas en virtud de la presente Directiva, el Re-

glamento (UE) 2019/943, los códigos de red y las directrices adoptados en virtud de los artículos 59, 60 y 61 del Reglamento (UE) 2019/943, y cualquier otra disposición aplicable del Derecho de la Unión, incluso en lo que se refiere a cuestiones transfronterizas, así como las decisiones de la ACER, y determinar conjuntamente cualquier incumplimiento por parte de la plataforma única de asignación, la REGRT de Electricidad y la entidad de los GRD de la UE de sus obligaciones respectivas; cuando las autoridades reguladoras no hayan conseguido llegar a un acuerdo en los cuatro meses siguientes al inicio de las consultas para determinar de manera conjunta los incumplimientos, el asunto se remitirá a la ACER para que tome una decisión, con arreglo al artículo 6, apartado 10, del Reglamento (UE) 2019/942;»;

b) en el apartado 1, la letra z) se sustituye por el texto siguiente:

«z) la autoridad reguladora tendrá las siguientes obligaciones: controlar la eliminación de los obstáculos y restricciones injustificados al desarrollo del consumo de electricidad autogenerada y de las comunidades ciudadanas de energía, también en relación con la conexión de la generación de energía distribuida flexible en un plazo razonable, de conformidad con el artículo 58, letra d).»;

c) el apartado 4 se sustituye por el texto siguiente:

«4. La autoridad reguladora situada en el Estado miembro en el que la plataforma única de asignación, la REGRT de Electricidad o la entidad de los GRD de la UE tengan su sede estará facultada para imponer sanciones efectivas, proporcionadas y disuasorias a las entidades que no cumplan las obligaciones que les incumben con arreglo a la presente Directiva, al Reglamento (UE) 2019/943 o de cualesquiera decisiones pertinentes jurídicamente vinculantes de la autoridad reguladora o de la ACER, o para proponer que un tribunal competente imponga tales sanciones.».

10) Se inserta el artículo 66 *bis* siguiente:

«Artículo 66 *bis*. Acceso a una energía asequible durante las crisis de precios de la electricidad

1. La Comisión podrá declarar mediante decisión una crisis de precios de la electricidad a escala regional o de la Unión, si se cumplen las siguientes condiciones:

a) se dan precios muy elevados en los mercados mayoristas de la electricidad, que superan al menos en dos veces y media el precio medio de los cinco años anteriores y que se espera que continúen durante al menos seis meses;

b) se producen fuertes aumentos de los precios minoristas de la electricidad, de al menos el 70 %, que se espera que continúen durante al menos seis meses; y

c) la economía en general se ve afectada por el aumento de los precios de la electricidad.

2. La Comisión especificará en la decisión por la que declare una crisis de precios de la electricidad a escala regional o de la Unión el período de validez de dicha decisión, que podrá ser de hasta un año.

3. Cuando la Comisión haya adoptado una decisión según lo dispuesto en el apartado 1, los Estados miembros podrán, durante el período de validez de dicha decisión, aplicar intervenciones públicas específicas en la fijación de los precios del suministro de electricidad a las pequeñas y medianas empresas. Estas intervenciones públicas deberán:

a) limitarse a un máximo del 70 % del consumo del beneficiario durante el mismo período del año anterior, y mantener un incentivo para la reducción de la demanda;

b) cumplir las condiciones del artículo 5, apartados 4 y 7;

c) cuando proceda, cumplir las condiciones del apartado 4.

4. Cuando la Comisión haya adoptado una decisión en virtud del apartado 1, los Estados miembros podrán, durante el período de validez de dicha decisión, no obstante lo dispuesto en el artículo 5, apartado 7, letra c), al aplicar intervenciones públicas específicas en la fijación de precios para el suministro de electricidad con

arreglo al artículo 5, apartado 6, o al apartado 3 del presente artículo, fijar de forma excepcional y temporal un precio para el suministro de electricidad que sea inferior al coste, siempre que se cumplan las condiciones siguientes:

a) el precio fijado para los hogares solo se aplica a un máximo del 80 % de la mediana del consumo doméstico y mantiene un incentivo para la reducción de la demanda;

b) no existe discriminación entre proveedores;

c) los proveedores reciben una compensación por suministrar por debajo del coste; y

d) todos los proveedores son elegibles para presentar ofertas al precio del suministro de electricidad que esté por debajo del coste en las mismas condiciones.».

11) En el artículo 71, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros pondrán en vigor, a más tardar el 31 de diciembre de 2020, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en: el artículo 2, puntos 8 y 49; los artículos 3 y 5; el artículo 6, apartados 2 y 3; el artículo 7, apartado 1; el artículo 8, apartado 2, letras j) y l); el artículo 9, apartado 2; el artículo 10, apartados 2 a 12; el artículo 11, apartados 3 y 4; los artículos 12 a 24; los artículos 26, 28 y 29; el artículo 31, apartados 1, 2 y apartados 4 a 10; los artículos 32 a 34; el artículo 36; el artículo 38, apartado 2; los artículos 40 y 42; el artículo 46, apartado 2, letra d); los artículos 51 y 54; los artículos 57 a 58; el artículo 59, apartado 1, letras a), b) y d) a y); el artículo 59, apartados 2 y 3; el artículo 59, apartados 5 a 10; los artículos 61 a 63; el artículo 70, puntos 1 a 3, punto 5, letra b) y punto 6; y los anexos I y II. Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

No obstante, los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento:

a) al artículo 70, punto 5, letra a), a más tardar el 31 de diciembre de 2019;

b) al artículo 70, punto 4, a más tardar el 25 de octubre de 2020.

Los Estados miembros pondrán en vigor, seis meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento, las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en: el artículo 2, puntos 10 *bis*, 10 *ter*, 15 *bis* y 24 *bis*; el artículo 4; el artículo 11, apartados 1, 1 *bis* y 2; el artículo 15 *bis*; el artículo 18 *bis*; el artículo 27, apartado 1; el artículo 27 *bis*; el artículo 28 *bis*; el artículo 31, apartado 3; el artículo 40, apartado 7; el artículo 59, apartado 1, letras c) y z); el artículo 59, apartado 4; y el artículo 66 *bis*.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Incluirán igualmente una mención en la que se precise que las referencias hechas, en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes, a la Directiva derogada por la presente Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia y la formulación de dicha mención.».

Artículo 3. Modificaciones de la Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables

La Directiva (UE) 2018/2001 se modifica como sigue:

1) El artículo 4, apartado 3, se modifica como sigue:

a) el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«A tal fin, por lo que respecta a los sistemas de apoyo directo a los precios, la ayuda se concederá en forma de una prima de mercado que podría ser, entre otras posibilidades, variable o fija. Esta frase no se aplicará a las ayudas a la electricidad procedente de las fuentes renovables enumeradas en el artículo 19 *ter*, apartado 2,

del Reglamento (UE) 2019/944, a las que se aplica el artículo 19 *ter*, apartado 1, de dicho Reglamento.».

2) En el artículo 36, el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en los artículos 2 a 13, 15 a 31 y 37, y en los anexos II, III y V a IX, a más tardar el 30 de junio de 2021. No obstante, los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento al artículo 4, apartado 3, párrafo segundo, a más tardar el [seis meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento].

Comunicarán inmediatamente a la Comisión el texto de dichas disposiciones.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Incluirán igualmente una mención en la que se precise que las referencias hechas, en las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas vigentes, a la Directiva derogada por la presente Directiva se entenderán hechas a la presente Directiva. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia y la formulación de dicha mención.».

Artículo 4. Modificaciones del Reglamento (UE) 2019/942 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de junio de 2019, por el que se crea la Agencia de la Unión Europea para la Cooperación de los Reguladores de la Energía

El Reglamento (UE) 2019/942 se modifica como sigue:

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) emitir dictámenes y recomendaciones dirigidos a los gestores de redes de transporte, la REGRT de Electricidad, la REGRT de Gas, la entidad de los GRD de la UE, la plataforma única de asignación establecida según lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2016/1719, los centros de coordinación regionales y los operadores designados del mercado de la electricidad, relativos a la aprobación de las metodologías y condiciones en virtud del artículo 4, apartado 4, y del artículo 5, apartados 2, 3 y 4; relativos a la revisión de las zonas de oferta a que se refiere el artículo 5, apartado 7; relativos a las cuestiones técnicas a que se refiere el artículo 6, apartado 1; relativos a arbitraje entre reguladores de conformidad con el artículo 6, apartado 10; relativos a los centros de coordinación regionales a que se refiere el artículo 7, apartado 2, letra a); relativos a la aprobación y modificación de metodologías y cálculos y especificaciones técnicas a que se refiere el artículo 9, apartado 1; relativos a la aprobación y modificación de las metodologías a que se refiere el artículo 9, apartado 3; relativos a las exenciones a que se refiere el artículo 10; relativos a la infraestructura a que se refiere el artículo 11, letra d); relativos a las cuestiones relacionadas con la integridad y transparencia de los mercados mayoristas en virtud del artículo 12;»;

b) la letra d) se sustituye por el texto siguiente:

«d) adoptar decisiones individuales relativas a la información facilitada de conformidad con el artículo 3, apartado 2, el artículo 7, apartado 2, letra b), y el artículo 8, letra c); relativas a la aprobación de las condiciones, términos y metodologías de conformidad con el artículo 4, apartado 4, artículo 5, apartados 2, 3 y 4; relativas a la revisión de las zonas de oferta a que se refiere el artículo 5, apartado 7; relativas a cuestiones técnicas a que se refiere el artículo 6, apartado 1; relativas a arbitraje entre reguladores de conformidad con el artículo 6, apartado 10; relativas a los centros de coordinación regionales a que se refiere el artículo 7, apartado 2, letra a); relativas a la aprobación y modificación de metodologías y cálculos y especificaciones técnicas a que se refiere el artículo 9, apartado 1; relativas a la aprobación y

modificació de les metodologies a que se refereix l'article 9, apartat 3; relatives a les exempcions a que se refereix l'article 10; relatives a la infraestructura a que se refereix l'article 11, lletra d); relatives a les qüestions relacionades amb la integritat i transparència dels mercats majoristes en virtut de l'article 12, a l'aprobació i modificació de les propostes de la REGRT de Electricitat relacionades amb els centres virtuals regionals en virtut de l'article 5, apartat 9; i relatives a l'aprobació i modificació de les propostes de la REGRT de Electricitat i de la entitat dels GRD de la UE en relació amb la metodologia relativa als dades i anàlisis que han de facilitar-se en relació amb les necessitats de flexibilitat en virtut de l'article 5, apartat 10;».

2) En l'article 3, apartat 2, s'afegeix el paràgraf quart següent:

«El present apartat també s'aplicarà a la plataforma única d'assignació establerta de conformitat amb el Reglament (UE) 2016/1719.».

3) En l'article 4 s'afegeix el apartat 9 següent:

«9. Els apartats 6, 7 i 8 també s'aplicarà a la plataforma única d'assignació establerta de conformitat amb el Reglament (UE) 2016/1719.».

4) En l'article 5, apartat 8, s'afegeix el paràgraf segon següent:

«La ACER supervisarà la plataforma única d'assignació establerta de conformitat amb el Reglament (UE) 2016/1719.».

5) En l'article 5 s'afegeix el apartat 9 següent:

«9. La ACER aprovarà i, quan proceda, modificarà la proposta de la REGRT de Electricitat sobre la creació de centres virtuals regionals per al mercat a plaça, de conformitat amb l'article 9, apartat 2, del Reglament (UE) 2019/943.».

6) En l'article 5 s'afegeix el apartat 10 següent:

«10. La ACER aprovarà i, quan proceda, modificarà la proposta conjunta de la REGRT de Electricitat i de la entitat dels GRD de la UE en relació amb la metodologia relativa als dades i anàlisis que han de facilitar-se en relació amb les necessitats de flexibilitat en virtut de l'article 19 *sexies*, apartat 5, del Reglament (UE) 2019/943.».

7) En l'article 15 s'afegeix el apartat 5 següent:

«5. La ACER publicarà un informe en el qual analitzi les avaluacions nacionals de les necessitats de flexibilitat i formuli recomanacions sobre qüestions d'importància transfronterera en relació amb les conclusions de les autoritats reguladores de conformitat amb l'article 19 *sexies*, apartat 6, del Reglament (UE) 2019/943.».

Article 5. Entrada en vigor

El present Reglament entrarà en vigor a les xxx dies de la seva publicació en el *Diari Oficial de la Unió Europea*.

El present Reglament serà obligatori en tots els elements i directament aplicable en cada Estat membre.

Hecho en Estrasburgo, el

Por el Parlamento Europeo, el presidente / la presidenta; por el Consejo, el presidente / la presidenta

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

Control del principio de subsidiariedad amb relació a la Proposta de directiva del Parlament Europeu i del Consell per la qual s'estableixen normes comunes per a promoure la reparació de béns i es modifiquen el Reglament (UE) 2017/2394 i les directives (UE) 2019/771 i (UE) 2020/1828

295-00213/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 31.03.2023
Reg. 95771 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Unió Europea i Cooperació, 03.04.2023

Asunto: Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen normas comunes para promover la reparación de bienes y se modifican el Reglamento (UE) 2017/2394 y las Directivas (UE) 2019/771 y (UE) 2020/1828 (texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2023) 155 final] [COM (2023) 155 final anexos] [2023/0083 (COD)] {SEC (2023) 137 final} {SWD (2023) 59 final} {SWD (2023) 60 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

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 22.3.2023 COM(2023) 155 final 2023/0083 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen normas comunes para promover la reparación de bienes y se modifican el Reglamento (UE) 2017/2394 y las Directivas (UE) 2019/771 y (UE) 2020/1828 (texto pertinente a efectos del EEE) {SEC(2023) 137 final} - {SWD(2023) 59 final} - {SWD(2023) 60 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

La presente exposición de motivos acompaña a la propuesta de Directiva para promover la reparación de los bienes adquiridos por los consumidores y por la que se modifican la Directiva (UE) 2019/771, la Directiva (UE) 2020/1828 y el Reglamento (UE) 2017/2394. La propuesta cumple la prioridad de la Comisión en materia de transición ecológica, en concreto el Pacto Verde Europeo¹ y su objetivo de consumo sostenible.

Cuando los productos de consumo se vuelven defectuosos, a menudo los consumidores no intentan repararlos, sino que los desechan prematuramente, aunque puedan repararse y utilizarse durante más tiempo. Esto ocurre en el marco de la

1. COM(2019) 640 final, de 11.12.2019.

garantía legal de la Directiva sobre la compraventa de bienes², en que los consumidores eligen la sustitución en lugar de la reparación, y, al margen de la garantía legal, en los casos en los que los consumidores se ven disuadidos de reparar debido a opciones y condiciones de reparación que no son óptimas. En este contexto, el uso de bienes reacondicionados también es limitado, lo que deja sin explotar el potencial de reutilización de los bienes por parte de diferentes usuarios.

La eliminación prematura de los bienes reparables adquiridos por los consumidores da lugar a un aumento de los residuos y genera emisiones de gases de efecto invernadero y una mayor demanda de recursos valiosos para la producción de nuevos bienes. El problema de la eliminación prematura de los bienes reparables adquiridos por los consumidores existe en toda la UE en relación con una amplia gama de estos bienes. Más de dos tercios de los participantes en la consulta pública (65-74 %) apoyaron soluciones a nivel de la UE.

Las solicitudes de la Conferencia sobre el Futuro de Europa³ incluyen un llamamiento en favor de un derecho a la reparación, en particular en la propuesta 5, sobre consumo, envasado y producción sostenibles, y la propuesta 11, sobre crecimiento sostenible e innovación. La presente propuesta sobre el fomento de la reparación de bienes forma parte de la respuesta de la Comisión a este llamamiento⁴.

Para promover el consumo sostenible, la presente Directiva tiene por objeto aumentar la reparación y reutilización de los bienes defectuosos viables adquiridos por los consumidores dentro y fuera de la garantía legal.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

La Comisión persigue el objetivo del Pacto Verde de un consumo sostenible de manera exhaustiva en diversas iniciativas que abordan diferentes aspectos de la eliminación prematura tanto por el lado de la oferta como por el de la demanda.

Por el lado de la oferta, la propuesta de Reglamento sobre el diseño ecológico aplicable a los productos sostenibles⁵ establece el marco para la reparabilidad de los productos en la fase de producción, en particular en lo que respecta a los requisitos de diseño de los productos y la disponibilidad de piezas de recambio.

Por el lado de la demanda, la propuesta de Directiva sobre el empoderamiento de los consumidores para la transición ecológica⁶ establece una mejor información sobre la durabilidad y la reparabilidad de los bienes en el punto de venta. Esto permite a los consumidores tomar decisiones de compra sostenibles.

En virtud de la propuesta de Reglamento sobre normas armonizadas para un acceso justo a los datos y su utilización (Ley de Datos), los usuarios de productos conectados tendrán acceso a los datos que generen durante su uso y tendrán derecho a ceder dichos datos a un tercero de su elección. El acceso a los datos será pertinente para los reparadores independientes.

Si un producto resulta defectuoso en la fase posterior a la venta, la Directiva sobre la compraventa de bienes ofrece a los consumidores medidas correctoras contra los vendedores por los vicios que existían en el momento de la entrega de los bienes y que se manifestasen dentro del período de responsabilidad de un mínimo de 2 años. En el marco de la Directiva sobre la compraventa de bienes, los consumidores eligen entre la reparación y la sustitución de forma gratuita. No pueden solicitar la medida correctora elegida si resulta imposible o desproporcionadamente costosa en comparación con la otra.

El efecto combinado del Reglamento sobre el diseño ecológico aplicable a los productos sostenibles y de la Directiva sobre el empoderamiento de los consumido-

2. DO L 136 de 22.5.2019, p. 28.

3. Conferencia sobre el Futuro de Europa, Informe sobre el resultado final, mayo de 2022.

4. COM(2022) 404 final.

5. COM(2022) 142 final, de 30.3.2022.

6. COM(2022) 143 final, de 30.3.2022.

res para la transición ecológica mejorará la sostenibilidad de los productos y promoverá compras sostenibles. Sin embargo, no abordan los problemas que disuaden a los consumidores de la reparación en la fase postventa. La presente iniciativa colma esta laguna centrándose en la fase de utilización de los bienes adquiridos por los consumidores. Promueve la reparación como medida correctora en el marco de la garantía legal de la Directiva sobre la compraventa de bienes y proporciona a los consumidores y a las empresas nuevas herramientas que promueven la reparación fuera de la garantía legal.

Las tres iniciativas son complementarias y generan sinergias al establecer un enfoque global hacia el objetivo común del consumo sostenible. Están diseñadas para tener un efecto acumulativo y, en conjunto, abarcan todo el ciclo de vida de un producto.

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), que trata de la adopción de medidas para garantizar el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior. La presente propuesta contribuye a un mejor funcionamiento del mercado interior mediante el establecimiento de un sistema armonizado de normas para promover la reparación dentro y fuera de la garantía legal en la compraventa de bienes adquiridos por los consumidores.

La Directiva sobre la compraventa de bienes armoniza plenamente las medidas correctoras de que disponen los consumidores dentro del marco de la garantía legal contra la falta de conformidad de los bienes y las condiciones en las que pueden ejercerse dichas medidas. Se adoptó sobre la base del artículo 114 del TFUE con el objetivo de contribuir al funcionamiento del mercado interior abordando los obstáculos relacionados con el Derecho contractual a los que se enfrentan las compraventas transfronterizas de bienes adquiridos por los consumidores en la UE. La presente Directiva modifica de manera específica la elección entre las medidas correctas de reparación y sustitución con el fin de promover la reparación y, de este modo, un consumo más sostenible, utilizando la misma base jurídica del artículo 114 del TFUE.

Al margen de la Directiva sobre la compraventa de bienes, los Estados miembros ya han introducido o están estudiando la posibilidad de introducir normas que promuevan la reparación y reutilización de los bienes adquiridos por los consumidores. Las divergencias entre las normas nacionales obligatorias que promueven el consumo sostenible en el ámbito contractual crean obstáculos reales o potenciales para el buen funcionamiento del mercado interior, lo que afecta negativamente a las transacciones transfronterizas en el mercado interior. Por ejemplo, los operadores económicos pueden tener que hacer frente a costes de transacción adicionales para obtener el asesoramiento jurídico necesario a fin de conocer los requisitos del Derecho del país de residencia habitual del consumidor, aplicables en virtud del Reglamento (CE) n.º 593/2008⁷. Los prestadores de servicios de reparación pueden verse disuadidos de ofrecer sus servicios en más de un Estado miembro, ya que tendrían que adaptar sus contratos de reparación en consecuencia.

Además, las diferencias entre las normas nacionales y las consiguientes diferencias en las prácticas de mercado dan lugar a una escasa transparencia en las opciones y condiciones de reparación. Esto disuadirá a los consumidores de utilizar los servicios de reparación, en particular en supuestos transfronterizos, ya que, a falta de normas armonizadas, la complejidad de las transacciones transfronterizas es aún mayor que en un contexto nacional. La limitada demanda de los consumidores resultante obstaculiza el desarrollo de los servicios de reparación, especialmente en

7. Reglamento (CE) n.º 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I) (DO L 177 de 4.7.2008, p. 6).

los casos transfronterizos. A medida que las tecnologías digitales evolucionan y más bienes incluyen características digitales a las que se puede acceder a distancia, es probable que los servicios de reparación a distancia y transfronterizos se sigan desarrollando más en el futuro. Los obstáculos que desincentivan indirectamente la demanda de reparación por parte de los consumidores también desincentivan la circulación transfronteriza de bienes, como las piezas de recambio y los equipos de reparación necesarios para los servicios de reparación.

Por lo tanto, es necesario armonizar determinados aspectos de la reparación que no son actualmente responsabilidad del vendedor, a fin de garantizar el funcionamiento del mercado único en lo que respecta a la relación entre el consumidor y el reparador, aumentar la seguridad jurídica y reducir los costes de transacción, en particular para las pequeñas y medianas empresas, representadas principalmente en el sector de la reparación.

De conformidad con el artículo 114, apartado 3, del TFUE, la Comisión toma como base de referencia un nivel elevado de protección del medio ambiente y de los consumidores. El objetivo de la Directiva sobre la compraventa de bienes es mejorar el funcionamiento del mercado interior al tiempo que se alcanza un elevado nivel de protección de los consumidores. La presente Directiva añade el objetivo adicional de promover el consumo sostenible, la economía circular y la transición ecológica, con lo que se garantiza también un elevado nivel de protección del medio ambiente.

Subsidiariedad

Los problemas abordados por la presente Directiva son de carácter transfronterizo y tienen una escala europea y mundial.

La Directiva sobre la compraventa de bienes ya ha armonizado plenamente determinadas normas sobre la compraventa de bienes adquiridos por los consumidores. Dado que la presente propuesta modifica un aspecto de estas normas con el fin de promover la reparación en el marco de la garantía legal, el cambio debe hacerse a nivel de la UE.

En ausencia de una acción a nivel de la UE, las iniciativas nacionales que no entran en el ámbito de aplicación de la Directiva sobre la compraventa de bienes seguirían vigentes con toda probabilidad y adoptarían enfoques diferentes para promover la reparación fuera de la garantía legal en consonancia con el objetivo de un consumo más sostenible. Si bien podrían aportar ciertos beneficios a los consumidores y al medio ambiente en el ámbito nacional, al mismo tiempo crearían fragmentación en el mercado interior o la aumentarían.

Por lo tanto, la actuación de la UE es necesaria para alcanzar el objetivo general de un mercado interior operativo con un consumo más sostenible de los bienes adquiridos por los consumidores. El efecto deseado de promover la reparación y la reutilización en el contexto de las compraventas transfronterizas solo puede lograrse de manera coherente en todo el mercado interior a través de la actuación de la UE.

Proporcionalidad

La presente Directiva propone un enfoque equilibrado que respeta el principio de proporcionalidad. Para promover la reparación en el contexto de la garantía legal, las normas nacionales solo se modifican en la menor medida posible necesaria para alcanzar el objetivo. La presente propuesta no interfiere con disposiciones nacionales bien establecidas en materia de períodos de responsabilidad. La modificación solo afecta a las normas que ya están sujetas a una armonización completa.

Al margen de la garantía legal, la armonización a nivel de la UE se limita únicamente a esas opciones, a saber, el formulario europeo normalizado de información sobre la reparación y la obligación de reparación, que tienen una dimensión a escala del mercado interior. Cuando una solución a nivel nacional es igualmente eficaz, en particular la plataforma de reparación, esta es la opción preferida. El diseño de la norma europea para los servicios de reparación se configura como un compromiso

voluntario para evitar injerencias de gran calado en las normativas nacionales en materia de prestación de servicios.

Las disposiciones de la presente Directiva, al tiempo que aspiran a un consumo más sostenible, están adaptadas a las necesidades que deben abordar y son de carácter específico, diseñadas cuidadosamente en términos de alcance e intensidad.

Elección del instrumento

El instrumento preferido es una directiva independiente. Incluye, por una parte, una modificación específica de la Directiva sobre la compraventa de bienes con respecto a las medidas correctoras en el marco de la garantía legal y, por otra, nuevas normas contractuales sobre la promoción de la reparación más allá de la responsabilidad del vendedor en virtud de la Directiva sobre la compraventa de bienes. Una directiva es el instrumento más adecuado en este caso, ya que garantiza el efecto de armonización deseado y la seguridad jurídica, al tiempo que permite a los Estados miembros incorporar las medidas armonizadas a sus ordenamientos jurídicos nacionales sin que ello cause fricciones.

Además, como medida no regulatoria, la Comisión tiene la intención de fomentar el desarrollo de una norma europea para los servicios de reparación.

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

Consultas con las partes interesadas

En consonancia con las directrices para la mejora de la legislación, se puso en práctica una amplia estrategia de consulta para garantizar una amplia participación de las partes interesadas a lo largo de todo el ciclo de actuación de la presente propuesta. La estrategia de consulta se dirigía a las partes interesadas pertinentes, incluidos los consumidores, las organizaciones de consumidores nacionales y de la UE, las empresas y asociaciones empresariales, las organizaciones medioambientales, los expertos del mundo académico y las autoridades nacionales. Se llevaron a cabo varias actividades de consulta:

- convocatoria de datos por un período de 12 semanas, del 11 de enero de 2022 al 5 de abril de 2022, que dio lugar a 325 contribuciones;
- consulta pública abierta en línea por un período de 12 semanas, del 11 de enero de 2022 al 5 de abril de 2022, que dio lugar a 331 contribuciones;
- encuestas a consumidores y empresas, experimentos comportamentales y entrevistas específicas en el contexto del estudio de apoyo a la evaluación de impacto;
- reuniones bilaterales específicas con las partes interesadas;
- talleres con los Estados miembros el 7 de abril de 2022.

Consulta pública abierta

En la consulta pública abierta, la mayoría de los encuestados se mostraron de acuerdo en cuanto a la existencia del problema de la disminución del tiempo durante el cual se utilizan la mayoría de los bienes adquiridos por los consumidores. Entre todas las categorías de partes interesadas, las principales causas de la disminución de la vida útil de los bienes adquiridos por los consumidores fueron la dificultad de los consumidores para reparar los productos por sí mismos, así como los inconvenientes, los elevados costes o la falta de disponibilidad de servicios de reparación para los consumidores.

La gran mayoría de los encuestados coincidió en que ofrecer incentivos para reparar los productos en lugar de comprar otros nuevos en caso de vicios, tanto dentro como fuera de la garantía legal, es un objetivo que debe perseguirse para promover el consumo sostenible. La gran mayoría de las partes interesadas también coincidió en que ofrecer incentivos para comprar y utilizar bienes reacondicionados es un objetivo importante para promover el consumo sostenible. Una clara mayoría de los encuestados considera que la actuación a nivel de la UE es la más adecuada.

Una pequeña mayoría de las partes interesadas, incluida la mayoría de los ciudadanos de la UE, las empresas y las autoridades públicas que respondieron, consideró eficaz la opción de priorizar la reparación siempre que fuera más barata que la sustitución. La mayoría de las organizaciones de consumidores y medioambientales consideraron que la medida era ineficaz.

La mitad de las partes interesadas que respondieron consideraron que los compromisos voluntarios de promoción de la reparación eran medidas eficaces. En particular, las partes interesadas del sector empresarial consideraron que esta medida era eficaz, mientras que la mayoría de las organizaciones medioambientales que respondieron y la mitad de las organizaciones de consumidores consideraron que la medida era ineficaz.

Por lo que se refiere a la obligación del productor de reparar a cambio de una contraprestación en dinero, una pequeña mayoría de los encuestados consideró que esta debería aplicarse cuando los vicios se deban al desgaste y, la mitad, que debería aplicarse cuando los vicios se produzcan después del vencimiento de la garantía legal. Las partes interesadas del sector empresarial tenían una opinión distinta: solo una minoría consideró que debían cubrirse los vicios derivados del desgaste.

Convocatoria de datos

La convocatoria de datos esbozó opciones estratégicas para promover la reparación en el sistema de medidas correctoras de la Directiva sobre la compraventa de bienes, sobre la obligación de reparación y sobre los compromisos voluntarios que promueven la reparación.

Las partes interesadas de diferentes categorías (organizaciones/asociaciones empresariales, empresas, organizaciones no gubernamentales) apoyaron la opción de dar prioridad a la reparación cuando sea más barata o tenga el mismo coste que la sustitución en el contexto de la garantía legal. Por lo que se refiere a la obligación de reparar, las partes interesadas del sector empresarial subrayaron que dicha obligación debería llevar aparejada una contraprestación en dinero. La mayoría de las partes interesadas apoyaron la opción de compromisos voluntarios que promuevan la reparación.

Taller con los Estados miembros

Muchos Estados miembros aún no se han pronunciado sobre las medidas esbozadas. Las medidas que dan prioridad a la reparación dentro del sistema de medidas correctoras de la Directiva sobre la compraventa de bienes encontraron más apoyo que las medidas que ofrecen otros tipos de incentivos a los consumidores para que opten por la reparación (como una ampliación del período de responsabilidad tras la reparación). Algunos Estados miembros apoyaron la reparación como medida correctora principal cuando su coste es inferior o igual al coste de sustitución.

La mayoría de los Estados miembros no apoyaron la imposición de obligaciones de reparación a los operadores económicos. Algunos de ellos alegaron que una obligación supondría una carga excesiva y probablemente aumentaría el precio de los bienes adquiridos por los consumidores. Los Estados miembros que apoyaron la obligación de reparación señalaron que los costes de reparación no deben aumentar como consecuencia de la obligación y que el productor debe asumir la responsabilidad de la reparación, no el vendedor.

En cuanto a la obligación de presentar un presupuesto de la reparación fuera del ámbito de aplicación de la Directiva sobre la compraventa de bienes, la mayoría de los Estados miembros no se posicionó. Algunos apoyaron esta medida, mientras que otros mostraron reticencias.

Recogida de datos en el contexto del estudio de apoyo a la evaluación de impacto

La recogida de datos en el contexto del estudio de apoyo a la evaluación de impacto incluyó un ejercicio de «compra simulada», una encuesta a los consumidores con dos experimentos integrados de consumo, una encuesta a las empresas y entre-

vistas a las partes interesadas. Estos datos ayudaron a definir el problema y evaluar el impacto de las opciones estratégicas.

El ejercicio de «compra simulada», dirigido a los minoristas, dio lugar a 600 observaciones sobre las experiencias de los consumidores a la hora de buscar reparación dentro y fuera de la garantía legal y sobre las razones para no acudir a los vendedores para la reparación de los productos.

La encuesta a los consumidores y los experimentos integrados sobre situaciones en el marco de la Directiva sobre la compraventa de bienes dieron lugar a 1 000 respuestas por Estado miembro (10 Estados miembros en total) y aportaron información sobre la experiencia de los consumidores a la hora de reparar o comprar bienes de segunda mano. El segundo experimento con los consumidores, que abarcaba situaciones fuera del período de garantía legal, dio lugar a 800 observaciones por Estado miembro (10 Estados miembros en total) y proporcionó datos sobre los obstáculos a la reparación, la información sobre la reparación y la probabilidad de que los consumidores optaran por la reparación en diferentes circunstancias.

La encuesta a las empresas realizada, en particular, a productores, vendedores y reparadores dio lugar a 80 respuestas completas y 284 respuestas parciales. Proporcionó datos para el análisis del mercado de la reparación y las prácticas de mercado en relación con la reparación y sustitución de bienes defectuosos. Por último, 21 entrevistas con las partes interesadas proporcionaron información sobre la definición del problema y las prácticas de mercado.

Evaluación de impacto

La presente propuesta se basa en una evaluación de impacto. El Comité de Control Reglamentario (CCR) de la Comisión primero emitió un dictamen negativo el 30 de septiembre de 2022. Este proyecto inicial fue objeto de una modificación significativa, por lo que el Comité de Control Reglamentario emitió un dictamen favorable con observaciones el 24 de enero de 2023. El anexo 1 de la evaluación de impacto explica cómo se abordaron las observaciones del citado Comité.

Se examinaron varias opciones estratégicas para abordar la eliminación prematura de los bienes adquiridos por los consumidores, tanto dentro como fuera de la garantía legal.

Las opciones evaluadas para promover la reparación y reutilización de bienes **dentro de la garantía legal** incluyen: priorizar la reparación dentro del sistema de reparación de la Directiva sobre la compraventa de bienes, siempre que sea más barato que la sustitución; hacer de la reparación la medida correctora principal; ampliar el período de responsabilidad en el contexto de la reparación; alinear el período de responsabilidad de los bienes renovados con el de los nuevos; y sustituir los bienes defectuosos por bienes reacondicionados.

Las opciones evaluadas para facilitar y fomentar la reparación y reutilización de bienes **fuera de la garantía legal** incluyen: facilitar información sobre la reparación por parte de los productores y de una plataforma de establecimiento de contactos sobre reparaciones y bienes reacondicionados a escala nacional o de la UE; mejorar la transparencia y las condiciones de reparación mediante compromisos voluntarios; obligar a los reparadores a presentar un presupuesto de reparación en el que se incluya el precio y las condiciones de reparación; y obligar a los productores a reparar los bienes sujetos a los requisitos de reparabilidad establecidos en la normativa de la Unión o a todos los productos mediante contraprestación en dinero.

El **paquete de opciones preferidas** incluye opciones de ambas categorías, centrándose en abordar la reparación fuera de la garantía legal. El mayor porcentaje de vicios aparece en este caso, por lo que el potencial para aumentar la reparación es el más elevado. Sobre la base de un análisis multicriterio y coste-beneficio, así como de una evaluación cualitativa de la proporcionalidad de las distintas opciones consi-

deradas, se propuso una combinación de seis opciones estratégicas preferidas para abordar los problemas:

- priorizar la reparación siempre que sea más barata que la sustitución en el marco de la garantía legal;
- una plataforma en línea a escala nacional que permita poner en contacto a los consumidores con reparadores y promueva los bienes reacondicionados;
- la obligación de que los reparadores presenten, previa solicitud, un presupuesto que incluya el precio y las condiciones de reparación en un formato normalizado (formulario europeo de información sobre la reparación);
- la obligación de los productores de bienes a los que se aplican los requisitos de reparabilidad establecidos en la normativa de la Unión a la reparación fuera de la garantía legal a cambio de una contraprestación en dinero;
- la obligación de los productores de informar sobre su obligación de reparación;
- una norma europea voluntaria de fácil reparación (norma europea para los servicios de reparación).

El paquete de opciones preferidas aumenta la reparación de los bienes adquiridos por los consumidores, tanto dentro como fuera de la garantía legal, al abordar varios de los factores detectados de eliminación prematura de estos bienes.

Dar prioridad a la reparación frente a la sustitución dentro del sistema de soluciones de la Directiva sobre la compraventa de bienes influirá en el comportamiento de los consumidores hacia un consumo sostenible y aumentará las reparaciones dentro de la garantía legal de bienes viables adquiridos por los consumidores.

Fuera de la garantía legal, diversas medidas harán que la reparación sea más fácil y atractiva para los consumidores, lo que aumentará las reparaciones y la vida útil de los bienes de consumo. La plataforma nacional de reparación en línea y la obligación de los productores de informar sobre su obligación de prestar servicios de reparación mejorarán la transparencia de los servicios de reparación disponibles. El presupuesto vinculante en el que se detalle el precio y las condiciones de reparación (formulario europeo de información sobre la reparación) abordará las preocupaciones de los consumidores sobre el precio y los factores de incomodidad en el proceso de reparación a través de la transparencia y la previsibilidad, y facilitará la comparación de los diferentes presupuestos. La obligación de reparación promoverá el consumo sostenible al dar a los consumidores el derecho a reclamar la reparación al productor respecto de grupos de productos específicos que puedan repararse por su diseño. La norma europea para los servicios de reparación es un complemento no regulatorio útil a las medidas vinculantes que aumentarán la confianza de los consumidores en los servicios de reparación. La función de reacondicionamiento de la plataforma nacional aumenta el uso de los bienes reacondicionados, aportando beneficios tanto por el lado de la demanda como de la oferta.

El paquete de opciones preferidas contribuye al aumento del empleo, la inversión y la competencia en el sector de la reparación de la UE en el mercado interior, al tiempo que aporta beneficios a los consumidores de la UE (176 500 millones EUR de ahorro para los consumidores a lo largo de 15 años, lo que se traduce en 25 EUR anuales por consumidor) y el medio ambiente (se evitaría la emisión de 18,4 millones de toneladas de CO₂⁸ a lo largo de 15 años). Los reparadores independientes, incluidas las pequeñas y medianas empresas, están bien situados para beneficiarse de este paquete. Las empresas sufrirán pérdidas debido a la pérdida de ventas y a la reducción de la producción de nuevos bienes, pero el ahorro sustancial de los consumidores supera la pérdida de las empresas. Las pérdidas de las empresas reflejan, por tanto, una transferencia de los ingresos empresariales al bienestar de los con-

8. El impacto medioambiental del paquete de opciones preferidas debe considerarse junto con el del Reglamento sobre el diseño ecológico aplicable a los productos sostenibles (reducción de 471 millones de toneladas de CO₂) y la Directiva sobre el empoderamiento de los consumidores para la transición ecológica (reducción de 0,33-0,47 millones de toneladas de CO₂), ya que están diseñadas para tener un efecto complementario. Por lo tanto, la repercusión medioambiental combinada es muy significativa. Las iniciativas también interactúan para desplegar sus efectos.

sumidores. También es probable que los consumidores inviertan el dinero ahorrado en el conjunto de la economía, lo que a su vez dará lugar a crecimiento e inversión.

Derechos fundamentales

El paquete tiene un impacto positivo en los derechos fundamentales consagrados en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea (en lo sucesivo, «la Carta»). Promueve el derecho a un nivel elevado de protección del medio ambiente y a la mejora de su calidad, tal como se establece en el artículo 37 de la Carta. En particular, contribuye a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero, los residuos y el uso de nuevos recursos, aumentando las reparaciones tanto dentro como fuera de la garantía legal y ampliando así la vida útil de los bienes adquiridos por los consumidores. La presente propuesta contribuye a garantizar un nivel elevado de protección de los consumidores (artículo 38 de la Carta) al reforzar los derechos de los mismos más allá de la garantía legal. Esto se hará:

- a) proporcionando a los consumidores herramientas que mejoren la transparencia y las condiciones de reparación;
- b) obligando a los productores a reparar, más allá de la garantía legal, determinados bienes adquiridos por los consumidores.

Estas medidas fomentarán y facilitarán la elección de la reparación cuando los bienes se vuelvan defectuosos e impedirán que los consumidores compren innecesariamente nuevos bienes de sustitución, reduciendo así el gasto de los consumidores.

Si bien la presente propuesta regula determinadas prácticas comerciales relativas a la reparación con vistas al objetivo del consumo sostenible, salvaguarda la libertad contractual y favorece la libertad de empresa (artículo 16 de la Carta). Las disposiciones de la presente propuesta tienen por objeto impulsar el mercado de las reparaciones sin crear una carga, en particular para las pequeñas y medianas empresas.

La presente propuesta también contribuye a la integración de las personas discapacitadas (artículo 26 de la Carta), ya que los Estados miembros están obligados a garantizar la accesibilidad a la plataforma en línea para la reparación también para las personas con discapacidad, de modo que se facilite su acceso a los servicios de reparación. Además, la propuesta pretende garantizar el derecho a la tutela judicial efectiva y a un juez imparcial (artículo 47 de la Carta), en particular mediante disposiciones específicas sobre ejecución para garantizar el cumplimiento de la presente Directiva.

4. Repercusiones presupuestarias

La presente propuesta no tendrá repercusiones en el presupuesto de la UE.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La Comisión evaluará el impacto de esta iniciativa 5 años después de que comience a aplicarse. De este modo se podrá disponer del tiempo necesario para la aplicación y la obtención de datos en los Estados miembros. Los avances se supervisarán sobre la base de un conjunto de indicadores que abarquen el paquete en su conjunto y sus elementos individuales. Los datos sobre la transposición y aplicación de la iniciativa también se tendrán en cuenta en la evaluación. A tal fin, la Comisión también se mantendrá en contacto con los Estados miembros y las partes interesadas.

La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes para adoptar actos delegados a más tardar 9 meses antes de que finalice el período de seis años de la delegación de poderes.

– Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Artículo 1: Objeto, objetivo y ámbito de aplicación

El artículo 1, apartado 1, indica el objeto de la presente Directiva, que consiste en mejorar el funcionamiento del mercado interior mediante el establecimiento de

normas comunes para promover la reparación de los bienes adquiridos por los consumidores. De conformidad con el artículo 114, apartado 3, del TFUE, la Comisión se basará en un nivel de protección elevado del medio ambiente y de los consumidores. Al tiempo que persigue el mismo objetivo que la Directiva sobre la compraventa de bienes, a saber, mejorar el funcionamiento del mercado interior y lograr un nivel elevado de protección de los consumidores, la presente Directiva añade también la protección del medio ambiente como objetivo accesorio. Más en concreto, al promover el consumo sostenible mediante la reparación y la reutilización, la presente Directiva contribuye a una economía circular y a la transición ecológica.

El artículo 1, apartado 2, define el ámbito de aplicación de la presente Directiva, que se aplicará a la reparación de bienes adquiridos por los consumidores en caso de se produzca o se manifieste un vicio de los bienes al margen de la responsabilidad del vendedor con arreglo al artículo 10 de la Directiva (UE) 2019/771. Este puede ser el caso cuando el vicio aún no existía en el momento de la entrega de los bienes al consumidor o cuando la falta de conformidad no se manifieste hasta después del período de responsabilidad. Para estos vicios, la presente Directiva introduce varias disposiciones, a saber, la obligación de proporcionar el formulario europeo de información sobre la reparación (artículo 4), la obligación de reparar (artículo 5), el requisito de información correspondiente (artículo 6) y la plataforma sobre reparaciones y reacondicionamiento (artículo 7). La presente Directiva también introduce cambios en los sistemas de medidas correctoras relativas a los vicios que entran dentro de la responsabilidad de los vendedores con arreglo al artículo 10 de la Directiva sobre la compraventa de bienes. En particular, el artículo 12 de la presente Directiva modifica de manera específica la elección entre reparación y sustitución en el marco de la Directiva sobre la compraventa de bienes. En consonancia con la Directiva sobre la compraventa de bienes, el artículo 12 se aplica a los contratos de compraventa celebrados entre consumidores y vendedores.

Artículo 2: Definiciones

El artículo 2 introduce la definición de «reparador», que es toda persona física o jurídica que ofrece un servicio de reparación con fines comerciales, incluidos los prestadores independientes de servicios de reparación, los productores y los vendedores que ofrecen servicios de reparación.

El artículo 2, punto 7, contiene la definición de «requisitos de reparabilidad», que se refiere a la obligación del productor de reparar los bienes cubiertos por dichos requisitos de reparabilidad, que están establecidos en actos jurídicos de la Unión (artículo 5). Por «requisitos de reparabilidad» se entienden todos los requisitos establecidos en los actos jurídicos de la Unión enumerados en el anexo II que permitan la reparación de un producto. Se trata, por ejemplo, de requisitos para el desmontaje y la disponibilidad de piezas de recambio aplicables a productos o componentes específicos de productos, así como información y herramientas relacionadas con la reparación.

Además, el artículo 2 hace referencia a varias definiciones ya establecidas en la Directiva sobre la compraventa de bienes y en el Reglamento sobre el diseño ecológico aplicable a los productos sostenibles.

Artículo 3: Nivel de armonización

En consonancia con la Directiva sobre la compraventa de bienes, la presente Directiva sigue un enfoque de plena armonización, según el cual los Estados miembros no pueden mantener o introducir en su ordenamiento jurídico nacional disposiciones que difieran de las establecidas en la presente Directiva.

Artículo 4: Formulario europeo de información sobre la reparación

El artículo 4, apartado 1, introduce la obligación de que los reparadores faciliten información clave normalizada sobre sus servicios de reparación a través del for-

formulario europeo de información sobre la reparación que figura en el anexo I. Dicha presentación normalizada permitirá a los consumidores evaluar y comparar fácilmente los servicios de reparación. Los consumidores tendrán libertad para decidir si necesitan el formulario europeo de información sobre la reparación en un caso determinado, por ejemplo, cuando deseen tener una visión general de las condiciones fundamentales del servicio de reparación o para comparar diferentes servicios de reparación. En tales casos, cuando sea necesario y aporte valor añadido, los consumidores pueden obtener el formulario de los reparadores previa solicitud.

El artículo 4, apartado 2, establece que los reparadores que no estén obligados a reparar en virtud del artículo 5 no estarán obligados a proporcionar el formulario europeo de información sobre la reparación cuando no vayan a prestar el servicio de reparación, evitando así cargas innecesarias para los reparadores.

Si los reparadores realizan gastos necesarios para proporcionar el formulario europeo de información sobre la reparación, por ejemplo, para inspeccionar los bienes defectuosos, pueden solicitar al consumidor que pague estos gastos limitados (artículo 4, apartado 3).

El artículo 4, apartado 4, establece los parámetros clave que influyen en las decisiones de los consumidores a la hora de considerar la reparación. En particular, estos: el precio de la reparación o, si el precio no puede calcularse de antemano, el método de cálculo y el precio máximo, las condiciones de reparación tales como el tiempo necesario para completar la reparación, la disponibilidad de bienes de sustitución temporal durante el período de la reparación, el lugar en el que el consumidor entrega los bienes para su reparación y la disponibilidad de servicios auxiliares como la retirada, la instalación y el transporte, cuando proceda.

El artículo 4, apartado 5, prohíbe a los reparadores modificar, una vez facilitado, el formulario europeo de información sobre la reparación durante 30 días. Esto garantiza que los consumidores dispongan de tiempo suficiente para comparar diferentes ofertas de reparación y estén protegidos frente a posibles cambios de las condiciones. Con el fin de salvaguardar la libertad contractual de los reparadores, aquellos que no están obligados a reparar en virtud del artículo 5 siguen teniendo libertad para contratar o no, aunque hubieran facilitado el formulario a petición del consumidor. Si se celebra el contrato de reparación, el reparador está vinculado por la información que figura en el formulario europeo de información sobre la reparación, que también forma parte del contrato para la prestación de los servicios de reparación.

El formulario europeo de información sobre la reparación también hará más fácil proporcionar información sobre los servicios de reparación, en particular para las microempresas y las pequeñas y medianas empresas de reparación, ya que el artículo 4, apartado 6, establece que debe considerarse que los reparadores han cumplido los requisitos de información correspondientes en relación con un servicio de reparación establecidos en las Directivas 2011/83/UE, 2006/123/CE y 2000/31/CE.

Artículo 5: Obligación de reparación

El artículo 5 introduce la obligación de que los productores reparen los vicios fuera de la responsabilidad del vendedor a petición de los consumidores y a cambio de una contraprestación en dinero.

En cuanto al ámbito de aplicación, el artículo 5, apartado 1, limita la obligación de reparación a los bienes para los que se establecen requisitos de reparación, y en la medida en que dichos requisitos están establecidos en los actos jurídicos de la Unión enumerados en el anexo II de la presente Directiva. Estos bienes incluyen grupos de productos cubiertos por requisitos de reparabilidad con arreglo al marco de diseño ecológico, como las lavadoras domésticas, los lavavajillas domésticos, los aparatos de refrigeración y las aspiradoras. Los requisitos de reparabilidad establecidos en los actos jurídicos de la Unión enumerados en el anexo II garantizan que los productos respectivos sean técnicamente reparables. La obligación de reparación está

ligada al ámbito de aplicación de los requisitos de reparabilidad⁹, entre otros, a los componentes cubiertos y el período durante el cual se aplican los respectivos requisitos de reparabilidad. Por lo tanto, vincular la obligación de reparación a los requisitos de reparabilidad existentes en los actos jurídicos de la Unión que figuran en el anexo II garantiza que esta obligación pueda cumplirse en la práctica y que exista seguridad jurídica para los operadores económicos. La obligación de reparación que impone la presente Directiva, que permite a los consumidores reclamar directamente la reparación al productor en la fase postventa, complementa los requisitos del lado de la oferta en materia de reparabilidad, fomentando la demanda de reparación por parte de los consumidores.

De conformidad con el artículo 5, apartado 1, el productor puede cumplir la obligación de reparar gratuitamente o a cambio de una contraprestación en dinero. Cuando el productor repare a cambio de una contraprestación en dinero, estos servicios de reparación podrían convertirse en una fuente adicional de ingresos y el productor tendría interés en llegar a un acuerdo sobre el precio con el consumidor para celebrar el contrato. Es probable que la presión competitiva de otros agentes de reparación mantenga un precio aceptable para el consumidor. El productor también puede tener interés en cumplir la obligación gratuita como parte de una garantía comercial sobre la durabilidad de sus productos.

El productor solo debe quedar exento de la obligación de reparación cuando la reparación sea imposible, por ejemplo, cuando los bienes estén dañados de un modo que haga técnicamente inviable la reparación (artículo 5, apartado 1, segunda frase).

El artículo 5, apartado 2, regula la situación en la que los consumidores compran un bien a un productor de un tercer país establecido fuera de la Unión. Proporciona seguridad jurídica a los productores de terceros países al especificar cómo pueden cumplir la obligación de reparación al comercializar productos adquiridos por los consumidores en la Unión. También proporciona seguridad jurídica a los consumidores al especificar a qué operadores económicos pueden dirigirse en la Unión con respecto a la obligación de reparación de los productores de terceros países.

Para mantener actualizado el anexo II, el artículo 5, apartado 4, introduce la facultad de que la Comisión adopte actos delegados para modificar el anexo II, por ejemplo, añadiendo nuevos grupos de productos cuando se adopten nuevos requisitos de reparabilidad en los actos jurídicos de la Unión. La habilitación de la Comisión para adoptar los actos delegados garantizará que todos los requisitos de reparabilidad futuros pertinentes puedan integrarse en el anexo II.

Artículo 6: Información sobre la obligación de reparación

Si los productores están obligados a reparar bienes en virtud del artículo 5, deben informar a los consumidores de dicha obligación y facilitar información sobre los servicios de reparación (artículo 6). La obligación de información tiene por objeto garantizar que los consumidores sean conscientes de la obligación de reparación, lo que aumentará la probabilidad de reparación. El artículo 6 permite cierta flexibilidad en la forma en que se ofrece la información siempre que el productor lo haga de manera clara y comprensible.

Artículo 7: Plataforma en línea sobre reparaciones y bienes sujetos a reacondicionamiento

El artículo 7 introduce la obligación de que los Estados miembros creen al menos una plataforma nacional para poner en contacto a los consumidores con reparadores. Esto ayudará a los consumidores a evaluar y comparar las ventajas de los

9. Por ejemplo, el Reglamento (UE) 2019/2023 de la Comisión exige que los fabricantes, importadores o representantes autorizados de lavadoras domésticas y lavadoras-secadoras domésticas pongan a disposición de los reparadores profesionales una lista específica de piezas de recambio durante un período mínimo de 10 años después de la introducción en el mercado de la última unidad del modelo. Por lo tanto, la obligación de reparación se aplicará a los productos correspondientes y a los vicios que requieran una sustitución de dichas piezas de recambio y a un período de 10 años.

diferentes servicios de reparación y, por tanto, les incentivará a elegir la reparación en lugar de comprar nuevos bienes. Cuando ya exista una plataforma nacional pertinente que cumpla las condiciones establecidas en la presente Directiva, no debe exigirse a los Estados miembros que creen nuevas plataformas.

El artículo 7, apartado 1, establece una serie de requisitos que la plataforma nacional debe cumplir. En primer lugar, la plataforma debe incluir funciones de búsqueda de bienes, ubicación de los servicios de reparación y condiciones de reparación, por ejemplo, el tiempo necesario para completar la reparación, la disponibilidad de bienes de sustitución temporal, los servicios auxiliares y las normas de calidad para los reparadores [artículo 7, apartado 1, letra a)]. La plataforma también debe permitir a los consumidores solicitar directamente el formulario europeo de información sobre la reparación a través de la plataforma [artículo 7, apartado 1, letra b)] a fin de facilitarles su obtención. Para garantizar la exactitud de la información de la plataforma, esta debe permitir a los reparadores realizar actualizaciones periódicas [artículo 7, apartado 1, letra c)]. Además, a fin de aumentar la confianza de los consumidores, debe permitir la exhibición de etiquetas especiales de conformidad con el Derecho nacional y de la Unión en virtud de las cuales los reparadores indiquen su adhesión a las normas de calidad europeas o nacionales relacionadas con la reparación [artículo 7, apartado 1, letra d)]. Para aumentar la sensibilización, la plataforma también debe permitir el acceso a través de sitios web nacionales conectados a la pasarela digital única [artículo 7, apartado 1, letra e)].

Para promover el reacondicionamiento de bienes, el artículo 7, apartado 2, exige a los Estados miembros que velen por que la plataforma en línea incluya también una función de búsqueda para encontrar vendedores de bienes susceptibles de reacondicionamiento y compradores de bienes defectuosos para su reacondicionamiento.

El artículo 7, apartado 3, aclara que el registro en la plataforma es voluntario para los agentes de reparación y reacondicionamiento. Además, los Estados miembros deben tener libertad para decidir quién puede acceder a la plataforma de reparación y cómo debe accederse a ella, siempre que todos los reparadores profesionales de la UE reciban el mismo trato. Los consumidores deben poder acceder gratuitamente a la plataforma.

Artículo 12: Modificación de la Directiva sobre la compraventa de bienes

El artículo 12 adapta de manera específica las condiciones armonizadas en las que puede ejercerse la elección entre las medidas correctoras de reparación y de sustitución de conformidad con el artículo 13, apartado 2, de la Directiva sobre la compraventa de bienes. Este artículo establece que el consumidor puede elegir entre la reparación o la sustitución, salvo cuando la medida correctora elegida resulte imposible o, en comparación con la otra medida correctora, le suponga al vendedor costes desproporcionados. Al tiempo que mantiene este principio, el artículo 12 añade una frase adicional al artículo 13, apartado 2, de la Directiva sobre la compraventa de bienes para promover la reparación frente a la sustitución, estableciendo que el vendedor siempre debe reparar los bienes cuando los costes de sustitución sean iguales o superiores a los costes de reparación. En consecuencia, el consumidor solo puede elegir la sustitución como medida correctora cuando sea más barata que la reparación.

2023/0083 (COD)

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se establecen normas comunes para promover la reparación de bienes y se modifican el Reglamento (UE) 2017/2394 y las Directivas (UE) 2019/771 y (UE) 2020/1828 (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,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo¹⁰,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario¹¹,

Considerando lo siguiente:

(1) La Directiva (UE) 2019/771 del Parlamento Europeo y del Consejo¹² persigue el objetivo de mejorar el funcionamiento del mercado interior, al tiempo que se alcanza un elevado nivel de protección de los consumidores. En el contexto de la transición ecológica, la presente Directiva persigue el objetivo de mejorar el funcionamiento del mercado interior, promoviendo al mismo tiempo un consumo más sostenible, con lo que se complementa el objetivo perseguido por la Directiva (UE) 2019/771.

(2) Para alcanzar estos objetivos, y en particular para facilitar la prestación transfronteriza de servicios y garantizar la competencia entre los reparadores de bienes adquiridos por los consumidores en el mercado interior, es necesario establecer normas uniformes que promuevan la reparación de los bienes adquiridos por los consumidores dentro y fuera de la responsabilidad del vendedor establecida por la Directiva (UE) 2019/771. Los Estados miembros ya han introducido o están considerando introducir normas que promuevan la reparación y reutilización de los bienes adquiridos por los consumidores al margen de la responsabilidad existente del vendedor establecida por la Directiva (UE) 2019/771. Las diferentes normas nacionales obligatorias en este ámbito constituyen obstáculos reales o potenciales para el funcionamiento del mercado interior que afectan negativamente a las transacciones transfronterizas de los operadores económicos que actúan en dicho mercado. Dichos operadores pueden tener que adaptar sus servicios para cumplir las diferentes normas nacionales obligatorias y pueden enfrentarse a costes de transacción adicionales para obtener el asesoramiento jurídico necesario sobre los requisitos de la normativa del Estado miembro de residencia habitual del consumidor, cuando proceda de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo¹³, y adaptar en consecuencia sus contratos para la prestación de servicios de reparación. Esto afectará, en particular, a las pequeñas y medianas empresas, representadas principalmente en el sector de la reparación. La fragmentación jurídica también puede afectar negativamente a la confianza de los consumidores en la reparación transfronteriza debido a la incertidumbre sobre factores que son importantes para la decisión de reparar los bienes.

(3) Con el fin de reducir la eliminación prematura de los bienes aún útiles adquiridos por los consumidores y animar a los consumidores a utilizar sus bienes durante más tiempo, es necesario establecer normas sobre la reparación de dichos bienes. La reparación debe dar lugar a un consumo más sostenible, ya que es probable que

10. DO C [...]

11. Posición del Parlamento Europeo de ... [(pendiente de publicación en el Diario Oficial)] y Decisión del Consejo de ...

12. Directiva (UE) 2019/771 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de mayo de 2019, relativa a determinados aspectos de los contratos de compraventa de bienes, por la que se modifican el Reglamento (UE) 2017/2394 y la Directiva 2009/22/CE, y se deroga la Directiva 1999/44/CE (DO L 136 de 22.5.2019, p. 28).

13. Reglamento (CE) n.º 593/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de junio de 2008, sobre la ley aplicable a las obligaciones contractuales (Roma I) (DO L 177 de 4.7.2008, p. 6).

genere menos residuos causados por los bienes desechados, menos demanda de recursos, incluida la energía, causada por el proceso de fabricación y venta de nuevos bienes que sustituyan a los bienes defectuosos, así como menos emisiones de gases de efecto invernadero. La presente Directiva promueve el consumo sostenible con vistas a obtener beneficios para el medio ambiente, al tiempo que genera beneficios para los consumidores al evitar costes asociados a nuevas compras a corto plazo.

(4) El Reglamento (UE) ... del Parlamento Europeo y del Consejo [sobre el diseño ecológico aplicable a los productos sostenibles] establece, en particular, requisitos relativos a la oferta que persiguen el objetivo de un diseño de productos más sostenible en la fase de producción. La Directiva (UE) ... del Parlamento Europeo y del Consejo [sobre el empoderamiento de los consumidores para la transición ecológica] establece requisitos relativos a la demanda que garantizan que se facilite una mejor información sobre la durabilidad y la reparabilidad de los bienes en el punto de venta, lo que debe permitir a los consumidores tomar decisiones de compra sostenibles con conocimiento de causa. La presente Directiva complementa esos requisitos tanto del lado de la oferta como del de la demanda, promoviendo la reparación y la reutilización en la fase postventa, tanto dentro como fuera de la responsabilidad del vendedor establecida por la Directiva (UE) 2019/771. Así pues, la presente Directiva persigue los objetivos, en el contexto del Pacto Verde Europeo, de promover un consumo más sostenible, una economía circular y la transición ecológica.

(5) La presente Directiva no debe afectar a la libertad de los Estados miembros para regular aspectos de los contratos de prestación de servicios de reparación distintos de los armonizados en el Derecho de la Unión.

(6) Los requisitos de reparabilidad deben incluir todos los requisitos de los actos jurídicos de la Unión que garanticen que los bienes puedan ser reparados, incluidos, entre otros, los requisitos del marco de diseño ecológico a que se refiere el Reglamento [sobre el diseño ecológico aplicable a los productos sostenibles], a fin de abarcar una amplia gama de productos, así como la evolución futura en cualquier otro ámbito del Derecho de la Unión.

(7) Para ayudar a los consumidores a conocer y elegir los servicios de reparación adecuados, los consumidores deben recibir información clave sobre los servicios de reparación. El formulario europeo de información sobre la reparación debe establecer parámetros clave que influyan en las decisiones de los consumidores a la hora de considerar la posibilidad de reparar los bienes defectuosos. La presente Directiva debe establecer una plantilla de formato normalizado. Un formato normalizado para la presentación de los servicios de reparación debe permitir a los consumidores evaluar y comparar fácilmente los servicios de reparación. Este formato normalizado también debe facilitar el proceso de comunicación de información sobre los servicios de reparación, en particular para las microempresas y las pequeñas y medianas empresas que prestan servicios de reparación. A fin de evitar cargas adicionales debidas al solapamiento de los requisitos de información precontractual, debe considerarse que un reparador ha cumplido los requisitos de información correspondientes de los actos jurídicos pertinentes de la UE, cuando proceda, si el formulario europeo de información sobre la reparación se ha cumplimentado correctamente y se ha facilitado al consumidor. La información contenida en el formulario europeo de información sobre la reparación debe facilitarse a los consumidores de manera clara y comprensible y en consonancia con los requisitos de accesibilidad de la Directiva 2019/882¹⁴.

(8) Debe facilitarse la libre elección del consumidor a la hora de decidir quién repara sus bienes solicitando el formulario europeo de información sobre la reparación no solo al productor, sino también al vendedor de los bienes de que se trate o a los reparadores independientes, en su caso. Los reparadores deben facilitar el

14. Directiva (UE) 2019/882 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, sobre los requisitos de accesibilidad de los productos y servicios (DO L 151 de 7.6.2019, p. 70).

formulario europeo de información sobre la reparación solo cuando el consumidor lo solicite y el reparador vaya a prestar el servicio de reparación o esté obligado a reparar. El consumidor también puede optar por no solicitar el formulario europeo de información sobre la reparación y celebrar un contrato para la prestación de servicios de reparación con un reparador con arreglo a la información precontractual facilitada por otros medios de conformidad con la Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo.¹⁵

(9) Hay situaciones en las que un reparador realiza gastos necesarios para facilitar la información sobre la reparación y el precio incluida en el formulario europeo de información sobre la reparación. Por ejemplo, el reparador puede tener que inspeccionar los bienes para poder determinar el vicio o el tipo de reparación necesario, incluida la necesidad de piezas de recambio, y estimar el precio de la reparación. En estos casos, un reparador sólo puede solicitar al consumidor el pago de los gastos necesarios para facilitar la información incluida en el formulario europeo de información sobre la reparación. En consonancia con la información precontractual y otros requisitos establecidos en la Directiva 2011/83/UE, el reparador debe informar al consumidor sobre dichos gastos antes de que este solicite la presentación del formulario europeo de información sobre la reparación. Los consumidores pueden no solicitar el formulario europeo de información sobre la reparación cuando consideren que los gastos de obtención de dicho formulario son demasiado elevados.

(10) Los reparadores no deben alterar las condiciones de reparación que facilitan en el formulario europeo de información sobre la reparación, incluido el precio de la reparación, durante un determinado período de tiempo. Esto garantiza que los consumidores dispongan de tiempo suficiente para comparar diferentes ofertas de reparación. Con el fin de salvaguardar, en la medida de lo posible, la libertad contractual de los reparadores distintos de los productores de bienes a los que se aplica una obligación de reparación y el poder decidir si celebrar o no un contrato para la prestación de servicios de reparación, los reparadores deben seguir teniendo libertad para decidir no celebrar dicho contrato, incluso en situaciones en las que hayan facilitado el formulario europeo de información sobre la reparación. Si se celebra un contrato para la prestación de servicios de reparación basado en el formulario europeo de información sobre la reparación, la información sobre las condiciones de reparación y el precio contenida en dicho formulario debe formar parte del contrato de prestación de servicios de reparación, definiendo así las obligaciones del reparador derivadas de dicho contrato. El incumplimiento de dichas obligaciones contractuales se rige por el Derecho nacional aplicable.

(11) La Directiva (UE) 2019/771 impone a los vendedores la obligación de reparar los bienes en caso de falta de conformidad existente en el momento de la entrega de los bienes y cuando se constate dentro del período de responsabilidad. En virtud de dicha Directiva, los consumidores no tienen derecho a la reparación de los vicios que no están sujetos a dicha obligación. Como consecuencia de ello, un gran número de bienes defectuosos, pero por lo demás aún útiles, se desechan prematuramente. Con el fin de animar a los consumidores a reparar sus bienes en tales situaciones, la presente Directiva debe imponer a los productores la obligación de reparar los bienes a los que se aplican los requisitos de reparabilidad impuestos por los actos jurídicos de la Unión. Esta obligación de reparación debe imponerse, a petición del consumidor, a los productores de tales bienes, ya que son los destinatarios de dichos requisitos de reparación. Esta obligación debe aplicarse a los productores establecidos tanto dentro como fuera de la Unión en relación con los bienes introducidos en el mercado de la Unión.

15. Directiva 2011/83/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2011, sobre los derechos de los consumidores, por la que se modifican la Directiva 93/13/CEE del Consejo y la Directiva 1999/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y se derogan la Directiva 85/577/CEE del Consejo y la Directiva 97/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 304 de 22.11.2011, p. 64).

(12) Dado que la obligación de reparación impuesta a los productores en virtud de la presente Directiva cubre los vicios que no se deben a la falta de conformidad de los bienes con un contrato de venta, los productores pueden ofrecer reparación a cambio de un importe pagado por el consumidor u otro tipo de contraprestación o de forma gratuita. El cobro de un importe debe animar a los productores a desarrollar modelos de negocio sostenibles, incluida la prestación de servicios de reparación. Este importe puede tener en cuenta, por ejemplo, los costes laborales, el coste de las piezas de recambio, los costes de explotación del taller de reparación y los márgenes habituales. El precio y las condiciones de reparación deben acordarse en un contrato entre el consumidor y el productor, y el consumidor debe seguir siendo libre de decidir si dicho precio y dichas condiciones son aceptables. La necesidad de un contrato de este tipo y la presión competitiva de otros reparadores profesionales deben animar a los productores que están obligados a reparar a mantener un precio aceptable para el consumidor. La obligación de reparación también puede cumplirse gratuitamente cuando el vicio esté cubierto por una garantía comercial, por ejemplo, en relación con la duración garantizada de los bienes.

(13) Los productores pueden cumplir su obligación de reparación subcontratando la reparación, por ejemplo, si el productor no dispone de la infraestructura de reparación o si la reparación puede realizarla un reparador situado más cerca del consumidor, entre otros casos, cuando el productor esté establecido fuera de la Unión.

(14) Se aplican los requisitos establecidos en los actos delegados adoptados en virtud del Reglamento [sobre el diseño ecológico aplicable a los productos sostenibles] o en las medidas de ejecución adoptadas con arreglo a la Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶, según los cuales los productores deben proporcionar acceso a piezas de recambio, información sobre reparación y mantenimiento o cualquier herramienta de software, firmware o medios auxiliares similares relacionados con la reparación. Estos requisitos garantizan la viabilidad técnica de la reparación, no solo por parte del productor, sino también de otros reparadores. En consecuencia, el consumidor puede escoger el reparador que más le convenga.

(15) La obligación de reparación también debe ser efectiva en los casos en que el productor esté establecido fuera de la Unión. A fin de que los consumidores puedan dirigirse a un operador económico establecido en la Unión para cumplir esta obligación, la presente Directiva prevé una secuencia de operadores económicos alternativos que deben cumplir la obligación que tiene el productor de reparar de acuerdo con la opción elegida por el consumidor. Esto debe permitir a los productores establecidos fuera de la Unión organizarse y cumplir su obligación de reparación dentro de la Unión.

(16) Para evitar sobrecargar a los productores y garantizar que puedan cumplir su obligación de reparación, dicha obligación debe limitarse a aquellos productos para los que los actos jurídicos de la Unión prevean requisitos de reparabilidad, y en la medida en que los establezcan. Los requisitos de reparabilidad no obligan a los productores a reparar los bienes defectuosos, sino que garantizan que los bienes sean reparables. Estos requisitos de reparabilidad pueden establecerse en los actos jurídicos pertinentes de la Unión. Algunos ejemplos son los actos delegados adoptados en virtud del Reglamento [sobre el diseño ecológico aplicable a los productos sostenibles] o las medidas de ejecución adoptadas en virtud de la Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷, que crean un marco para mejorar la sostenibilidad medioambiental de los productos. Esta limitación de la obligación de reparación garantiza que solo los productos reparables por su diseño estén

16. Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por la que se insta un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos relacionados con la energía (refundición) (Texto pertinente a efectos del EEE) (DO L 285 de 31.10.2009, p. 10).

17. Directiva 2009/125/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de octubre de 2009, por la que se insta un marco para el establecimiento de requisitos de diseño ecológico aplicables a los productos relacionados con la energía (refundición).

sujetos a dicha obligación. Los requisitos pertinentes en materia de reparabilidad incluyen requisitos de diseño que mejoran la capacidad de desmontar los productos y una gama de piezas de recambio que deben ponerse a disposición durante un período mínimo. La obligación de reparación corresponde al ámbito de aplicación de los requisitos de reparabilidad; por ejemplo, los requisitos de diseño ecológico sólo pueden aplicarse a determinados componentes de los bienes, o puede establecerse un período de tiempo específico para la puesta a disposición de las piezas de recambio. La obligación de reparación impuesta por la presente Directiva, que permite al consumidor reclamar la reparación directamente al productor en la fase postventa, complementa los requisitos del lado de la oferta en materia de reparabilidad establecidos en el Reglamento [sobre el diseño ecológico aplicable a los productos sostenibles], con lo que se fomenta la demanda de reparación de los consumidores.

(17) Para garantizar la seguridad jurídica, la presente Directiva enumera en el anexo II los grupos de productos pertinentes cubiertos por dichos requisitos de reparabilidad en virtud de actos jurídicos de la Unión. A fin de garantizar la coherencia con los futuros requisitos de reparabilidad previstos en los actos jurídicos de la Unión, 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, en particular, a la inclusión de nuevos grupos de productos en el anexo II cuando se adopten nuevos requisitos de reparabilidad. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional, de 13 de abril de 2016, sobre la mejora de la legislación¹⁸. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo deben recibir toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos deben poder tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(18) Aunque la presente Directiva impone al productor la obligación de reparar, también facilita a los consumidores la posibilidad de elegir servicios de reparación de otros reparadores. Esta elección debe facilitarse, en particular, solicitando el formulario europeo de información sobre la reparación no solo al productor, sino también a otros reparadores, como el vendedor o reparadores independientes, o realizando búsquedas a través de la plataforma en línea sobre reparación. Dado que los consumidores tendrían que pagar por la reparación, es probable que comparen las oportunidades de reparación para elegir los servicios de reparación más adecuados a sus necesidades. Por lo tanto, es probable que se dirijan a reparadores independientes en su proximidad o al vendedor antes que acudir a productores que, por ejemplo, pueden estar situados a mayor distancia y para los que el precio de la reparación podría ser más elevado debido a los costes de transporte.

(19) De conformidad con la Directiva (UE) 2019/771, un productor debe quedar exento de la obligación de reparar cuando la reparación sea imposible de hecho o de Derecho. Por ejemplo, el productor no debe rechazar la reparación por razones puramente económicas, como los costes de las piezas de recambio. La normativa nacional por la que se transpone la Directiva (UE) 2019/771 o la anterior Directiva 1999/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁹ ya está utilizando el criterio de si la reparación es imposible y los órganos jurisdiccionales nacionales lo están aplicando.

(20) Con el fin de aumentar la sensibilización de los consumidores sobre la disponibilidad de la reparación y, por tanto, sobre su probabilidad, los productores

18. Acuerdo interinstitucional entre el Parlamento Europeo, el Consejo de la Unión Europea y la Comisión Europea sobre la mejora de la legislación (DO L 213 de 12.5.2016, p. 1).

19. Directiva 1999/44/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de mayo de 1999, sobre determinados aspectos de la venta y las garantías de los bienes de consumo (DO L 171 de 7.7.1999, p. 12).

deben informar a los consumidores de la existencia de dicha obligación. La información debe mencionar los bienes pertinentes cubiertos por dicha obligación, junto con una explicación de que se realiza la reparación de dichos bienes y en qué medida, por ejemplo, a través de subcontratistas. Esta información debe ser fácilmente accesible por el consumidor y presentarse de manera clara y comprensible, sin necesidad de solicitarla, y de conformidad con los requisitos de accesibilidad de la Directiva 2019/882. El productor es libre de determinar los medios a través de los cuales informa al consumidor.

(21) A fin de fomentar la reparación, los Estados miembros deben garantizar que en su territorio exista al menos una plataforma en línea que permita a los consumidores buscar reparadores adecuados. Dicha plataforma puede ser una plataforma existente o de explotación privada, si cumple las condiciones establecidas en la presente Directiva. Dicha plataforma debe incluir herramientas de comparación independientes y fáciles de usar que ayuden a los consumidores a evaluar y comparar las ventajas de los diferentes prestadores de servicios de reparación, lo que incentivará a los consumidores a elegir la reparación en lugar de comprar nuevos bienes. Si bien dicha plataforma tiene por objeto facilitar la búsqueda de servicios de reparación en las relaciones entre empresas y consumidores, los Estados miembros tienen libertad para ampliar su ámbito de aplicación para incluir también las relaciones entre empresas, así como las iniciativas de reparación participativas.

(22) Los Estados miembros deben garantizar que todos los operadores económicos que puedan prestar servicios de reparación en la Unión tengan fácil acceso a la plataforma en línea. Los Estados miembros deben tener libertad para decidir qué reparadores pueden registrarse en la plataforma en línea, siempre que el acceso a dicha plataforma sea razonable y no discriminatorio para todos los reparadores de conformidad con el Derecho de la Unión. Permitir que los reparadores de un Estado miembro se registren en la plataforma en línea de otro Estado miembro para prestar servicios de reparación en zonas en las que el consumidor esté interesado en sus servicios debería constituir un acicate para la prestación transfronteriza de servicios de reparación. Debe dejarse a la discreción de los Estados miembros la forma en que se creará la lista de reparadores de la plataforma en línea, por ejemplo, mediante el auto-registro o la extracción de las bases de datos existentes con el consentimiento de los reparadores, o si los declarantes deben pagar una tasa de registro que cubra los costes de explotación de la plataforma. Para garantizar una amplia gama de servicios de reparación en la plataforma en línea, los Estados miembros deben velar por que el acceso a la plataforma en línea no se limite a una categoría específica de reparadores. Si bien siguen aplicándose los requisitos nacionales, por ejemplo, sobre las cualificaciones profesionales necesarias, los Estados miembros deben garantizar que la plataforma en línea esté abierta a todos los reparadores que cumplan dichos requisitos. Los Estados miembros también deben tener libertad para decidir si las iniciativas de reparación participativas, como las cafeterías-talleres de reparación, pueden registrarse en la plataforma en línea, y en qué medida, teniendo en cuenta las consideraciones de seguridad cuando proceda. El registro en la plataforma en línea debe ser siempre posible a petición de los reparadores, a condición de que cumplan los requisitos aplicables para acceder a la plataforma en línea.

(23) Los Estados miembros deben garantizar que los consumidores tengan un acceso fácil a la plataforma en línea que les permita encontrar servicios adecuados de reparación de sus bienes defectuosos. La plataforma en línea también debe ser accesible para los consumidores vulnerables, incluidas las personas con discapacidad, de conformidad con el Derecho de la Unión aplicable en materia de accesibilidad.

(24) La función de búsqueda basada en productos puede referirse al tipo de producto o a la marca. Dado que los reparadores no pueden conocer el vicio específico antes de que se haya solicitado la reparación, basta con que faciliten en la plataforma en línea información genérica sobre los elementos clave de los servicios de

reparación para que los consumidores puedan decidir si procede reparar el bien en cuestión, concretamente, el tiempo medio para completar la reparación, la disponibilidad de bienes de sustitución temporal, el lugar en el que el consumidor entrega los bienes para su reparación y la oferta de servicios accesorios. Debe animarse a los reparadores a que actualicen periódicamente su información en la plataforma en línea. Con el fin de aumentar la confianza de los consumidores en los servicios de reparación disponibles en la plataforma en línea, los reparadores deben poder demostrar que se ajustan a determinadas normas de reparación.

(25) A fin de facilitar la obtención del formulario europeo de información sobre la reparación, la plataforma en línea debe incluir la posibilidad de que los consumidores soliciten directamente dicho formulario al reparador a través de la plataforma en línea. Esta posibilidad debe mostrarse de manera destacada en la plataforma en línea. Para sensibilizar sobre las plataformas nacionales de reparación en línea y facilitar el acceso a dichas plataformas en toda la Unión, los Estados miembros deben garantizar que sus plataformas en línea sean accesibles a través de las páginas web nacionales pertinentes conectadas a la pasarela digital única creada por el Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰. Para sensibilizar a los consumidores sobre la plataforma en línea, los Estados miembros deben adoptar las medidas adecuadas, por ejemplo, señalar la plataforma en línea en sitios web nacionales conexos o llevar a cabo campañas de comunicación.

(26) Con el fin de promover el consumo sostenible de bienes en situaciones fuera de la responsabilidad del vendedor, la plataforma en línea también debe promover los bienes sujetos a reacondicionamiento como alternativa a la reparación o a la compra de nuevos bienes. A tal fin, la plataforma en línea debe incluir una funcionalidad que permita a los consumidores encontrar vendedores de bienes sujetos a reacondicionamiento o empresas que compren bienes defectuosos con fines de reacondicionamiento, en particular ofreciendo una función de búsqueda por categoría de producto. Estos vendedores de bienes sujetos a reacondicionamiento o los compradores de bienes defectuosos para su reacondicionamiento deben tener acceso a la plataforma sobre la base de los mismos principios y especificaciones técnicas aplicables a la funcionalidad sobre la reparación.

(27) La Comisión debe permitir el desarrollo de una norma europea de calidad voluntaria para los servicios de reparación, por ejemplo, fomentando y facilitando la cooperación voluntaria sobre una norma entre las empresas, las autoridades públicas y otras partes interesadas o enviando una petición de normalización a las organizaciones europeas de normalización. Una norma europea para los servicios de reparación podría impulsar la confianza de los consumidores en los servicios de reparación en toda la Unión. Dicha norma podría incluir aspectos que influyan en las decisiones de los consumidores en materia de reparación, como el tiempo necesario para completar la reparación, la disponibilidad de bienes de sustitución temporal, las garantías de calidad, como una garantía comercial de reparación, y la oferta de servicios auxiliares como la retirada, la instalación y el transporte ofrecidos por los reparadores.

(28) Con el fin de promover la reparación dentro de la responsabilidad del vendedor, tal como se establece en la Directiva (UE) 2019/771, deben adaptarse las condiciones armonizadas en las que puede ejercerse la elección entre la reparación y la sustitución. Debe mantenerse el principio establecido en la Directiva (UE) 2019/771 de considerar si la medida correctora elegida impondría al vendedor costes desproporcionados en comparación con la otra forma de subsanación, como uno de los criterios para determinar la medida correctora aplicable. El consumidor sigue teniendo derecho a elegir la reparación en lugar de la sustitución, a menos que la reparación

20. Reglamento (UE) 2018/1724 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 2 de octubre de 2018, relativo a la creación de una pasarela digital única de acceso a información, procedimientos y servicios de asistencia y resolución de problemas y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 (DO L 295 de 21.11.2018, p. 1).

sea imposible o imponga costes desproporcionados al vendedor en comparación con la sustitución. No obstante, cuando los costes de sustitución sean superiores o iguales a los costes de reparación, el vendedor siempre debe reparar los bienes. En consecuencia, el consumidor tiene derecho a elegir la sustitución como medida correctora cuando sea más barata que la reparación. Procede, por tanto, modificar la Directiva (UE) 2019/771 en consecuencia.

(29) A fin de permitir el cumplimiento de las normas establecidas en la presente Directiva mediante acciones de representación, es necesario modificar el anexo I de la Directiva (UE) 2020/1828 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁶. Para que las autoridades competentes designadas por sus Estados miembros cooperen y coordinen las acciones entre sí y con la Comisión a fin de garantizar el cumplimiento de las normas establecidas en la presente Directiva, es necesario modificar el anexo del Reglamento (UE) 2017/2394 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷.

(30) Para que los operadores económicos puedan adaptarse, deben introducirse disposiciones transitorias relativas a la aplicación de algunos artículos de la presente Directiva. Así pues, las obligaciones de reparación y de información conexa sobre esta obligación deben aplicarse a los contratos para la prestación de servicios de reparación después de [24 meses después de la entrada en vigor]. La modificación de la Directiva (UE) 2019/771 solo debe aplicarse a los contratos de compraventa celebrados después de [24 meses después de la entrada en vigor], a fin de garantizar la seguridad jurídica y proporcionar a los vendedores tiempo suficiente para adaptarse a las medidas correctoras modificadas de reparación y sustitución.

(31) De conformidad con la Declaración política conjunta, de 28 de septiembre de 2011, de los Estados miembros y de la Comisión sobre los documentos explicativos¹⁸, en casos justificados, los Estados miembros se comprometen a adjuntar a la notificación de las medidas de transposición uno o varios documentos que expliquen la relación entre los componentes de una directiva y las partes correspondientes de los instrumentos nacionales de transposición. Por lo que respecta a la presente Directiva, el legislador considera que la transmisión de dichos documentos está justificada.

(32) Los Estados miembros no pueden lograr suficientemente el fomento de la reparación de los bienes adquiridos por los consumidores, con vistas a contribuir al correcto funcionamiento del mercado interior, garantizando al mismo tiempo un elevado nivel de protección del medio ambiente y de los consumidores. Es probable que las nuevas normas nacionales obligatorias que promuevan el consumo sostenible mediante la reparación de vicios fuera del ámbito de aplicación de la Directiva (UE) 2019/771 diverjan y conduzcan a la fragmentación del mercado interior. Los Estados miembros no pueden modificar las normas plenamente armonizadas relativas a los tipos de vicios responsabilidad del vendedor establecidas en la Directiva (UE) 2019/771. El objetivo de la presente Directiva, debido a sus dimensiones y efectos, puede lograrse mejor a nivel de la Unión mediante normas comunes plenamente armonizadas que promuevan la reparación dentro y fuera de la responsabilidad del vendedor establecida en la Directiva (UE) 2019/771. La Unión puede, por tanto, adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, la presente Directiva no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

(33) La presente Directiva respeta los derechos y libertades fundamentales y tiene por objeto garantizar el pleno respeto, en particular, de los artículos 16, 26, 37, 38 y 47 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea. Contribuye a la mejora de la calidad del medio ambiente, de conformidad con el artículo 37 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, promoviendo el consumo sostenible de bienes, lo que reduce los efectos negativos para el medio ambiente derivados de la eliminación prematura de bienes viables. La presente Directiva ga-

garantiza el pleno respeto del artículo 38, relativo a la protección de los consumidores, mediante la mejora de los derechos de los consumidores en relación con vicios que se produzcan o se manifiesten al margen de la responsabilidad del vendedor con arreglo al artículo 10 de la Directiva (UE) 2019/771. También garantiza el respeto de la libertad de empresa de conformidad con el artículo 16 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, salvaguardando la libertad contractual y fomentando el desarrollo de servicios de reparación en el mercado interior. La presente Directiva contribuye a la integración de las personas discapacitadas de conformidad con el artículo 26 de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, facilitando el acceso a la plataforma en línea de las personas discapacitadas. La presente Directiva pretende garantizar el pleno respeto del artículo 47, sobre el derecho a la tutela judicial efectiva y a un juez imparcial, a través de medios efectivos de exigencia del cumplimiento.

Han adoptado la presente directiva:

Artículo 1. Objeto, objetivo y ámbito de aplicación

1. La presente Directiva establece normas comunes para promover la reparación de bienes con el fin de contribuir al correcto funcionamiento del mercado interior garantizando al mismo tiempo un elevado nivel de protección de los consumidores y del medio ambiente.

2. La presente Directiva se aplicará a la reparación de bienes adquiridos por los consumidores en caso de que se produzca o manifieste un vicio en los bienes al margen de la responsabilidad del vendedor con arreglo al artículo 10 de la Directiva (UE) 2019/771.

Artículo 2. Definiciones

A los efectos de la presente Directiva, se entenderá por:

1. «consumidor»: un consumidor tal como se define en el artículo 2, punto 2, de la Directiva (UE) 2019/771;

2. «reparador»: toda persona física o jurídica que, en relación con su actividad comercial, negocio, oficio o profesión, presta un servicio de reparación, incluidos los productores y vendedores que prestan servicios de reparación y los prestadores de servicios de reparación, tanto si son independientes o como si están afiliados a dichos productores o vendedores;

3. «vendedor»: un vendedor tal como se define en el artículo 2, punto 3), de la Directiva (UE) 2019/771;

4. «productor»: un fabricante tal como se define en el artículo 2, punto 42), del Reglamento [sobre el diseño ecológico aplicable a los productos sostenibles];

5. «representante autorizado»: un representante autorizado tal como se define en el artículo 2, punto 43), del Reglamento [sobre el diseño ecológico aplicable a los productos sostenibles];

6. «importador»: un importador tal como se define en el artículo 2, punto 44), del Reglamento [sobre el diseño ecológico aplicable a los productos sostenibles];

7. «distribuidor»: un distribuidor tal como se define en el artículo 2, punto 45), del Reglamento [sobre el diseño ecológico aplicable a los productos sostenibles];

8. «bienes»: bienes tal como se definen en el artículo 2, punto 5), de la Directiva (UE) 2019/771, excepto el agua, el gas y la electricidad;

9. «reacondicionamiento»: el reacondicionamiento tal como se define en el artículo 2, punto 18), del Reglamento [sobre el diseño ecológico aplicable a los productos sostenibles];

10. «requisitos de reparabilidad»: los requisitos establecidos en virtud de los actos jurídicos de la Unión enumerados en el anexo II que permiten la reparación del producto, incluidos los requisitos para mejorar su facilidad de desmontaje, el acceso a las piezas de recambio y la información y las herramientas relacionadas con la reparación aplicables a productos o componentes específicos de los productos de que se trate.

Artículo 3. Nivel de armonización

Los Estados miembros no mantendrán ni introducirán en su Derecho nacional disposiciones contrarias a las establecidas en la presente Directiva.

Artículo 4. Formulario europeo de información sobre la reparación

1. Los Estados miembros velarán por que, antes de que un consumidor quede vinculado por un contrato de prestación de servicios de reparación, el reparador facilite al consumidor, previa solicitud, el formulario europeo de información sobre la reparación que figura en el anexo I en un soporte duradero en el sentido del artículo 2, punto 11), de la Directiva (UE) 2019/771.

2. Los reparadores distintos de los obligados a reparar en virtud del artículo 5 no estarán obligados a proporcionar el formulario europeo de información sobre la reparación cuando no vayan a prestar el servicio de reparación.

3. El reparador podrá solicitar al consumidor el pago de los gastos necesarios que realice el reparador para facilitar la información incluida en el formulario europeo de información sobre la reparación.

Sin perjuicio de lo dispuesto en la Directiva 2011/83/UE, el reparador informará al consumidor de los gastos a que se refiere el párrafo primero antes de que el consumidor solicite el formulario europeo de información sobre la reparación.

4. El formulario europeo de información sobre la reparación especificará las siguientes condiciones de reparación de manera clara y comprensible:

- a) la identidad del reparador;
- b) la dirección geográfica en la que está establecido el reparador, así como su número de teléfono y dirección de correo electrónico y, si se dispone de ellos, otros medios de comunicación en línea que permitan al consumidor ponerse en contacto con el reparador y comunicarse con él de forma rápida y eficiente;
- c) el bien que debe repararse;
- d) la naturaleza del vicio y el tipo de reparación propuesta;
- e) el precio o, si el precio no puede calcularse razonablemente de antemano, la forma en que debe calcularse el precio y el precio máximo de la reparación;
- f) el tiempo estimado necesario para la reparación;
- g) la disponibilidad de bienes de sustitución temporal durante el período de reparación y el coste de la sustitución temporal, en su caso, para el consumidor;
- h) el lugar en el que el consumidor entrega los bienes para su reparación,
- i) cuando proceda, los servicios auxiliares, como la retirada, la instalación y el transporte, que ofrece el reparador y, en su caso, el coste de dichos servicios para el consumidor.

5. El reparador no modificará las condiciones de reparación especificadas en el formulario europeo de información sobre la reparación durante un período de 30 días naturales a partir de la fecha en que se haya facilitado dicho formulario al consumidor, a menos que el reparador y el consumidor hayan acordado otra cosa. Si se celebra un contrato para la prestación de servicios de reparación en el plazo de 30 días, las condiciones de reparación especificadas en el formulario europeo de información sobre la reparación formarán parte de dicho contrato.

6. Cuando el reparador haya facilitado al consumidor un formulario europeo de información sobre la reparación completo y exacto, se considerará que ha cumplido los siguientes requisitos:

- a) los requisitos de información relativos a las características principales del servicio de reparación establecidos en el artículo 5, apartado 1, letra a), y el artículo 6, apartado 1, letra a), de la Directiva 2011/83/UE y en el artículo 22, apartado 1, letra j), de la Directiva 2006/123/CE;
- b) los requisitos de información sobre la identidad del reparador y los datos de contacto establecidos en el artículo 5, apartado 1, letra b), y en el artículo 6, apartado 1, letras b) y c), de la Directiva 2011/83/UE, en el artículo 22, apartado 1, letra

a), de la Directiva 2006/123/CE y en el artículo 5, apartado 1, letras a), b) y c), de la Directiva 2000/31/CE;

c) los requisitos de información relativos al precio establecidos en el artículo 5, apartado 1, letra c), y en el artículo 6, apartado 1, letra e), de la Directiva 2011/83/UE y en el artículo 22, apartado 1, letra i), y apartado 3, letra a), de la Directiva 2006/123/CE;

d) los requisitos de información sobre las modalidades de la prestación y el plazo para prestar el servicio de reparación establecidos en el artículo 5, apartado 1, letra d), y en el artículo 6, apartado 1, letra g), de la Directiva 2011/83/UE.

Artículo 5. Obligación de reparación

1. Los Estados miembros velarán por que, a petición del consumidor, el productor repare, gratuitamente o a cambio de una contraprestación en dinero o de otro tipo, los bienes para los que, y en la medida en que, los actos jurídicos de la Unión enumerados en el anexo II establezcan requisitos de reparabilidad. El productor no estará obligado a reparar dichos bienes cuando la reparación sea imposible. El productor podrá subcontratar la reparación para cumplir su obligación de reparación.

2. Cuando el productor obligado a reparar en virtud del apartado 1 esté establecido fuera de la Unión, su representante autorizado en la Unión cumplirá la obligación del productor. Cuando el productor no tenga un representante autorizado en la Unión, el importador del bien en cuestión cumplirá la obligación del productor. Cuando no haya importador, el distribuidor del bien en cuestión cumplirá la obligación del productor.

3. Los productores velarán por que los reparadores independientes tengan acceso a piezas de recambio e información y herramientas relacionadas con la reparación, de conformidad con los actos jurídicos de la Unión enumerados en el anexo II.

4. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 15 a fin de modificar el anexo II actualizando la lista de actos jurídicos de la Unión que establecen requisitos de reparabilidad en función del desarrollo normativo.

Artículo 6. Información sobre la obligación de reparación

Los Estados miembros velarán por que los productores informen a los consumidores de la obligación de reparar que les impone el artículo 5 y faciliten información sobre los servicios de reparación de manera fácilmente accesible, clara y comprensible, por ejemplo, a través de la plataforma en línea a que se refiere el artículo 7.

Artículo 7. Plataforma en línea sobre reparaciones y bienes sujetos a reacondicionamiento

1. Los Estados miembros velarán por que exista al menos una plataforma en línea para su territorio que permita a los consumidores encontrar reparadores. Dicha plataforma:

a) incluirá funciones de búsqueda en relación con los bienes, la ubicación de los servicios de reparación, las condiciones de reparación, incluido el tiempo necesario para completar la reparación, la disponibilidad de bienes de sustitución temporal y el lugar en el que el consumidor entrega los bienes para su reparación, servicios auxiliares que ofrecen los reparadores, incluidos la retirada, la instalación y el transporte, así como sus condiciones, y las normas de calidad europeas o nacionales aplicables;

b) permitirá a los consumidores solicitar el formulario europeo de información sobre la reparación a través de la plataforma;

c) permitirá que los reparadores actualicen periódicamente la información de contacto y sus servicios;

d) permitirá a los reparadores indicar su sujeción a las normas de calidad europeas o nacionales aplicables;

e) facilitará el acceso a través de sitios web nacionales conectados a la pasarela digital única creada por el Reglamento (UE) 2018/1724;

f) garantizará la accesibilidad para las personas con discapacidad.

2. Los Estados miembros velarán por que la plataforma en línea incluya también una función de búsqueda por categoría de productos para encontrar vendedores de bienes sujetos a reacondicionamiento y compradores de bienes defectuosos para su reacondicionamiento.

3. El registro en la plataforma en línea será voluntario para los reparadores, así como para los vendedores de bienes sujetos a reacondicionamiento y para los compradores de bienes defectuosos para su reacondicionamiento. Los Estados miembros determinarán el acceso a la plataforma de conformidad con el Derecho de la Unión. El uso de la plataforma en línea será gratuito para los consumidores.

Artículo 8. Exigencia del cumplimiento

1. Los Estados miembros garantizarán la existencia de medios adecuados y eficaces para asegurar el cumplimiento de la presente Directiva.

2. En virtud de los medios mencionados en el apartado 1, uno o más de los organismos siguientes, según determine el Derecho nacional, estarán legitimados para iniciar con arreglo al Derecho nacional los procesos judiciales o procedimientos administrativos correspondientes en el Estado miembro para garantizar la aplicación de las disposiciones nacionales de transposición de la presente Directiva:

- a) organismos públicos o sus representantes;
- b) organizaciones que tengan un interés legítimo en la protección de los consumidores o del medio ambiente;
- c) organizaciones profesionales con un interés legítimo para actuar.

Artículo 9. Información al consumidor

Los Estados miembros tomarán las medidas adecuadas para garantizar que esté a la disposición de los consumidores la información sobre los derechos de los consumidores contemplada en la presente Directiva, así como la información sobre las vías para hacerlos valer, especialmente en los sitios web nacionales conectados a la pasarela digital única creada por el Reglamento (UE) 2018/1724.

Artículo 10. Carácter imperativo

1. Salvo que se establezca de otro modo en la presente Directiva, no será vinculante para el consumidor ninguna cláusula contractual que, en perjuicio del consumidor, excluya la aplicación de las medidas nacionales de transposición de la presente Directiva, establezca excepciones a estas o modifique sus efectos.

2. La presente Directiva no impedirá al reparador ofrecer al consumidor condiciones contractuales que garanticen mayor protección que la otorgada por la presente Directiva.

Artículo 11. Sanciones

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicables a cualquier infracción de las disposiciones nacionales adoptadas al amparo de los artículos 4, 5 y 6 y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Tales sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el régimen establecido y las medidas adoptadas, a más tardar 24 meses después de la entrada en vigor, y le notificarán sin demora cualquier modificación posterior.

Artículo 12. Modificaciones de la Directiva (UE) 2019/771

En el artículo 13, apartado 2, de la Directiva (UE) 2019/771, se añade la frase siguiente:

«No obstante lo dispuesto en la parte introductoria del presente apartado, cuando los costes de sustitución sean iguales o superiores a los costes de reparación, el vendedor reparará los bienes para ponerlos en conformidad.».

Artículo 13. Modificaciones de la Directiva (UE) 2020/1828

En el anexo I de la Directiva (UE) 2020/1828, se añade el punto 67 siguiente:

«67) Directiva (UE) xx/xx del Parlamento Europeo y del Consejo, de x, por la que se establecen normas comunes para promover la reparación de bienes y se modifican el Reglamento (UE) 2017/2394 y las Directivas (UE) 2019/771 y (UE) 2020/1828 (DO L xx).».

Artículo 14. Modificación del Reglamento (UE) 2017/2394

En el anexo del Reglamento (UE) 2017/2394, se añade el punto 27 siguiente:

«27. Directiva (UE) xx/xx del Parlamento Europeo y del Consejo, de x, por la que se establecen normas comunes para promover la reparación de bienes y se modifican el Reglamento (UE) 2017/2394 y las Directivas (UE) 2019/771 y (UE) 2020/1828 (DO L xx).».

Artículo 15. Ejercicio de la delegación

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

2. Los poderes para adoptar los actos delegados mencionados en el artículo 5, apartado 4, se otorgan a la Comisión por un período de seis años a partir del [un mes después de la entrada en vigor del presente acto]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de seis 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 5, apartado 4, 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 la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

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

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 5, apartado 4, 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 16. Disposiciones transitorias

1. El artículo 5, apartados 1 y 2, y el artículo 6 de la presente Directiva no se aplicarán a los contratos de prestación de servicios de reparación celebrados antes de [24 meses después de la entrada en vigor].

2. El artículo 12 de la presente Directiva no se aplicará a los contratos de compraventa celebrados antes de [24 meses después de la entrada en vigor].

Artículo 17. Transposición

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a lo establecido en la presente Directiva a más tardar el [24 meses después de la entrada en vigor]. Informarán de ello inmediatamente a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, estas incluirán una referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

Los Estados miembros aplicarán dichas disposiciones a partir del [24 meses después de la entrada en vigor].

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión el texto de las principales disposiciones de Derecho interno que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva y las plataformas nacionales en línea sobre reparaciones y bienes sujetos a reacondicionamiento creadas en virtud de la presente Directiva.

Artículo 18. Entrada en vigor

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

Artículo 19. Destinatarios

Los destinatarios de la presente Directiva son los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo, la presidenta; por el Consejo, el presidente

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

Control del principi de subsidiarietat amb relació a la Proposta de reglament del Parlament Europeu i del Consell relatiu a l'homologació i la vigilància del mercat de les màquines mòbils no de carretera que circulen per vies públiques i pel qual es modifica el Reglament (UE) 2019/1020

295-00214/13

TEXT PRESENTAT

Tramesa de la Secretaria de la Comissió Mixta de la Unió Europea del 31.03.2023

Reg. 95772 / Admissió a tràmit: Mesa de la Comissió d'Acció Exterior, Unió Europea i Cooperació, 03.04.2023

Asunto: Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación y la vigilancia del mercado de las máquinas móviles no de carretera que circulan por vías públicas y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020 (texto pertinente a efectos del EEE) [COM (2023) 178 final] [2023/0090 (COD)] {SEC (2023) 145 final} {SWD (2023) 64 final} {SWD (2023) 65 final} {SWD (2023) 66 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 habi-

litado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea:
cmue@congreso.es

Secretaría de la Comisión Mixta para la Unión Europea

Bruselas, 30.3.2023 COM(2023) 178 final 2023/0090 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación y la vigilancia del mercado de las máquinas móviles no de carretera que circulan por vías públicas y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020 (texto pertinente a efectos del EEE) {SEC(2023) 145 final} - {SWD(2023) 64 final} - {SWD(2023) 65 final} - {SWD(2023) 66 final}

Exposición de motivos

1. Contexto de la propuesta

Razones y objetivos de la propuesta

La presente propuesta tiene por objeto colmar una laguna en la legislación de la UE relativa a las máquinas móviles no de carretera. Las máquinas móviles no de carretera conforman una amplia categoría de máquinas equipadas con un medio para su propia propulsión. Estas máquinas se utilizan habitualmente en determinados sectores o para usos específicos, por ejemplo, como equipos de construcción, agrícolas, de jardinería, municipales o para la manipulación de materiales. Muchos aspectos técnicos de las máquinas móviles no de carretera están armonizados a nivel de la UE (por ejemplo, seguridad de las máquinas, compatibilidad electromagnética, emisiones sonoras mientras la máquina está en funcionamiento, emisiones de escape, etc.). Además, algunas de esas máquinas han de circular ocasionalmente por la vía pública, principalmente para transportarlas de un lugar de trabajo a otro, y, como consecuencia de ello, también se introducen en el mercado de la Unión con ese fin. Sin embargo, el establecimiento de requisitos, por ejemplo en materia de seguridad, únicamente para la circulación de máquinas móviles en la vía pública sigue siendo competencia exclusiva de los Estados miembros.

La existencia en la actualidad de diferentes regímenes reguladores nacionales genera costes y cargas administrativas adicionales para el sector de las máquinas móviles no de carretera. Un estudio de costes y beneficios realizado por la Comisión Europea en 2019 indicó que el establecimiento de requisitos uniformes a nivel de la UE podría ayudar al sector a ahorrar entre un 18 y un 22 % en costes de cumplimiento. Se espera que, durante un período de diez años, esta propuesta pueda generar un ahorro de hasta 846 millones EUR para todas las partes interesadas. Dado que el coste administrativo se estima en el 4 % del total, se calcula que el **ahorro administrativo** global asciende a **3,38 millones EUR al año**. En particular, la necesidad de cumplir los diversos requisitos nacionales de circulación vial en las fases de diseño, ensayo y fabricación de estas máquinas genera costes adicionales para los fabricantes. La falta de armonización retrasa la introducción de nuevos productos en la UE y constituye un obstáculo de entrada, especialmente para las pequeñas y medianas empresas (pymes). Asimismo, obstaculiza la circulación de máquinas móviles en toda la UE. La finalidad de la presente propuesta es subsanar esta situación estableciendo normas armonizadas para las máquinas móviles no de carretera a fin de reforzar el mercado único, garantizando al mismo tiempo un elevado nivel de seguridad vial.

Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial

Diversos aspectos de las máquinas móviles no de carretera llevan muchos años armonizados a escala de la UE, como los requisitos esenciales de salud y seguri-

dad relativos al diseño y la fabricación de máquinas (Directiva 2006/42/CE)¹, las emisiones contaminantes de las máquinas móviles no de carretera [Reglamento (UE) 2016/1628]², las emisiones sonoras de determinados tipos de máquinas (Directiva 2000/14/CE)³ y las perturbaciones electromagnéticas generadas por estas máquinas (Directiva 2014/30/CE)⁴.

La Directiva 2006/42/CE, relativa a las máquinas, es la principal base normativa para la libre circulación de máquinas móviles no de carretera en el mercado único. Exige que las máquinas móviles de este tipo que se introduzcan en el mercado único cumplan los requisitos esenciales de salud y seguridad establecidos en su anexo I. Estos requisitos abarcan aspectos de la función de desplazamiento de las máquinas móviles fuera de la vía pública, como la desaceleración, la parada, el frenado, las plazas de asiento, los sistemas de retención, etc. Sin embargo, los requisitos esenciales de salud y seguridad establecidos en la Directiva relativa a las máquinas solo están diseñados para abordar la seguridad en el trabajo (es decir, cuando la máquina está en funcionamiento), pero no cubren los aspectos de seguridad relacionados con la circulación de estas máquinas en la vía pública⁵.

Numerosos aspectos de la seguridad técnica de los vehículos, incluidos los requisitos para la circulación por carretera, están armonizados a escala de la UE por la legislación sobre homologación de tipo de vehículos, como el Reglamento (UE) 2018/858, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques, o el Reglamento (UE) n.º 167/2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos. Sin embargo, estos actos legislativos no comprenden las máquinas móviles no de carretera automotoras.

La propuesta sigue, en la medida de lo posible, el enfoque y la estructura del marco de la UE para la homologación de tipo de los vehículos de motor [Reglamento (UE) 2018/858]⁶ y los vehículos agrícolas y forestales [Reglamento (UE) n.º 167/2013]⁷, a fin de maximizar la coherencia con la legislación vigente sobre vehículos. Por lo que se refiere a los requisitos técnicos y las disposiciones administrativas, la propuesta se basa estrechamente en el Reglamento (UE) n.º 167/2013. Por otra parte, en cuanto a la vigilancia del mercado, la propuesta sigue disposiciones similares a las incluidas en el Reglamento (UE) 2018/858, que también se basan en el nuevo marco legislativo⁸. Además, en el mismo sentido, introduce un Foro de Intercambio de Información sobre la Garantía de Cumplimiento para ayudar a las autoridades nacionales a aplicar y hacer cumplir los requisitos del presente Regla-

1. Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a las máquinas.

2. Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera.

3. Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre.

4. Directiva 2014/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de compatibilidad electromagnética.

5. El 21 de abril de 2021, la Comisión adoptó una propuesta de un nuevo Reglamento relativo a las máquinas y sus partes y accesorios para sustituir a la Directiva relativa a las máquinas en vigor. Al igual que la Directiva vigente, el Reglamento propuesto no abarcará los aspectos de seguridad relacionados con la circulación de máquinas móviles en la vía pública. Las negociaciones interinstitucionales sobre la propuesta de Reglamento están en curso. El Reglamento propuesto puede consultarse en: <https://ec.europa.eu/docsroom/documents/45508?locale=es>.

6. 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 (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

7. Reglamento (UE) n.º 167/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de febrero de 2013, relativo a la homologación de los vehículos agrícolas o forestales, y a la vigilancia del mercado de dichos vehículos (DO L 60 de 2.3.2013, p. 1).

8. En 2008 se adoptó un nuevo marco legislativo para mejorar el mercado único de bienes y reforzar las condiciones para introducir una amplia gama de productos en el mercado de la UE. Este paquete de medidas tiene por objeto mejorar la vigilancia del mercado e impulsar la calidad de las evaluaciones de la conformidad. También aclara el uso del mercado CE y crea un conjunto de medidas para su uso en la legislación sobre productos (https://single-market-economy.ec.europa.eu/single-market/goods/new-legislative-framework_es).

mento de manera uniforme en toda la Unión. Con ello se garantizan unas condiciones de competencia equitativas y se evita la aplicación de prácticas divergentes dentro de la Unión.

La propuesta no afecta a la aplicabilidad de otros actos legislativos de la Unión a los que están sujetas las máquinas móviles no de carretera y complementa, entre otros, la legislación de la Unión en los siguientes ámbitos:

- a) los requisitos esenciales de salud y seguridad relativos al diseño y la fabricación de máquinas, como la Directiva 2006/42/CE;
- b) las emisiones contaminantes de las máquinas no de carretera, como el Reglamento (UE) 2016/1628;
- c) las emisiones sonoras, como la Directiva 2000/14/CE;
- d) la compatibilidad electromagnética, como la Directiva 2014/30/UE o la Directiva 2014/53/UE.

Coherencia con otras políticas de la Unión

Esta iniciativa es coherente con los marcos legislativos vigentes de la legislación de armonización de la UE y los complementa, en particular el marco para la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos y el nuevo marco legislativo, tal como se ha mencionado anteriormente.

Asimismo, contribuye a la puesta en práctica de las estrategias de la UE sobre la legislación del mercado único y de la Estrategia Industrial de la UE. Simplificará los requisitos reglamentarios para los fabricantes de máquinas móviles no de carretera en consonancia con la Comunicación de la Comisión titulada «Actualizar y simplificar el acervo comunitario»⁹, en la que se señalaba que el sistema de homologación de tipo de los vehículos de motor era un ámbito prioritario para la simplificación de la legislación comunitaria. En efecto, la presente iniciativa se ocupa de una de las últimas categorías restantes de vehículos que circulan por carretera. La iniciativa también forma parte de los esfuerzos por acelerar la transformación ecológica y digital de la industria de la UE promovidos por la actualización de la Estrategia Industrial de mayo de 2021¹⁰.

Por último, la propuesta contribuye a la consecución del objetivo que se ha marcado la UE de conseguir que las carreteras sean más seguras recogido, en particular, en el documento de trabajo de los servicios de la Comisión titulado «EU Road Safety Policy Framework 2021-2030. Next steps towards «Vision Zero»» [«Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030. Próximos pasos hacia la «Visión Cero»», documento en inglés]¹¹. La Comisión adoptó este documento de trabajo como parte del paquete «Europa en movimiento» en mayo de 2018. En él se expone qué se está haciendo para llevar a la práctica la política de seguridad vial de la UE.

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

La propuesta crea un marco regulador armonizado para las máquinas móviles no de carretera a fin de sustituir, tras un período transitorio, los diferentes regímenes

9. Comunicación de la Comisión al Consejo, al Parlamento Europeo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «Actualizar y simplificar el acervo comunitario», de 11 de febrero de 2003 [COM(2003) 71 final] (<https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2003:0071:FIN:es:PDF>).

10. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, «Actualización de la nueva estrategia industrial de 2020: Creación de un mercado único más sólido para la recuperación de Europa» [COM(2021) 350 final] (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=COM:2021:350:FIN>).

11. Documento de trabajo de los Servicios de la Comisión SWD(2019) 283 final (<https://transport.ec.europa.eu/system/files/2021-10/SWD2190283.pdf>).

reguladores que existen actualmente en los Estados miembros. Su objetivo es mejorar el funcionamiento del mercado único, garantizando al mismo tiempo un alto nivel de seguridad vial. Los diferentes regímenes reguladores de los Estados miembros han creado discrepancias en el mercado único, suponen una carga económica y administrativa y crean obstáculos a la libre circulación de máquinas móviles no de carretera. La armonización de las normas de seguridad para la circulación por carretera de las máquinas móviles no de carretera y garantizar su libre circulación en lo que respecta a esos aspectos solo puede hacerse a nivel de la UE.

Sin la intervención de la UE, el mercado único seguirá estando fragmentado, lo que propiciará que los requisitos para que las máquinas móviles circulen por carretera difieran cada vez más en los distintos territorios de la UE.

La creación de un marco de homologación de tipo UE para las máquinas móviles y el correspondiente marco de vigilancia del mercado es el único medio para lograr un mercado único más justo y profundo para el sector. La legislación nacional no podría lograr estos resultados en un grado comparable. De hecho, la aplicación de diferentes criterios nacionales crea barreras a la entrada para los fabricantes establecidos en un Estado miembro que desean exportar a otros Estados miembros. Esta situación conlleva que estos fabricantes tengan que adaptar sus productos a los requisitos nacionales específicos de cada Estado miembro y asumir los costes reglamentarios asociados.

Proporcionalidad

La propuesta se atiene al principio de proporcionalidad, pues no va más allá de lo necesario para alcanzar los objetivos de asegurar el correcto funcionamiento del mercado único y ofrecer, al mismo tiempo, un elevado nivel de seguridad vial a la ciudadanía.

La propuesta sigue la lógica, con algunas adaptaciones, del marco de homologación de tipo de los vehículos de motor y los vehículos agrícolas y forestales, como se ha mencionado anteriormente. Este marco de referencia ha demostrado su idoneidad para estimular un mercado único de este tipo de vehículos. Puesto que se mantiene un alto grado de similitud entre la propuesta y el marco de homologación de tipo UE para los vehículos de motor, la carga administrativa de la ejecución del acto se verá reducida. En la medida de lo posible, y cuando ha estado debidamente justificado, el marco se ha simplificado para tener en cuenta que varios aspectos de seguridad de estas máquinas ya están regulados por los requisitos esenciales de salud y seguridad establecidos en el anexo I de la Directiva relativa a las máquinas.

Elección del instrumento

Se considera adecuado y necesario utilizar un reglamento porque este instrumento ofrece garantías sobre la aplicación directa y armonizada de los procedimientos y requisitos establecidos en el presente acto. Con una directiva, que requiere transposición, se corre el riesgo de utilizar recursos considerables de las Administraciones nacionales sin aportar valor añadido en términos de seguridad vial. El carácter técnico y detallado de la armonización, así como la frecuente adaptación al progreso técnico, limitan las posibilidades prácticas de que las Administraciones nacionales se aparten de las disposiciones contempladas en la presente propuesta.

La propuesta sigue basándose en el «planteamiento por niveles» ya introducido en el marco de homologación de tipo UE aplicable a los vehículos de motor. Este planteamiento contempla la legislación en tres etapas:

- el Parlamento Europeo y el Consejo establecen las disposiciones fundamentales y el ámbito de aplicación en un reglamento basado en el artículo 114 del TFUE siguiendo el procedimiento legislativo ordinario;
- las especificaciones técnicas detalladas basadas en las disposiciones fundamentales se establecerán en actos delegados adoptados por la Comisión de conformidad con el artículo 290 del TFUE; y

– la Comisión adoptará los actos de ejecución que contengan las disposiciones administrativas, como los modelos de ficha de características, certificado de homologación de tipo, certificado de conformidad, etc., de conformidad con el artículo 291 del TFUE.

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

Consultas con las partes interesadas

Durante los últimos años se han venido celebrando numerosas consultas sobre este expediente, a saber:

En 2016, se realizaron encuestas a treinta y cinco partes interesadas para incorporar su contribución a un estudio sobre la armonización en la UE de los requisitos para la circulación por carretera de las máquinas móviles no de carretera¹².

En 2017, se recibieron observaciones sobre la evaluación inicial de impacto¹³ y se organizó un seminario para recabar las opiniones de las autoridades nacionales (Ministerios de Transporte) sobre las posibles opciones de actuación en adelante.

En 2018, se organizó un segundo seminario para mantener un debate más profundo sobre la opción de actuación preferida e iniciar el diálogo sobre los requisitos técnicos¹⁴.

En 2019, se realizaron encuestas a noventa partes interesadas para incorporar su contribución a un estudio de costes y beneficios¹⁵, entre mayo y septiembre de 2019 se llevó a cabo una consulta específica destinada a los Estados miembros en las veintitrés lenguas de la UE a través de EU Survey¹⁶ y en diciembre del mismo año se celebró un seminario dirigido a las autoridades de los Estados miembros, los servicios técnicos, los organismos notificados y las organizaciones de partes interesadas de ámbito europeo para compartir los resultados del estudio de costes y beneficios y la consulta específica, y para debatir en mayor profundidad las opciones de actuación, el ámbito de aplicación y los requisitos técnicos¹⁷.

En 2020, se puso en marcha una consulta pública en las veintitrés lenguas de la UE a través de EU Survey a la que se pudo responder durante doce semanas, entre noviembre de 2020 y febrero de 2021¹⁸.

En 2021, se organizó un seminario con todas las principales partes interesadas para compartir las conclusiones más destacadas del proceso de consulta pública y

12. «Study on the EU harmonisation of the requirements for the road circulation of mobile machinery» [«Estudio sobre la armonización en la UE de los requisitos para la circulación por carretera de las máquinas móviles», documento en inglés]. ECORYS, 2016. Disponible en: https://single-market-economy.ec.europa.eu/sectors/mechanical-engineering/mobile-machinery_en.

13. Disponible en: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_es.

14. Los documentos de trabajo están disponibles en la biblioteca del grupo de interés de la plataforma CIRCABC «Nueva iniciativa legislativa. Requisitos de homologación para la circulación por carretera de máquinas móviles no de carretera».

15. «Cost/benefit analysis study for Impact Assessment on road circulation of Non-road mobile machinery» [«Estudio de análisis de costes y beneficios para la evaluación de impacto sobre la circulación por carretera de máquinas móviles no de carretera», documento en inglés], PPMI, 2019. Disponible en: <https://op.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/c0d598e2-17d8-11ea-8c1f-01aa75ed71a1>.

16. Documento de trabajo «NRMM-2019.03 MS Targeted Consultation Feedback» [«NRMM-2019.03 Observaciones formuladas en la consulta específica de los Estados miembros», documento en inglés], en el que se resumen las conclusiones de la consulta específica realizada por la Comisión sobre las diferencias entre los sistemas de homologación de los Estados miembros para la circulación por carretera de máquinas móviles no de carretera. Disponible en la biblioteca del grupo de interés de la plataforma CIRCABC «Nueva iniciativa legislativa. Requisitos de homologación para la circulación por carretera de máquinas móviles no de carretera».

17. En la biblioteca del grupo de interés de la plataforma CIRCABC «Nueva iniciativa legislativa. Requisitos de homologación para la circulación por carretera de máquinas móviles no de carretera» pueden consultarse los documentos de trabajo, como «NRMM-2019.07 Draft Minutes Workshop NRMM 9 Dec 2019 rev1» [«NRMM-2019.07 Proyecto de actas del seminario NRMM de 9 de diciembre de 2019 rev1», documento en inglés], en el que se resume el diálogo mantenido con las partes interesadas.

18. Las conclusiones de la consulta pública están disponibles en: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_es.

avanzar en las opciones de actuación, el ámbito de aplicación y los requisitos técnicos¹⁹.

En 2022, se organizó un seminario con todas las principales partes interesadas para compartir y recabar opiniones sobre las características más destacadas de la propuesta legislativa para la homologación vial de las máquinas móviles no de carretera que se estaba preparando²⁰.

Además, se organizaron varias reuniones bilaterales con las partes interesadas para analizar en mayor profundidad determinados aspectos del expediente.

A continuación se comparan de manera resumida las opiniones de las partes interesadas sobre las opciones de actuación (la mayoría de las opiniones):

Opción de actuación	Autoridades de homologación vial de los Estados miembros	Fabricantes y distribuidores	Empresas de alquiler y usuarios finales	Servicios técnicos
OA 0: Situación de partida	-	-	-	-
OA 1.a: Homologación de tipo	-	-	-	Preferida
OA 1b: Homologación de tipo simplificada	Preferida	Preferida	Preferida	-
OA 2: Mercado CE	-	-	-	-
Directiva	-	-	-	-
Reglamento	Preferida	Preferida	Preferida	Preferida
Obligatoria	Preferentemente voluntaria en un primer momento, y obligatoria más adelante.	-	-	Preferida
Facultativa		Preferida	Preferida	-
Máquinas automotoras y remolcadas incluidas en el ámbito de aplicación	-	Preferida	-	-
Solo máquinas automotoras incluidas en el ámbito de aplicación	Preferida	-	Preferida	-
Sin límite máximo de velocidad de fabricación		Preferida	-	-
Límite máximo de velocidad de fabricación de 40 km/h	Preferida	-	Preferida	-

Evaluación de impacto

La presente propuesta va acompañada de una evaluación de impacto. Puede encontrarse información al respecto en la dirección siguiente: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/1198-Road-circulation-requirements-for-mobile-machinery_es.

19. En la biblioteca del grupo de interés de la plataforma CIRCABC «Nueva iniciativa legislativa. Requisitos de homologación para la circulación por carretera de máquinas móviles no de carretera» pueden consultarse los documentos de trabajo, como «NRMM-2021.05 Draft Minutes Workshop NRMM 6 May 2021» [«NRMM-2021.05 Proyecto de actas del seminario NRMM de 6 de mayo de 2021», documento en inglés], en el que se resume el diálogo mantenido con las partes interesadas.

20. Documento de trabajo «NRMM-2022.02 220608_Presentation Workshop NRMM 08.06» [«NRMM-2022.02 220608 Presentación seminario NRMM 08.06», disponible en inglés], disponible en la biblioteca del grupo de interés de la plataforma CIRCABC «Nueva iniciativa legislativa. Requisitos de homologación para la circulación por carretera de máquinas móviles no de carretera».

A continuació se exposen les opcions de actuació considerades.

- Opció 0 (situació de partida). No hacer nada.
- Opció 1: homologació UE de toda la màquina mòbil concedida por las autoridades de los Estados miembros (antiguo enfoque). Esta opción de actuación se ajusta a los principios de la legislación de la UE sobre vehículos, en la que las especificaciones técnicas para cumplir los requisitos generales se integran en la legislación.
 - 1.a: homologación de tipo. La homologación vial de la mayoría de los componentes, sistemas y unidades técnicas independientes implicaría la intervención de un tercero.
 - 1.b: homologación de tipo simplificada. En el caso de los componentes, sistemas y unidades técnicas independientes más cruciales para la seguridad vial, la evaluación de la conformidad implicaría la intervención de un tercero (organismo autorizado independiente). En el caso de los componentes, sistemas y unidades técnicas independientes que sean menos cruciales para la seguridad vial, la evaluación de la conformidad se basaría en informes o la autocertificación del fabricante.

• Opció 2: marcado CE de toda la màquina mòbil concedido por el fabricante (nuevo enfoque). Esta opción de actuación se ajusta a los principios de la nueva legislación de la UE sobre el uso no de carretera de máquinas móviles (por ejemplo, la Directiva relativa a las máquinas), en la que solo los requisitos esenciales de seguridad están integrados en la legislación, no las especificaciones técnicas detalladas.

En principio, todas las opciones pueden ponerse en práctica mediante la adopción de una directiva o un reglamento.

También se evaluaron los siguientes aspectos de la legislación: i) hacer que sea obligatoria (en sustitución de las veintisiete normativas nacionales actuales) u optativa (una alternativa a las veintisiete normativas nacionales actuales); ii) incluir (o no) los equipos remolcados en el ámbito de aplicación; y iii) limitar (o no) el ámbito de aplicación a las máquinas móviles no de carretera con una velocidad máxima de fabricación no superior a 40 km/h.

La opción de actuación preferida es la 1.b (homologación de tipo simplificada), con carácter obligatorio (tras un período transitorio), que abarca exclusivamente las máquinas automotoras (no remolcadas), con un límite de velocidad máxima de fabricación de 40 km/h, en forma de reglamento.

El sistema de homologación de tipo que detalla las especificaciones técnicas en la legislación es el marco ampliamente aceptado y fiable para la seguridad vial en la UE. Debe simplificarse para ser proporcionado y tener en cuenta las características de las máquinas móviles no de carretera (baja frecuencia de circulación). Lo más adecuado parece ser una política de obligatoriedad tras un período transitorio, durante el cual los fabricantes tendrán la opción de solicitar la homologación de tipo UE (y beneficiarse de la libre circulación) o de solicitarla con arreglo a la legislación nacional (válida únicamente para el país de que se trate).

Las normas solo abarcarían las máquinas automotoras, ya que la inmensa mayoría de los equipos remolcados ya pueden ser objeto de una homologación de tipo con arreglo a otras categorías de vehículos. Las máquinas cubiertas por el reglamento tendrían una velocidad máxima de fabricación de 40 km/h. Para este tipo de máquinas no se considera necesaria ni apropiada una velocidad superior. De hecho, los fabricantes de vehículos más rápidos pueden, en principio, optar por los procedimientos de homologación de tipo disponibles en la actualidad para el resto de categorías de vehículos.

Habida cuenta de que las emisiones sonoras de la mayoría de las máquinas móviles no de carretera en cuestión ya están cubiertas por la Directiva 2000/14/CE²¹, que

21. Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre.

las máquinas móviles no de carretera representan una parte ínfima de los vehículos que circulan por las carreteras de la UE, y que la velocidad máxima de fabricación en cuestión se limitará a 40 km/h, no parece necesario prever requisitos específicos de ruido además de los ya existentes.

Por último, dado que los requisitos técnicos serán muy detallados y no dejarán prácticamente ningún margen de apreciación a los Estados miembros a la hora de transponerlos, es preferible un reglamento.

La aplicación de una política armonizada de homologación de tipo simplificada para la circulación por carretera tendrá las siguientes consecuencias para las partes interesadas.

- Los fabricantes y distribuidores: i) podrán entrar en el mercado con mayor facilidad; ii) se ahorrarán los retrasos relacionados con las múltiples homologaciones de los países de la UE; iii) disfrutarán de una reducción del 20 % en los costes de cumplimiento; iv) mejorarán su competitividad dentro y fuera de la UE.

- Las empresas de alquiler y los usuarios finales: i) disfrutarán de una reducción del 20 % en los costes de cumplimiento; ii) utilizarán y revenderán fácilmente máquinas a través de las fronteras interiores de la UE; iii) dispondrán de una oferta mayor de máquinas móviles no de carretera; iv) tendrán acceso a diseños más innovadores.

- Las autoridades de los Estados miembros: tendrán que adaptarse a los nuevos sistemas, aunque las autoridades afectadas no lo consideran un problema ni una carga significativa.

- Los servicios técnicos: tendrán que adaptarse al nuevo sistema y experimentarán un aumento de la carga de trabajo y de los ingresos, situación que podría atenuarse por la probabilidad de que el número de homologaciones disminuya, ya que los fabricantes solo tendrán que someterse a ellas en un país de la UE.

- Los usuarios de la vía pública: se beneficiarán de normas armonizadas que garanticen un elevado nivel de seguridad vial en toda la UE.

Los beneficios totales para los agentes económicos son los siguientes: un ahorro neto estimado de 846 millones EUR a lo largo de diez años, de los cuales 502 millones EUR corresponden a los fabricantes y distribuidores y 344 millones EUR a las empresas de alquiler y los usuarios finales. El aumento del volumen de negocios de los servicios técnicos se ve parcialmente neutralizado por una disminución del número total de homologaciones.

El ahorro previsto compensa con diferencia los costes estimados para los fabricantes, distribuidores, empresas de alquiler y usuarios finales. El ahorro neto ya se ha indicado un poco más arriba.

En el sector de las máquinas móviles no de carretera, el 98 % de las empresas son pymes, que representan el 18 % de los ingresos y el 30 % de los puestos de trabajo. Muchas pymes son grandes exportadoras y se beneficiarán significativamente de contar con normas simplificadas a escala de la UE. Otras podrán seguir aplicando las normas nacionales. Se calcula que el ahorro neto para las pymes ascenderá a 152 millones EUR a lo largo de diez años.

El beneficio social que se prevé es el aumento de la seguridad vial en toda la UE.

El Comité de Control Reglamentario emitió su dictamen el 10 de diciembre de 2021, a raíz del cual la presente evaluación de impacto se revisó como sigue:

B) Resumen de las constataciones

1) El informe no explica suficientemente por qué el reconocimiento mutuo no funciona en este sector y por qué el fomento del respeto del principio de reconocimiento mutuo no es una de las opciones de actuación.

La sección 2, en la que se describe el problema, ahora analiza con más detalle por qué el reconocimiento mutuo no funciona en el sector de las máquinas móviles no de carretera, a pesar de ser un ámbito de reglamentación técnica sin armonización a escala de la UE. Además, el análisis de por qué el reconocimiento mutuo no funciona ni funcionaría en el futuro se ha ampliado en las secciones 5.1 y 5.3, explicando por qué se descartó una opción de actuación destinada a promover la aplicación práctica del principio de reconocimiento mutuo.

2) El informe no aporta pruebas convincentes de que la falta de normas armonizadas conlleve un mayor número de accidentes con máquinas móviles no de carretera implicadas. No justifica por qué la iniciativa aspira a la igualdad de requisitos y soluciones técnicas para la seguridad vial.

En la sección 7 se explica mejor por qué es probable que los requisitos armonizados aumenten el nivel de seguridad vial de las máquinas móviles no de carretera en toda la UE, y por qué la seguridad vial requiere requisitos y soluciones técnicas iguales, y no solo requisitos suficientemente estrictos. Esto respalda la elección de la opción preferida, ya que uno de los principales factores determinantes es su mayor puntuación en términos de seguridad vial. La evaluación de las opciones en la sección 6 explica de qué manera contribuirá esta iniciativa específicamente a la seguridad vial y especifica si todas las opciones pueden alcanzar los objetivos. En la sección 4, relativa al objetivo específico, se analizan las limitaciones de la seguridad vial como objetivo de la nueva política y cómo, a pesar de ello, la seguridad vial se vería reforzada acometiendo la actuación propuesta.

3) El informe es poco claro respecto a la metodología utilizada para estimar los costes y el ahorro de costes. No presenta la fiabilidad y solidez de la base empírica.

La sección 2, sobre la descripción del problema, ofrece ahora un resumen de las diferentes categorías de costes, describiendo con más detalle los costes soportados por cada uno de los grupos afectados (fabricantes, distribuidores, empresas de alquiler, usuarios finales y autoridades). Asimismo, en la sección 2 se explica cómo se calculan los costes indirectos y se examina si son realistas o existe el riesgo de sobrestimarlos, y se especifica a qué costes y ahorros corresponden. Se han añadido aclaraciones adicionales sobre la metodología utilizada para estimar los costes y el ahorro de costes, las fuentes de información y las principales hipótesis en las secciones 2 y 6, así como en el anexo 1, donde se ha evaluado la fiabilidad de las estimaciones, así como las posibles incertidumbres que afectan a la base empírica.

4) No está claro por qué el informe no evalúa los elementos de diseño adicionales como parte de las principales opciones de actuación. No explica en qué medida la evaluación de los impactos y la elección de la opción preferida cambiarían de tenerse en cuenta en el análisis estos elementos de diseño.

El informe justifica en la sección 6 por qué los elementos de diseño adicionales que afectan al carácter obligatorio y al ámbito de aplicación de las normas armonizadas se evalúan por separado de las principales opciones de actuación. En la sección 7, también calcula los impactos derivados de las decisiones tomadas sobre estos elementos de diseño. En particular, el informe examina en la sección 7 los cambios que experimentarían los impactos estimados si coexistieran normas nacionales y de la UE o se limitara el ámbito de aplicación. También precisa que la elección de la opción preferida no cambiaría a la luz de estos elementos de diseño específicos. Los costes y beneficios del cuadro normalizado del anexo 3 se han modificado para incorporar los elementos de diseño adicionales que forman parte de la opción preferida.

Recomendaciones del Comité	Cambios introducidos
C) Qué mejorar	
1) Reconocimiento mutuo	La sección 2, relativa a la descripción del problema, analiza con más detalle por qué el reconocimiento mutuo no funciona en el sector de las máquinas móviles, a pesar de ser un ámbito de reglamentación técnica sin armonización a escala de la UE, y por qué, en consecuencia, no existe ninguna opción de actuación destinada a promover la aplicación práctica del principio de reconocimiento mutuo.
2) La descripción del problema debe ofrecer un resumen claro de las diferentes categorías de costes.	En la sección 2, dedicada a la descripción del problema, se exponen con más detalle los costes soportados por los fabricantes debidos a los retrasos en la entrada en el mercado, distinguiéndolos claramente de los costes directos, y se explica cómo se calculan respecto a cada uno de los grupos afectados (fabricantes, distribuidores, usuarios, empresas de alquiler y autoridades). Los anexos 1 y 4 contienen más información sobre las limitaciones de los datos y los métodos de cálculo.
3) Necesidad de requisitos armonizados	En la sección 6 se explica por qué es probable que los requisitos armonizados aumenten el nivel de seguridad vial de las máquinas móviles en toda la UE, y por qué la seguridad vial requiere requisitos y soluciones técnicas iguales, y no solo requisitos suficientemente estrictos.
4) La seguridad vial como objetivo secundario	La sección 4 explica claramente que la seguridad vial es un objetivo secundario y no uno de los principales objetivos específicos. En la sección 6 se aclara cómo contribuirá esta iniciativa específicamente a la seguridad vial y cómo, y en qué medida, cada una de las opciones puede alcanzar los objetivos fijados.
5) Nueva política frente a legislación de ejecución	La sección 8 aclara lo que se ha decidido ahora, sobre la base de esta evaluación de impacto, y lo que se decidirá más adelante mediante legislación de ejecución.
6) Metodología utilizada para cuantificar los costes y el ahorro	La sección 6 recoge las fuentes de información y las principales hipótesis, sobre las que se proporciona información más detallada en los anexos 1 y 4, evaluando la fiabilidad de las estimaciones y las posibles incertidumbres que afectan a la base empírica.
7) Evaluación de elementos de diseño adicionales	En la sección 6 se explica por qué los elementos de diseño adicionales que afectan al ámbito de aplicación y a la adopción de normas armonizadas se evalúan por separado del análisis de las principales opciones de actuación, y se examinan los cambios que experimentarían los impactos como consecuencia de las decisiones tomadas sobre estos elementos de diseño. El cuadro de costes y beneficios del anexo 4 incluye los elementos de diseño adicionales que forman parte de la opción preferida.

4. Repercusiones presupuestarias

Los Estados miembros tendrán que soportar algunos costes de adaptación al nuevo Reglamento. Sin embargo, dado que ya gestionan varios marcos de homologación de tipo para otros vehículos, disponen de la estructura y los servicios técnicos necesarios para dar cumplimiento a este Reglamento adicional sin que ello imponga una carga significativa.

Esta iniciativa no tiene incidencia en el presupuesto de la UE.

5. Otros elementos

Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

Una vez ejecutada, los impactos reales de la opción de actuación elegida deben ser objeto de seguimiento y comparación con los objetivos e impactos previstos. Un grupo de expertos de la Comisión se reunirá periódicamente y recabará asesoramiento especializado del sector de las máquinas móviles, con el fin de analizar la aplicabilidad y la ejecución del presente Reglamento en todos los países de la UE.

Se proponen los siguientes indicadores, como mínimo, para recabar la información necesaria:

- número de homologaciones UE de máquinas móviles no de carretera nuevas concedidas en cada Estado miembro;
- número de homologaciones nacionales de máquinas móviles nuevas concedidas en cada Estado miembro, en comparación con el promedio de homologaciones nacionales concedidas en los últimos cinco años civiles anteriores a la entrada en aplicación del nuevo Reglamento;
- notificaciones de accidentes de tráfico con máquinas móviles por parte de los Estados miembros;
- costes directos de cumplimiento derivados de la homologación de tipo UE por cada nuevo tipo de máquina (este indicador solo puede evaluarse mediante un proceso basado en encuestas como el realizado en el marco del estudio de evaluación de impacto; la realización de una nueva encuesta de este tipo tras la plena ejecución de la nueva legislación proporcionaría una cifra comparativa), y
- ahorro de costes indirectos con homologación UE por cada nuevo tipo de máquina (retrasos en el mercado): mediante un proceso basado en encuestas, tras la plena ejecución de la nueva legislación.

El nuevo Reglamento debe evaluarse en un plazo de cinco años a partir de su entrada en aplicación.

Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

En la medida de lo posible, la propuesta sigue la estructura del Reglamento (UE) n.º 167/2013. El acto propuesto es pertinente a efectos del Espacio Económico Europeo (EEE) y, por consiguiente, debe hacerse extensivo a él.

Capítulo I

En este capítulo se expone el objetivo de la propuesta, a saber:

- establecer los requisitos técnicos para la seguridad vial de las máquinas móviles no de carretera incluidas en el ámbito de aplicación de la propuesta, así como las disposiciones administrativas para la homologación de tipo UE de dichas máquinas; y
- fijar las normas y los procedimientos para la vigilancia del mercado de las máquinas móviles no de carretera que entren en el ámbito de la homologación de tipo UE de conformidad con la presente propuesta.

Además, determina el ámbito de aplicación, estableciendo que se aplica a las máquinas móviles no de carretera introducidas en el mercado de la UE y enumerando excepciones específicas. Por ejemplo, este capítulo dispone que la propuesta no se aplica a las homologaciones individuales, a ningún vehículo que entre en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 167/2013, el Reglamento (UE) n.º 168/2013 o el Reglamento (UE) 2018/858, ni a las máquinas no de carretera con una velocidad máxima de fabricación superior a 40 km/h.

Por último, en el artículo 3 recoge las definiciones de los términos utilizados en la propuesta.

Capítulo II

Este capítulo establece las obligaciones de los Estados miembros, las autoridades de homologación y los agentes económicos (fabricantes, representantes del fabricante, importadores y distribuidores).

En particular, obliga a los Estados miembros a:

- permitir la introducción en el mercado, la matriculación o la puesta en servicio únicamente de máquinas móviles no de carretera que cumplan los requisitos establecidos en la propuesta; y

- organizar y llevar a cabo actividades de vigilancia del mercado y controles de las máquinas móviles no de carretera que entren en el mercado de conformidad con los capítulos IV, V y VII del Reglamento (UE) 2019/1020.

Los fabricantes están obligados a garantizar que solo se introduzcan en el mercado máquinas no de carretera conformes.

Asimismo, enumera los requisitos técnicos para la seguridad vial de las máquinas móviles no de carretera. Se faculta a la Comisión para adoptar actos delegados que especifiquen los requisitos técnicos, los procedimientos y los ensayos detallados.

Por último, incluye una disposición general que exige que las máquinas móviles no de carretera solo se comercialicen, pongan en servicio o matriculen si son conformes.

Capítulos III a VIII

Estos capítulos recogen disposiciones sobre el procedimiento de homologación de tipo UE y cuestiones conexas, como el certificado de homologación de tipo UE, el certificado de conformidad y el marcado.

Más concretamente, contienen disposiciones sobre los siguientes aspectos: i) la solicitud y el expediente del fabricante que deben presentarse, ii) la forma y el momento en que la autoridad de homologación debe conceder la homologación de tipo, iii) el certificado de homologación de tipo UE y su modificación cuando sea necesario, iv) los procedimientos para demostrar la conformidad con los requisitos técnicos, v) la validez de las homologaciones de tipo UE y vi) la obligación de entregar un certificado de conformidad y de colocar la placa reglamentaria con el marcado.

Capítulo IX

Este capítulo contiene disposiciones sobre la vigilancia del mercado de la UE, los controles de las máquinas no de carretera que entran en el mercado de la UE y los procedimientos de salvaguardia de la UE. Integra disposiciones de la Decisión n.º 768/2008/CE y contiene referencias cruzadas al Reglamento (UE) 2019/1020, relativo a la vigilancia del mercado, adoptado recientemente.

Capítulo X

En virtud de este capítulo, el fabricante está obligado a facilitar información técnica que no difiera de los datos homologados por la autoridad de homologación.

Capítulo XI

Este capítulo establece los requisitos relativos a los servicios técnicos y los procedimientos para su designación.

Capítulo XII

Este capítulo contiene detalles sobre el ejercicio de las competencias de la Comisión para adoptar actos delegados y de ejecución con arreglo a la propuesta.

Capítulo XIII

Este capítulo establece un foro, modifica el Reglamento (UE) 2019/1020, prevé sanciones e informes y especifica las fechas de entrada en vigor y aplicación.

En él, se recoge una disposición transitoria que permite a los Estados miembros, durante un período de ocho años a partir de la fecha de aplicabilidad del Reglamen-

to, aplicar cualquier disposición legislativa nacional sobre homologación de tipo nacional de máquinas móviles no de carretera para circular por la vía pública. En caso de que la máquina no de carretera cumpla dicha legislación nacional no se beneficiará de la libre circulación.

2023/0090 (COD)

Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación y la vigilancia del mercado de las máquinas móviles no de carretera que circulan por vías públicas y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020 (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,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²²,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

(1) Podría ser necesario que las máquinas móviles automotoras, incluidas en el ámbito de aplicación de la Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²³, diseñadas o fabricadas con el propósito de realizar trabajos («máquinas móviles no de carretera») circulen por la vía pública, de forma ocasional o a menudo, principalmente para transportarlas de un lugar de trabajo a otro.

(2) Determinados aspectos del diseño y la fabricación de máquinas móviles no de carretera ya están cubiertos por la legislación de armonización de la Unión, en particular el Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁴, la Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵, la Directiva 2014/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶ o la Directiva 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁷, y la Directiva 2006/42/CE.

(3) Por lo que se refiere a la seguridad de las máquinas móviles, la Directiva 2006/42/CE es el principal acto reglamentario que se aplica a dichas máquinas cuando se introducen en el mercado de la Unión. Establece requisitos esenciales de salud y seguridad que abarcan la función de desplazamiento de las máquinas móviles fuera de la vía pública, como la desaceleración, la parada, el frenado, los puestos de conducción, los sistemas de retención, etc. Sin embargo, los requisitos esenciales de salud y seguridad establecidos en dicha Directiva solo están diseñados para abordar la seguridad cuando la máquina está en funcionamiento, pero no cubren los aspectos de seguridad de estas máquinas cuando circulan por la vía pública.

22. DO C [...] de [...], p. [...].

23. Directiva 2006/42/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de mayo de 2006, relativa a las máquinas y por la que se modifica la Directiva 95/16/CE (DO L 157 de 9.6.2006, p. 24).

24. Reglamento (UE) 2016/1628 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de septiembre de 2016, sobre los requisitos relativos a los límites de emisiones de gases y partículas contaminantes y a la homologación de tipo para los motores de combustión interna que se instalen en las máquinas móviles no de carretera, por el que se modifican los Reglamentos (UE) n.º 1024/2012 y (UE) n.º 167/2013, y por el que se modifica y deroga la Directiva 97/68/CE (DO L 252 de 16.9.2016, p. 53).

25. Directiva 2000/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de mayo de 2000, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre emisiones sonoras en el entorno debidas a las máquinas de uso al aire libre.

26. Directiva 2014/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre la armonización de las legislaciones de los Estados miembros en materia de compatibilidad electromagnética (DO L 96 de 29.3.2014, p. 79).

27. Directiva 2014/53/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de abril de 2014, relativa a la armonización de las legislaciones de los Estados miembros sobre la comercialización de equipos radioeléctricos, y por la que se deroga la Directiva 1999/5/CE (DO L 153 de 22.5.2014, p. 62).

(4) Debido a la ausencia de normas armonizadas sobre la seguridad vial de las máquinas móviles no de carretera, los agentes económicos que fabrican o comercializan máquinas móviles no de carretera en el mercado de la Unión se enfrentan a costes significativos asociados a los diferentes requisitos reglamentarios de los Estados miembros. Además, la seguridad vial de estas máquinas no está garantizada de manera uniforme en todo el territorio de la Unión. Por consiguiente, es necesario establecer normas armonizadas a escala de la Unión con respecto a la seguridad vial de las máquinas móviles no de carretera.

(5) A efectos del desarrollo y el funcionamiento del mercado interior de la Unión, conviene establecer un sistema armonizado de homologación de tipo respecto a la seguridad vial de las máquinas móviles no de carretera destinadas a circular por la vía pública.

(6) Dado que la finalidad del presente Reglamento es abordar los riesgos derivados de la circulación por carretera de las máquinas móviles no de carretera diseñadas y fabricadas para realizar trabajos y no para el transporte de personas, animales o mercancías (salvo el de materiales que contribuyan al funcionamiento de la máquina), este no debe aplicarse a las máquinas cuyo único objetivo sea el mero transporte de personas, animales o mercancías. Por lo tanto, no estarán sujetos al presente Reglamento todos los tipos de nuevos dispositivos de movilidad personal (patinetes eléctricos con o sin sillín, ciclos de pedales con asistencia eléctrica, incluidos los ciclos que proporcionan asistencia eléctrica sin pedaleo y los destinados al transporte de carga comercial, vehículos autoequilibrados, incluidos *hoverboards* y dispositivos de transporte personal autoequilibrados, monociclos eléctricos, monopatines eléctricos y monopatines de una rueda, entre otros).

(7) Habida cuenta de que la finalidad del presente Reglamento es regular la circulación por carretera de las máquinas móviles no de carretera diseñadas y fabricadas para realizar trabajos, y no para transportar trabajadores, las máquinas móviles equipadas con más de tres plazas de asiento, incluida la del conductor, también deben quedar excluidas de él.

(8) El mercado de las máquinas móviles no de carretera está formado mayoritariamente por máquinas de esta clase que no alcanzan grandes velocidades. Además, algunos Estados miembros han fijado un límite de velocidad de 40 km/h para la circulación por carretera de las máquinas móviles no de carretera. Por otro lado, dado que los riesgos para la seguridad vial son proporcionales a la velocidad en carretera, no sería coherente que un marco que aborda los riesgos de seguridad correspondientes a las máquinas móviles no de carretera únicamente y no a los vehículos ordinarios abarcase las máquinas móviles no de carretera rápidas. Por consiguiente, el presente Reglamento no debe aplicarse a las máquinas móviles con una velocidad máxima de fabricación superior a 40 km/h.

(9) Pueden utilizarse homologaciones individuales para las máquinas que circulan en el territorio de un solo Estado miembro, por lo que dichas homologaciones deben excluirse del ámbito de aplicación del presente Reglamento.

(10) Puesto que las pequeñas y medianas empresas fabrican máquinas móviles no de carretera en series cortas, de las cuales el número de unidades comercializadas, matriculadas o puestas en servicio no supera, por año y en cada Estado miembro, las cincuenta unidades por tipo, conviene permitir la homologación de tipo nacional para series cortas, que por consiguiente debe quedar excluida del ámbito de aplicación del presente Reglamento. No obstante, el fabricante debe poder solicitar una homologación de tipo UE para beneficiarse de la libre circulación.

(11) Dado que, en determinados casos, las máquinas móviles no de carretera, debido a sus dimensiones excesivas, no permitirían una maniobrabilidad suficiente en la vía pública o, por el exceso de su peso o masa, podrían dañar el pavimento de las vías públicas u otras infraestructuras viarias, procede conceder a los Estados miembros la facultad discrecional de prohibir la circulación de dichas máquinas,

aunque hayan sido objeto de una homologación de tipo de conformidad con el presente Reglamento.

(12) Con el fin de minimizar el riesgo de lesiones para las personas y de daños a las infraestructuras viarias mientras una máquina móvil no de carretera circula por una vía pública, deben establecerse requisitos técnicos. Los requisitos técnicos deben incluir aspectos relacionados con la seguridad vial, como la integridad de la estructura del vehículo, la velocidad máxima de fabricación, el regulador de velocidad, los dispositivos de limitación de velocidad y el velocímetro, los dispositivos de frenado, la dirección, el campo de visión y las masas y dimensiones.

(13) A fin de reducir la carga administrativa para los agentes económicos, el presente Reglamento debe contemplar el uso de componentes y unidades técnicas independientes en máquinas móviles no de carretera que hayan sido objeto de una homologación de tipo de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 167/2013 o el Reglamento (UE) 2018/858.

(14) Todos los agentes económicos que intervengan en la cadena de suministro y distribución deben adoptar las medidas oportunas para asegurarse de que solo comercialicen máquinas móviles no de carretera que se ajustan al presente Reglamento. Es necesario establecer un reparto claro y proporcionado de las obligaciones que corresponden al cometido de cada agente económico dentro de la cadena de suministro y distribución.

(15) Con el fin de garantizar que el procedimiento para controlar la conformidad de la producción, que es una de las piedras angulares del sistema de homologación de tipo UE, se aplica correctamente y funciona del modo debido, la autoridad competente o un servicio técnico debidamente cualificado y designado a este fin debe realizar inspecciones periódicas de los fabricantes.

(16) Para garantizar la seguridad jurídica, es necesario aclarar que las normas relativas a la vigilancia del mercado de la Unión y al control de los productos que entran en el mercado de la Unión, establecidas en el Reglamento (UE) 2019/1020 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁸ se aplican a las máquinas móviles no de carretera reguladas por el presente Reglamento y en relación con los aspectos abordados o cubiertos por los requisitos técnicos del presente Reglamento y, por lo tanto, es preciso modificar el anexo I de dicho Reglamento con el fin de enumerar, en ese anexo, las referencias del presente Reglamento.

(17) A fin de garantizar unas condiciones uniformes para la aplicación del procedimiento de homologación de tipo UE y de determinadas disposiciones administrativas del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁹.

(18) La existencia de una coordinación más estrecha entre las autoridades nacionales, a través del intercambio de información y de evaluaciones coordinadas bajo la dirección de una autoridad coordinadora, es fundamental para garantizar un nivel constantemente elevado de seguridad y de salud en el mercado interior. A su vez, ha de llevar, a nivel nacional, a un uso más eficiente de unos recursos escasos. A tal efecto debe crearse un foro consultivo para los Estados miembros y la Comisión, con el objetivo de promover buenas prácticas, intercambiar información y coordinar las actividades encaminadas a garantizar el cumplimiento del presente Reglamento. Habida cuenta de la creación de dicho Foro y teniendo en cuenta sus funciones, no debería ser necesario crear un grupo de cooperación administrativa independiente, tal como exige el artículo 30, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/1020. No obs-

28. Reglamento (UE) 2019/1020 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, relativo a la vigilancia del mercado y la conformidad de los productos y por el que se modifican la Directiva 2004/42/CE y los Reglamentos (CE) n.º 765/2008 y (UE) n.º 305/2011 (DO L 169 de 25.6.2019, p. 1).

29. 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).

tante, el Foro debe considerarse un grupo de cooperación administrativa a efectos de la Red de la Unión sobre Conformidad de los Productos a que se refiere el artículo 29 de dicho Reglamento.

(19) A fin de completar el 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 la armonización de los umbrales que pueden aplicar los Estados miembros en relación con las dimensiones y masas excesivas de las máquinas móviles no de carretera, la aplicabilidad de los elementos de los requisitos técnicos, el establecimiento de requisitos técnicos detallados, los procedimientos y métodos de ensayo, los ensayos virtuales, las disposiciones relativas a la conformidad de la producción y la especificación de normas en relación con los servicios técnicos. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo Interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación³⁰. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.

(20) Los Estados miembros deben establecer el régimen de sanciones aplicables en caso de incumplimiento del presente Reglamento y velar por su ejecución. Las sanciones deben ser eficaces, proporcionadas y disuasorias.

(21) La Comisión debe informar al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el funcionamiento del presente Reglamento y, sobre la base de la información facilitada por los Estados miembros, volver a examinar, en caso necesario, la necesidad de presentar una propuesta legislativa exclusiva para la armonización del sistema de homologación individual a escala de la Unión o ampliar el período transitorio para la homologación de tipo nacional.

(22) A fin de que los Estados miembros, las autoridades nacionales y los agentes económicos puedan prepararse para la aplicación de las nuevas normas introducidas por el presente Reglamento, debe fijarse una fecha de aplicación posterior a la fecha de entrada en vigor. Asimismo, es necesario prever un período transitorio que permita a los fabricantes, durante dicho período, cumplir el presente Reglamento y beneficiarse de la libre circulación o cumplir la legislación nacional pertinente en materia de homologación de tipo.

(23) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de requisitos técnicos y administrativos y procedimientos armonizados para la homologación de tipo de nuevas máquinas móviles no de carretera mientras circulan por la vía pública, así como las normas y los procedimientos para la vigilancia del mercado de dichas máquinas, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su dimensión y efectos, puede alcanzarse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

Han adoptado el presente reglamento:

30. DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

Capítulo I. Objeto, ámbito de aplicación y definiciones

Artículo 1. Objeto

1. El presente Reglamento establece los requisitos técnicos y administrativos y los procedimientos para la homologación de tipo UE y la introducción en el mercado de máquinas móviles no de carretera destinadas a circular por la vía pública.

2. El presente Reglamento también establece las normas y los procedimientos para la vigilancia del mercado de las máquinas móviles no de carretera.

Artículo 2. Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplica a las máquinas móviles no de carretera cuando se introduzcan en el mercado y estén destinadas a circular, con conductor o sin él, por una vía pública.

2. Quedan excluidos del ámbito de aplicación del presente Reglamento:

a) las máquinas móviles no de carretera con una velocidad máxima de fabricación superior a 40 km/h;

b) las máquinas móviles no de carretera equipadas con más de tres plazas de asiento, incluida la del conductor;

c) las máquinas, tal como se definen en el artículo 2, letra a), de la Directiva 2006/42/CE, destinadas principalmente al transporte de una o varias personas o animales, o de cualquier mercancía distinta de los instrumentos o la maquinaria auxiliar necesarios para la realización del trabajo, de los materiales resultantes del trabajo o necesarios para este o para el almacenamiento intermedio y de los materiales transportados en obras de construcción;

d) los vehículos, incluidos los vehículos de motor, los tractores, los remolques, los vehículos de dos o tres ruedas, los cuatriciclos y los equipos intercambiables remolcados que entren en el ámbito de aplicación del Reglamento (UE) n.º 167/2013, del Reglamento (UE) n.º 168/2013 o del Reglamento (UE) 2018/858;

e) las máquinas móviles no de carretera introducidas en el mercado, matriculadas o puestas en servicio antes del [OP: insértese la fecha = fecha de aplicación del presente Reglamento];

f) las homologaciones individuales de máquinas móviles no de carretera para circular por vías públicas, concedidas de conformidad con la legislación nacional, y las máquinas móviles no de carretera que cumplan dicha legislación nacional;

g) las homologaciones de máquinas móviles no de carretera fabricadas en series cortas para circular por vías públicas concedidas de conformidad con la legislación nacional y las máquinas móviles no de carretera que cumplan dicha legislación nacional.

En el caso de las máquinas móviles no de carretera fabricadas en series cortas, el fabricante podrá elegir entre solicitar la homologación de tipo UE o cumplir la legislación nacional pertinente a que se refiere el párrafo primero, letra g).

Artículo 3. Definiciones

A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

1) «máquina móvil no de carretera»: toda máquina móvil automotora que entre en el ámbito de aplicación de la Directiva 2006/42/CE y que esté diseñada o fabricada con el propósito de realizar trabajos;

2) «homologación individual»: certificación expedida por una autoridad de homologación de que una máquina no de carretera concreta, ya sea única o no, cumple las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos nacionales pertinentes para la homologación individual nacional de máquinas móviles no de carretera;

3) «máquina móvil no de carretera producida en series cortas»: homologación de tipo nacional de un tipo de máquina móvil no de carretera cuyo número de unidades comercializadas, matriculadas o puestas en servicio no puede exceder, por año y en cada Estado miembro, de cincuenta unidades por tipo;

4) «sistema»: conjunto de dispositivos combinados para llevar a cabo una o varias funciones específicas en una máquina móvil no de carretera y que está sujeto a los requisitos técnicos;

5) «componente»: dispositivo destinado a formar parte de una máquina móvil no de carretera que puede ser objeto de homologación de tipo independientemente de dicha máquina;

6) «unidad técnica independiente»: dispositivo destinado a formar parte de una máquina móvil no de carretera que puede ser objeto de homologación de tipo por separado;

7) «homologación de tipo UE»: certificación expedida por una autoridad de homologación de que un tipo de máquina móvil no de carretera cumple las disposiciones pertinentes del presente Reglamento;

8) «autoridad de vigilancia del mercado»: autoridad de un Estado miembro responsable de ejercer la vigilancia del mercado en el territorio de ese Estado miembro;

9) «autoridad de homologación»: autoridad de un Estado miembro notificada por este a la Comisión, con competencia en todos los aspectos relacionados con la homologación de tipo de una máquina móvil no de carretera y en la expedición y, en su caso, la retirada o la denegación de certificados de homologación, así como para actuar como punto de contacto con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, designar a los servicios técnicos y garantizar que el fabricante cumpla sus obligaciones sobre conformidad de la producción;

10) «autoridad nacional»: autoridad de homologación o cualquier otra autoridad que intervenga en la vigilancia del mercado, el control de las fronteras o la matriculación en un Estado miembro, y que sea responsable de estas tareas, con respecto a las máquinas móviles no de carretera;

11) «servicio técnico»: organización u organismo independiente designado por la autoridad de homologación como laboratorio de pruebas para llevar a cabo ensayos o como organismo de evaluación de la conformidad para llevar a cabo la inspección inicial y otros ensayos o inspecciones en nombre de la autoridad de homologación, siendo posible que la propia autoridad de homologación lleve a cabo estas funciones;

12) «fabricante»: toda persona física o jurídica que fabrique máquinas móviles no de carretera, o que encargue el diseño o la fabricación de estas, y las comercialice bajo su nombre o marca registrada;

13) «representante del fabricante a efectos de vigilancia del mercado»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión, debidamente designada por el fabricante para desempeñar las funciones especificadas en el artículo 8;

14) «importador»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión que introduzca en el mercado una máquina móvil no de carretera que haya sido fabricada en un tercer país;

15) «distribuidor»: un concesionario o cualquier otra persona física o jurídica de la cadena de suministro, distinta del fabricante o el importador, que comercialice una máquina móvil no de carretera;

16) «agente económico»: el fabricante, el representante del fabricante a efectos de vigilancia del mercado, el importador o el distribuidor;

17) «introducción en el mercado»: primera comercialización de una máquina móvil no de carretera en la Unión;

18) «comercialización»: todo suministro de una máquina móvil no de carretera para su distribución o utilización en el mercado, realizado en el transcurso de una actividad comercial, a título oneroso o gratuito;

19) «puesta en servicio»: primera utilización de una máquina móvil no de carretera en la Unión de acuerdo con su uso previsto;

20) «matriculación»: autorización administrativa para la puesta en servicio, incluida para la circulación de una máquina móvil no de carretera en la vía pública,

que supone la identificación de esta y la expedición de un número secuencial, designado como número de matrícula, con carácter permanente o temporal;

21) «certificado de homologación de tipo UE»: documento expedido por la autoridad de homologación que acredita que un tipo de máquina móvil no de carretera ha obtenido la homologación de tipo de conformidad con el presente Reglamento;

22) «certificado de conformidad»: documento expedido por el fabricante, conforme a lo dispuesto en el presente Reglamento, por el que se certifica que una máquina móvil no de carretera fabricada es conforme con el tipo homologado de máquina móvil no de carretera;

23) «tipo de máquina móvil no de carretera»: categoría o clase concreta de máquina móvil no de carretera, incluidas las variantes y versiones de variantes de dicha máquina, que comparte al menos los siguientes aspectos esenciales:

- a) la categoría o clase;
- b) el fabricante;
- c) la designación de tipo establecida por el fabricante;
- d) las características esenciales de fabricación y diseño;
- e) el bastidor-viga/bastidor con largueros/bastidor articulado (diferencias evidentes y fundamentales);
- f) los ejes (número) u orugas (número);
- g) en el caso de las máquinas móviles no de carretera fabricadas en varias fases, el fabricante y el tipo de la máquina móvil no de carretera de la fase anterior;

24) «variante»: máquinas móviles no de carretera del mismo tipo que sean idénticas al menos en los siguientes aspectos:

- a) concepto estructural de la carrocería o tipo de carrocería;
- b) fase de acabado;
- c) motor (combustión interna / híbrido / eléctrico / híbrido-eléctrico);
- d) principio de funcionamiento;
- e) número y disposición de los cilindros;
- f) diferencias de potencia no superiores al 30 % (la potencia más elevada será, como máximo, 1,3 veces superior a la potencia más baja);
- g) diferencias de cilindrada no superiores al 20 % (el valor más elevado será, como máximo, 1,2 veces superior al valor más bajo);
- h) ejes motores (número, posición e interconexión);
- i) ejes direccionales (número y posición);
- j) masa máxima en carga que no varíe más del 10 %;
- k) transmisión (tipo);
- l) dispositivo de protección contra el vuelco;
- m) ejes con frenos (número);

25) «versión de una variante»: vehículo que consista en una combinación de los elementos que figuran en el expediente de homologación;

26) «requisitos técnicos»: los requisitos técnicos que figuran en el artículo 15;

27) «expediente de homologación»: el expediente de homologación a que se refiere el artículo 19, apartado 4;

28) «titular de una homologación de tipo UE»: toda persona física o jurídica que haya solicitado la homologación de tipo UE y a la que se haya expedido un certificado de homologación de tipo UE;

29) «máquina móvil no de carretera que comporta un riesgo grave»: máquina móvil no de carretera que, sobre la base de una evaluación adecuada del riesgo que tenga en cuenta la naturaleza del peligro y la probabilidad de que ocurra, presenta un riesgo grave en relación con los aspectos cubiertos por el presente Reglamento;

30) «recuperación»: toda medida destinada a obtener la devolución de una máquina móvil no de carretera ya puesta a disposición del usuario final;

31) «retirada»: toda medida destinada a impedir la comercialización de una máquina móvil no de carretera que se encuentra en la cadena de suministro.

Capítulo II. Obligaciones

Artículo 4. Obligaciones de los Estados miembros

1. Los Estados miembros crearán o designarán a las autoridades competentes en cuestiones relativas a la homologación y a la vigilancia del mercado con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento. Los Estados miembros notificarán a la Comisión la creación y la designación de dichas autoridades.

2. La notificación de las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado incluirá su nombre, la dirección, incluida la dirección de correo electrónico, y sus respectivos ámbitos de competencia. La Comisión publicará en su sitio web la lista y los datos de contacto de las autoridades de homologación.

3. Los Estados miembros solo permitirán la comercialización, la matriculación, la puesta en servicio o la circulación en la vía pública de máquinas móviles no de carretera que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento.

4. Por lo que se refiere a los aspectos regulados por el presente Reglamento, los Estados miembros no podrán prohibir, restringir o impedir la comercialización, la matriculación, la puesta en servicio o la circulación en la vía pública de máquinas móviles no de carretera que cumplan lo dispuesto en el presente Reglamento.

5. No obstante lo dispuesto en el apartado 4, los Estados miembros podrán limitar o prohibir la circulación por la vía pública de máquinas móviles no de carretera que cumplan los siguientes criterios:

a) debido a sus dimensiones excesivas, la máquina no permitiría una maniobrabilidad suficiente en las vías públicas; o

b) debido a su peso o masas excesivos, la máquina podría dañar el pavimento de las vías públicas u otras infraestructuras viarias.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 47 por los que se complete el presente Reglamento estableciendo los valores máximos, también para la masa máxima en carga por carretera de la máquina, a partir de los cuales las dimensiones, el peso y las masas de las máquinas móviles no de carretera se consideran excesivos en el sentido del párrafo primero, letras a) y b). Estos actos delegados podrán establecer las categorías o clases de máquinas no de carretera afectadas.

6. Los Estados miembros organizarán y llevarán a cabo actividades de vigilancia del mercado y controles de las máquinas móviles no de carretera que entren en el mercado de conformidad con los capítulos IV, V y VII del Reglamento (UE) 2019/1020.

Artículo 5. Obligaciones de las autoridades de homologación

1. Las autoridades de homologación garantizarán que los fabricantes que soliciten una homologación de tipo UE cumplan las obligaciones que les incumben con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento.

2. Las autoridades de homologación homologarán únicamente las máquinas móviles no de carretera que cumplan los requisitos del presente Reglamento.

3. Las autoridades de homologación ejercerán las funciones encomendadas en virtud del presente Reglamento de manera independiente e imparcial. Cooperarán entre sí con eficacia y eficiencia, y compartirán la información que sea pertinente con respecto a su cometido y sus funciones.

Artículo 6. Obligaciones generales de los fabricantes

1. Los fabricantes se asegurarán de que las máquinas móviles no de carretera que introduzcan en el mercado pertenezcan a un tipo al que se haya concedido una homologación de tipo UE y estén diseñadas y fabricadas de conformidad con dicho tipo.

2. Los fabricantes velarán por que las máquinas móviles no de carretera con homologación de tipo UE que introduzcan en el mercado lleven la placa reglamenta-

ria y el marcado exigidos por el presente Reglamento, por que las máquinas vayan acompañadas del certificado de conformidad, y por que los documentos, la información y las instrucciones para el usuario se hayan elaborado de acuerdo con lo dispuesto en el presente Reglamento.

3. A los efectos de vigilancia del mercado, los fabricantes establecidos fuera de la Unión nombrarán a un único representante establecido en la Unión, que podrá ser el representante contemplado en el artículo 17 o un representante adicional. El representante del fabricante en materia de vigilancia del mercado deberá efectuar las tareas especificadas en el mandato, tal como se dispone en el artículo 8.

4. Los fabricantes indicarán su nombre, nombre comercial registrado o marca comercial registrada, y su dirección postal y dirección de correo electrónico de contacto en la máquina móvil no de carretera o, cuando ello no sea posible, en su embalaje o en un documento que la acompañe. La dirección indicará un único punto de contacto con el fabricante. Los datos de contacto figurarán en una lengua fácilmente comprensible para los usuarios finales y para las autoridades de vigilancia del mercado.

5. Los fabricantes serán responsables ante la autoridad de homologación respecto a todos los aspectos relacionados con el procedimiento de homologación y a garantizar la conformidad de la producción, independientemente de que participen o no directamente en todas las fases de fabricación de una máquina móvil no de carretera.

6. Los fabricantes se asegurarán de que existan procedimientos para que la producción en serie mantenga su conformidad con el tipo homologado. De conformidad con el capítulo V, se tendrán en cuenta los cambios en el diseño o en las características de una máquina móvil no de carretera y los cambios de los requisitos con arreglo a los cuales se ha declarado que esta máquina es conforme.

7. Los fabricantes se asegurarán de que, mientras una máquina móvil no de carretera con homologación de tipo UE esté bajo su responsabilidad y esté destinada a ser comercializada, las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan su conformidad con el presente Reglamento.

Artículo 7. Obligaciones específicas de los fabricantes

1. Los fabricantes que tengan motivos suficientes para creer que una máquina móvil no de carretera que han comercializado no es conforme con el presente Reglamento adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias para que esta máquina sea conforme, retirarla del mercado o recuperarla, según corresponda.

Los fabricantes informarán de inmediato y en detalle a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE acerca de la no conformidad y de las medidas adoptadas.

2. Los fabricantes que tengan motivos suficientes para creer que una máquina móvil no de carretera que han comercializado comporta un riesgo grave informarán inmediatamente de ello a las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado de los Estados miembros en los que se haya comercializado la máquina móvil no de carretera, y darán detalles sobre la no conformidad y las medidas correctoras adoptadas.

3. Los fabricantes mantendrán a disposición de las autoridades de homologación el expediente de homologación y una copia de los certificados de conformidad durante un período de diez años a partir de la introducción en el mercado de una máquina móvil no de carretera.

4. Previa solicitud motivada de una autoridad nacional, los fabricantes facilitarán a esta a través de la autoridad de homologación una copia del certificado de homologación de tipo UE traducida a una lengua que dicha autoridad pueda comprender con facilidad.

Los fabricantes cooperarán con la autoridad nacional en cualquier acción adoptada con arreglo al artículo 19 del Reglamento (UE) 2019/1020 destinada a eliminar

los riesgos que comporten sus máquinas móviles no de carretera que hayan sido introducidas en el mercado, matriculadas o puestas en servicio.

5. Los fabricantes examinarán toda reclamación que reciban acerca de riesgos, presuntos incidentes o problemas de incumplimiento con las máquinas móviles no de carretera que hayan introducido en el mercado.

En caso de reclamación fundada, los fabricantes informarán de ello a sus distribuidores e importadores.

Los fabricantes llevarán un registro de las reclamaciones a que se refiere el párrafo primero, conservando para cada una de ellas una descripción de la cuestión y los pormenores necesarios para determinar el tipo de máquina móvil no de carretera de que se trata.

Artículo 8. Obligaciones de los representantes de los fabricantes en materia de vigilancia del mercado

El representante del fabricante en materia de vigilancia del mercado desempeñará las tareas especificadas en el mandato recibido del fabricante. El mandato permitirá al representante realizar las tareas siguientes:

- a) tener acceso al expediente del fabricante a que se refiere el artículo 18 y a los certificados de conformidad;
- b) previa solicitud motivada de una autoridad de homologación, facilitar a dicha autoridad toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad de la producción de la máquina móvil no de carretera;
- c) cooperar con las autoridades de homologación o de vigilancia del mercado, a petición de estas, en cualquier acción destinada a eliminar los riesgos graves que comporten las máquinas móviles no de carretera objeto de su mandato.

Artículo 9. Obligaciones generales de los importadores

1. Los importadores se asegurarán de que las máquinas móviles no de carretera que introduzcan en el mercado pertenezcan a un tipo al que se haya concedido una homologación de tipo UE y sean conformes con dicho tipo.

2. Los importadores velarán por que las máquinas móviles no de carretera con homologación de tipo UE que introduzcan en el mercado lleven la placa reglamentaria y el marcado exigidos por el presente Reglamento, por que las máquinas vayan acompañadas del certificado de conformidad, por que los documentos, la información y las instrucciones para el usuario se hayan elaborado de acuerdo con lo dispuesto en el presente Reglamento, y por que se hayan cumplido las obligaciones establecidas en el artículo 6, apartados 3 y 4, en su caso.

3. Los importadores indicarán su nombre, nombre comercial registrado o marca comercial registrada, y su dirección postal y dirección de correo electrónico de contacto en la máquina móvil no de carretera o, cuando ello no sea posible, en su embalaje o en un documento que la acompañe. La dirección indicará un único punto de contacto con el fabricante. Los datos de contacto figurarán en una lengua fácilmente comprensible para los usuarios finales y para las autoridades de vigilancia del mercado.

4. Los importadores se asegurarán de que, mientras una máquina móvil no de carretera con homologación de tipo UE esté bajo su responsabilidad y esté destinada a ser comercializada, las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan su conformidad con las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.

Artículo 10. Obligaciones específicas de los importadores

1. Los importadores no comercializarán máquinas móviles no de carretera que no sean conformes con el presente Reglamento hasta que hayan sido puestas en conformidad.

2. Los importadores que tengan motivos suficientes para creer que una máquina móvil no de carretera que han comercializado no es conforme con el presente Re-

glamento adoptarán inmediatamente las medidas correctoras necesarias para que esta máquina sea conforme, retirarla del mercado o recuperarla, según corresponda.

3. Los importadores que tengan motivos suficientes para creer que una máquina móvil no de carretera que han comercializado comporta un riesgo grave informarán inmediatamente de ello al fabricante y a las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado de los Estados miembros en los que la hayan introducido en el mercado o puesto en servicio.

Los importadores les informarán asimismo de cualquier medida que se haya tomado y darán detalles sobre el riesgo grave y las medidas correctoras adoptadas por el fabricante.

4. Durante un período de diez años desde la introducción en el mercado de la máquina móvil no de carretera, los importadores mantendrán una copia del certificado de conformidad a disposición de las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado y se asegurarán de que, previa petición, dichas autoridades puedan disponer del expediente de homologación.

5. Previa solicitud motivada de una autoridad nacional, los importadores facilitarán a esta toda la información y documentación necesarias para demostrar la conformidad de una máquina móvil no de carretera en una lengua que dicha autoridad pueda comprender con facilidad. A petición de esa autoridad, los importadores cooperarán con ella en cualquier acción destinada a eliminar los riesgos que comporten las máquinas móviles no de carretera que hayan introducido en el mercado.

6. Los importadores llevarán un registro de las reclamaciones y recuperaciones relacionadas con las máquinas móviles no de carretera que hayan introducido en el mercado y mantendrán informados a sus distribuidores de dichas reclamaciones y recuperaciones.

Artículo 11. Obligaciones generales de los distribuidores

1. Al comercializar una máquina móvil no de carretera con homologación de tipo UE, los distribuidores actuarán prestando la debida atención a las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.

2. Antes de comercializar una máquina móvil no de carretera con homologación de tipo UE, los distribuidores verificarán que se cumplen las condiciones siguientes:

- a) la máquina móvil no de carretera lleva la placa reglamentaria y el marcado requeridos por el presente Reglamento;
- b) la máquina va acompañada del certificado de conformidad;
- c) los documentos, la información y las instrucciones para el usuario se han elaborado con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento.
- d) se han cumplido las obligaciones establecidas en el artículo 6, apartados 3 y 4, y en el artículo 9, apartado 3, en su caso.

3. Los distribuidores se asegurarán de que, mientras una máquina móvil no de carretera con homologación de tipo UE esté bajo su responsabilidad, las condiciones de almacenamiento o transporte no comprometan su conformidad con el presente Reglamento.

Artículo 12. Obligaciones específicas de los distribuidores

1. Cuando los distribuidores tengan motivos suficientes para creer que una máquina móvil no de carretera no es conforme con el presente Reglamento, informarán de ello al fabricante, al importador y a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE, y no comercializarán dicha máquina hasta que haya sido puesta en conformidad.

2. Los distribuidores que tengan motivos suficientes para creer que una máquina móvil no de carretera que han comercializado no es conforme con el presente Reglamento informarán de ello al fabricante, al importador y a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE.

3. Los distribuidores que tengan motivos suficientes para creer que una máquina móvil no de carretera que han comercializado comporta un riesgo grave informarán inmediatamente de ello al fabricante, al importador y a las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado de los Estados miembros en los que la hayan comercializado.

Los distribuidores les informarán asimismo de cualquier medida que se haya adoptado y facilitarán detalles, en particular, del riesgo grave y de las medidas correctoras adoptadas por el fabricante.

4. Previa solicitud motivada de una autoridad nacional, los distribuidores se asegurarán de que el fabricante facilite a la autoridad nacional la información especificada en el artículo 7, apartado 4, o de que el importador facilite a la autoridad nacional la información especificada en el artículo 10, apartado 4. A petición de esa autoridad, cooperarán con ella en cualquier acción emprendida con arreglo al artículo 19 del Reglamento (UE) 2019/1020 para eliminar los riesgos que comporten las máquinas móviles no de carretera que hayan comercializado.

5. Los distribuidores informarán inmediatamente al fabricante correspondiente de cuantas reclamaciones reciban acerca de riesgos, presuntos incidentes o problemas de no conformidad con las máquinas móviles no de carretera que hayan comercializado.

Artículo 13. Casos en que las obligaciones de los fabricantes son aplicables a los importadores y a los distribuidores

Los importadores o distribuidores serán considerados fabricantes a efectos del presente Reglamento y estarán sujetos a las obligaciones de los fabricantes en cualquiera de los siguientes casos:

- a) siempre que comercialicen, matriculen o sean responsables de la puesta en servicio de una máquina móvil no de carretera con su nombre o marca comercial;
- b) siempre que modifiquen dicha máquina de tal modo que pueda afectar a la conformidad con el presente Reglamento.

Artículo 14. Identificación de los agentes económicos

Los agentes económicos identificarán, previa solicitud, ante las autoridades de homologación y de vigilancia del mercado, durante un período de diez años a partir de la introducción en el mercado de máquinas móviles no de carretera, lo siguiente:

- a) a todo agente económico que les haya suministrado una máquina móvil no de carretera;
- b) a todo agente económico al que hayan suministrado una máquina móvil no de carretera.

Artículo 15. Requisitos técnicos de las máquinas móviles no de carretera

1. Las máquinas móviles no de carretera se diseñarán, fabricarán y montarán de forma que se minimice el riesgo de lesiones para sus ocupantes y otras personas y de daños a la infraestructura viaria en la zona circundante a la máquina mientras dicha máquina móvil no de carretera circula por una vía pública.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 47 relativos a las normas detalladas sobre los requisitos establecidos en el apartado 1 respecto a los siguientes elementos:

- a) la integridad de la estructura del vehículo;
- b) la velocidad máxima de fabricación, el regulador de velocidad, los dispositivos de limitación de velocidad y el velocímetro;
- c) los dispositivos de frenado;
- d) la dirección;
- e) el campo de visión;
- f) los limpiaparabrisas;

- g) el acristalamiento y su instalación;
- h) los dispositivos de visión indirecta;
- i) los dispositivos de alumbrado y su instalación;
- j) la posición del exterior del vehículo y los accesorios en el uso en carretera, incluidos los equipos de trabajo y la estructura basculante;
- k) aparatos productores de señales acústicas y su instalación;
- l) sistemas de calefacción, deshielo y desempañado;
- m) emplazamientos de la placa de matrícula;
- n) placa reglamentaria y marcado;
- o) dimensiones;
- p) masas, incluida la masa máxima en carga en carretera;
- q) depósitos de combustible;
- r) neumáticos;
- s) marcha atrás;
- t) orugas;
- u) dispositivos mecánicos de acoplamiento;
- v) plazas de asiento y sistemas de retención del conductor y de los demás ocupantes;
- w) manual de uso en carretera del operario;
- x) controles del operario para el uso en carretera;
- y) información, señales de advertencia y distintivos para el uso en carretera.

Los actos delegados a los que se refiere el párrafo primero podrán establecer normas detalladas para cualquier otro elemento, cuando sea necesario debido al progreso técnico y científico, y para garantizar el cumplimiento del apartado 1.

Los actos delegados a los que se refiere el párrafo primero también incluirán, cuando proceda, normas detalladas sobre los siguientes aspectos:

- a) los procedimientos de ensayo elegidos de entre los enumerados en el artículo 21, apartado 3;
- b) los métodos de ensayo;
- c) los parámetros o valores límite en relación con cualquiera de los elementos enumerados en el párrafo primero;
- d) la descripción de los equipos o piezas con los que estarán equipadas las máquinas móviles no de carretera;
- e) las características específicas de las máquinas móviles no de carretera.

Los actos delegados a los que se refiere el párrafo primero especificarán las clases o categorías a las que se apliquen las normas detalladas y podrán establecer normas detalladas diferentes en función de las distintas clases o categorías de máquinas móviles no de carretera.

Artículo 16. Comercialización, matriculación o puesta en servicio de máquinas móviles no de carretera

1. Las máquinas móviles no de carretera no se comercializarán, matricularán ni pondrán en servicio a menos que sean conformes con el presente Reglamento.

2. Las máquinas móviles no de carretera solo serán conformes con el presente Reglamento si se han cumplido las obligaciones establecidas en él correspondientes a dichas máquinas.

Capítulo III. Procedimiento de homologación de tipo UE

Artículo 17. Solicitud de la homologación de tipo UE

1. Cualquier persona física o jurídica podrá presentar una solicitud de homologación de tipo UE en cualquier Estado miembro.

La solicitud de homologación UE se presentará a una autoridad de homologación.

En caso de que el solicitante de la homologación de tipo UE esté establecido fuera de la Unión, dicho solicitante nombrará a un único representante establecido en la Unión para que lo represente ante la autoridad de homologación.

2. La homologación de tipo UE consistirá en homologar una máquina móvil no de carretera completa en una única operación.

3. Para cada tipo de máquina móvil no de carretera solo podrá presentarse una solicitud de homologación de tipo UE, en un único Estado miembro y a una única autoridad de homologación.

4. Se presentará una solicitud de homologación de tipo UE aparte para cada tipo que se desee homologar.

Artículo 18. Expediente del fabricante

1. Al presentar una solicitud con arreglo al artículo 17, apartado 1, el solicitante de la homologación de tipo UE facilitará a la autoridad de homologación un expediente del fabricante.

2. El expediente del fabricante contendrá lo siguiente:

- a) una ficha de características;
- b) todos los datos, dibujos y fotografías y demás información pertinente;
- c) la declaración UE de conformidad establecida en la legislación de la Unión aplicable que armonice las condiciones para la comercialización de los productos;
- d) cualquier información exigida por la autoridad de homologación en el contexto del procedimiento de solicitud.

3. El expediente del fabricante se transmitirá en papel o en un formato electrónico que sea aceptado por el servicio técnico y la autoridad de homologación.

4. La Comisión determinará los modelos de ficha de características y de expediente del fabricante mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2.

Capítulo IV. Aplicación de los procedimientos de homologación de tipo UE

Artículo 19. Disposiciones generales sobre la aplicación de los procedimientos de homologación de tipo UE

1. Las autoridades de homologación solo concederán una homologación de tipo UE para cada tipo de máquina móvil no de carretera.

2. Las autoridades de homologación verificarán cuanto sigue:

- a) las disposiciones relativas a la conformidad de la producción a las que se refiere el artículo 22; y
- b) la conformidad del tipo de máquina móvil no de carretera con los requisitos técnicos aplicables.

Si una autoridad de homologación considera que un tipo de máquina móvil no de carretera, pese a su conformidad con los requisitos técnicos pertinentes, comporta un riesgo grave, podrá denegar la concesión de la homologación de tipo UE. En ese caso, enviará inmediatamente a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros y a la Comisión un expediente detallado en el que explique los motivos de su decisión e incluya pruebas de sus constataciones.

3. La autoridad de homologación informará sin demora a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros de toda denegación o retirada de una homologación de tipo UE, motivando su decisión, por medio de un sistema común de intercambio electrónico seguro.

4. La autoridad de homologación reunirá un expediente de homologación que incluya todos los elementos siguientes:

a) el expediente del fabricante, acompañado de las actas de ensayo y todos los demás documentos que el servicio técnico o la propia autoridad de homologación hayan añadido a dicho expediente del fabricante en el desempeño de sus tareas;

b) un índice en el que se enumere su contenido y cuyas páginas estén convenientemente numeradas o marcadas para identificar claramente todas las páginas y el formato de cada documento, de forma que se presente un registro de las sucesivas etapas de la gestión de la homologación de tipo UE, en particular de las fechas de las revisiones y actualizaciones. La autoridad de homologación mantendrá disponible la información incluida en el expediente de homologación durante un período de diez años una vez finalizada la validez de la homologación correspondiente.

5. La Comisión podrá tener acceso al sistema común de intercambio electrónico seguro a que se refieren el apartado 3 y el artículo 20, apartado 3, el artículo 25, apartado 3, y el artículo 26, apartado 5. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución que establezcan el formato de los documentos electrónicos que tengan que estar disponibles a través de dicho sistema, el mecanismo de intercambio, los procedimientos de información a las autoridades sobre concesiones de homologación de tipo UE, modificaciones, denegaciones y retiradas de estos y sobre las medidas de seguridad pertinentes. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2.

Artículo 20. Certificado de homologación de tipo UE

1. Cuando se conceda una homologación de tipo UE, la autoridad de homologación expedirá un certificado de homologación de tipo UE al solicitante de dicha homologación.

El certificado de homologación de tipo UE seguirá siendo válido mientras la homologación de tipo UE sea válida.

El certificado de homologación de tipo UE será modificado por la autoridad de homologación cuando se modifique la homologación de tipo UE pertinente.

2. El certificado de homologación de tipo UE contendrá todos los anexos siguientes:

- a) el expediente de homologación;
- b) la hoja de resultados de los ensayos;
- c) el nombre de las personas autorizadas a firmar los certificados de conformidad, muestras de sus firmas e indicación de su cargo en la empresa;
- d) un ejemplar cumplimentado del certificado de conformidad.

3. Los certificados de homologación de tipo UE se numerarán con arreglo a un sistema armonizado establecido por la Comisión mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2. La autoridad de homologación enviará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, en el plazo de un mes a partir de la expedición del certificado de homologación de tipo UE, una copia del certificado de homologación de tipo UE de la máquina móvil no de carretera, con sus anexos, por medio de un sistema común de intercambio electrónico seguro.

4. El certificado de homologación de tipo UE se expedirá con arreglo al modelo establecido por la Comisión mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2. En relación con cada tipo de máquina móvil no de carretera, la autoridad de homologación deberá:

- a) cumplimentar todas las secciones pertinentes del certificado de homologación de tipo UE, incluida la hoja de resultados de los ensayos adjunta;
- b) elaborar el índice del expediente de homologación;
- c) expedir al solicitante de la homologación de tipo UE, sin demora alguna, el certificado cumplimentado, junto con sus anexos.

5. La Comisión establecerá el modelo para la hoja de resultados de los ensayos mencionada en el apartado 2, letra b), mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2.

6. En el caso de una homologación de tipo UE para la cual, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 29, se hayan impuesto restricciones respecto a su validez, deberán especificarse dichas restricciones en el certificado de homologación de tipo UE.

7. La autoridad de homologación establecerá una lista de requisitos o actos aplicables y adjuntará dicha lista al certificado de homologación de tipo UE. La Comisión adoptará el modelo para este tipo de lista mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2.

Artículo 21. Demostración del cumplimiento para la homologación de tipo UE

1. A efectos de la concesión de la homologación de tipo UE, deberá demostrarse el cumplimiento de los requisitos del presente Reglamento y, en particular, de los requisitos técnicos aplicables.

2. El solicitante de la homologación de tipo UE demostrará el cumplimiento de los requisitos técnicos aplicables mediante la presentación de documentación técnica.

3. La documentación técnica a que se refiere el apartado 2 incluirá, si los actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento requieren que se realicen ensayos, las actas de ensayo pertinentes resultantes de los siguientes procedimientos de ensayo:

- a) los ensayos efectuados por el fabricante;
- b) los ensayos efectuados por un servicio técnico designado para llevar a cabo dicha actividad o por el servicio técnico interno acreditado de dicho fabricante al que se refiere el artículo 40;
- c) los ensayos efectuados por el fabricante bajo la supervisión de un servicio técnico designado para llevar a cabo dicha actividad, distinto del servicio técnico interno acreditado a que se refiere el artículo 40.

4. Para la homologación de tipo UE de máquinas móviles no de carretera, se aceptarán los componentes o las unidades técnicas independientes que hayan obtenido la homologación de tipo de conformidad con los procedimientos y requisitos establecidos en el Reglamento (UE) n.º 167/2013 o en el Reglamento (UE) 2018/858, siempre que estén correctamente instalados e integrados en la máquina móvil no de carretera y no afecten a la conformidad de dicha máquina con los requisitos técnicos aplicables.

5. El formato de las actas de ensayo a que se refiere el apartado 3 cumplirá los requisitos generales establecidos por la Comisión mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2.

6. El solicitante de la homologación de tipo UE pondrá a disposición de la autoridad de homologación tantas máquinas móviles no de carretera como exijan los correspondientes actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento para la realización de los ensayos requeridos por dichos actos delegados.

Los ensayos requeridos se llevarán a cabo en máquinas móviles no de carretera que sean representativas del tipo que ha de homologarse.

Sin embargo, el solicitante de la homologación de tipo UE podrá seleccionar, poniéndose de acuerdo con la autoridad de homologación, una máquina móvil no de carretera que, aunque no sea representativa del tipo que ha de ser homologado, reúna algunas de las características más desfavorables con respecto al nivel requerido de

prestación. Podrán utilizarse métodos virtuales de ensayo para facilitar la toma de decisiones durante el proceso de selección.

7. Como alternativa a los procedimientos de ensayo a que se refiere el apartado 3, y a condición de obtener el acuerdo de la autoridad de homologación, podrán utilizarse, a petición del solicitante, métodos virtuales de ensayo en lo que respecta a los requisitos establecidos en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 9.

8. Los métodos virtuales de ensayo deberán cumplir las condiciones establecidas en los actos delegados adoptados en virtud del apartado 9.

9. A fin de garantizar que los resultados obtenidos con los ensayos virtuales sean tan significativos como los obtenidos con ensayos físicos, se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados, con arreglo al artículo 47, que fijen los requisitos cuyo cumplimiento puede comprobarse mediante ensayos virtuales y las condiciones en las que se han de efectuar dichos ensayos virtuales.

Artículo 22. Disposiciones relativas a la conformidad de la producción

1. La autoridad de homologación que conceda una homologación de tipo UE, en colaboración, si es preciso, con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, tomará las medidas necesarias para comprobar que se han adoptado las disposiciones relativas a la producción adecuadas para garantizar que la máquina móvil no de carretera en producción sea conforme con el tipo homologado y a los planes de control documentados, que deberán acordarse con el titular de la homologación de tipo UE para cada homologación.

2. La autoridad de homologación comprobará que el titular de la homologación de tipo UE ha expedido un número suficiente de muestras de certificados de conformidad con el artículo 27 y ha adoptado las disposiciones adecuadas para garantizar que los datos de los certificados de conformidad sean correctos.

3. La autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE, en colaboración, si es preciso, con las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, tomará las medidas necesarias en relación con dicha homologación para comprobar que las disposiciones a que se refieren los apartados 1 y 2 siguen siendo adecuadas, de forma que las máquinas móviles no de carretera en producción se sigan ajustando al tipo homologado y los certificados de conformidad continúen cumpliendo lo dispuesto en el artículo 27.

4. La autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE podrá llevar a cabo cualquiera de las comprobaciones o ensayos requeridos para la homologación de tipo UE en muestras tomadas en las instalaciones del titular de la homologación de tipo UE, incluidas las instalaciones de producción.

5. Cuando una autoridad de homologación que haya concedido una homologación de tipo UE constate que las disposiciones a las que se refieren los apartados 1 y 2 no se están aplicando, se apartan significativamente de las disposiciones y planes de control acordados o ya no se consideran adecuadas, aunque la producción no se haya interrumpido, dicha autoridad de homologación adoptará las medidas necesarias para garantizar que el procedimiento para la conformidad de la producción se siga correctamente o retirará la homologación de tipo UE.

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 47 en lo referente a las disposiciones específicas relativas a la conformidad de la producción.

Capítulo V. Modificaciones de la homologación de tipo UE

Artículo 23. Disposiciones generales

1. El titular de la homologación de tipo UE deberá informar, sin demora alguna, a la autoridad de homologación que haya concedido la homologación de tipo UE sobre cualquier cambio de los datos registrados en el expediente de homologación.

2. La autoridad de homologación decidirá cuál de los procedimientos establecidos en el artículo 24 debe seguirse.

3. Si es necesario, la autoridad de homologación podrá decidir, previa consulta con el titular de la homologación de tipo UE, que es preciso conceder una modificación de la homologación de tipo UE.

4. El titular de la homologación de tipo UE que vaya a modificarse presentará una solicitud de modificación de una homologación de tipo UE a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE que deba modificarse.

5. Cuando la autoridad de homologación considere que, para llevar a cabo la modificación de una homologación de tipo UE, es preciso repetir las inspecciones o los ensayos, lo comunicará al titular de la homologación de tipo UE que deba modificarse.

Los procedimientos mencionados en el artículo 24 únicamente se aplicarán si, sobre la base de tales inspecciones o ensayos, la autoridad de homologación llega a la conclusión de que siguen cumpliéndose los requisitos para la homologación de tipo UE.

Artículo 24. Modificaciones de la homologación de tipo UE

1. Cuando la autoridad de homologación confirme que la información que figura en el expediente de homologación ha cambiado, concederá una modificación de la homologación de tipo UE para la que se haya presentado la solicitud de conformidad con el artículo 23.

2. La autoridad de homologación considerará la modificación una «revisión», si no es necesario repetir inspecciones o ensayos.

En tal caso, la autoridad de homologación expedirá las páginas revisadas del expediente de homologación, según proceda, señalando claramente en cada página revisada el tipo de cambio introducido y la fecha de reexpedición. Se considerará cumplido este requisito mediante una versión consolidada y actualizada del expediente de homologación, que lleve adjunta una descripción detallada de los cambios.

3. La autoridad de homologación considerará la modificación una «extensión» si se produce alguna de las situaciones siguientes:

- a) deben realizarse nuevas inspecciones o nuevos ensayos;
- b) ha cambiado cualquiera de los datos que figuran en el certificado de homologación de tipo UE, con excepción de los anexos;
- c) son aplicables nuevos requisitos con arreglo a cualquier acto delegado adoptado en virtud del presente Reglamento que se aplique a la máquina móvil no de carretera que haya obtenido la homologación de tipo.

4. Siempre que se expidan páginas modificadas del expediente de homologación o una versión consolidada y actualizada de este, se modificará en consonancia el índice del expediente de homologación adjunto al certificado de homologación de tipo, de forma que conste la fecha de la extensión o la revisión más recientes o la fecha de la última consolidación de la versión actualizada.

5. No se exigirá modificar la homologación de tipo UE de una máquina móvil no de carretera cuando los nuevos requisitos a los que se refiere el apartado 3, letra c) no sean pertinentes, desde un punto de vista técnico, para ese tipo de máquina móvil no de carretera.

Artículo 25. Expedición y notificación de modificaciones

1. Cuando se trate de una revisión, la autoridad de homologación expedirá y entregará al titular de la homologación de tipo UE los documentos revisados o la versión consolidada y actualizada, según corresponda, incluido el índice revisado del expediente de homologación.

2. Cuando se trate de una extensión, la autoridad de homologación expedirá un certificado de homologación de tipo UE actualizado e identificado por un número de extensión, que irá aumentando con el número de extensiones sucesivas que ya

se hayan concedido. En dicho certificado se indicará claramente el motivo de la extensión y la fecha de la nueva expedición del certificado de homologación de tipo UE actualizado. Se actualizarán todas las secciones pertinentes del certificado, sus anexos y el índice del expediente de homologación.

La autoridad de homologación expedirá y entregará al titular de la homologación de tipo UE el certificado actualizado y sus anexos.

3. La autoridad de homologación notificará toda modificación realizada a homologaciones de tipo UE a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros, por medio de un sistema común de intercambio electrónico seguro.

Capítulo VI. Validez de la homologación de tipo UE

Artículo 26. Expiración de la validez

1. Las homologaciones de tipo UE se concederán con duración ilimitada.

2. Una homologación de tipo UE dejará de ser válida en cualquiera de los siguientes casos:

a) cuando la fabricación de la máquina móvil no de carretera con la homologación de tipo UE cese definitivamente de manera voluntaria;

b) cuando nuevos requisitos aplicables a la máquina móvil no de carretera con la homologación de tipo UE sean obligatorios para la comercialización, la matriculación o la puesta en servicio de máquinas móviles no de carretera y no sea posible actualizar la homologación de tipo con arreglo al capítulo V;

c) cuando la validez de la homologación de tipo UE expire como consecuencia de una restricción de conformidad con el artículo 29, apartado 3;

d) cuando la homologación de tipo UE se haya retirado con arreglo al artículo 22, apartado 5.

Sin embargo, en el caso del párrafo primero, letra b), la homologación de tipo UE y el correspondiente certificado de homologación de tipo UE dejarán de ser válidos dieciocho meses después de la fecha de aplicabilidad de los nuevos requisitos a que se refiere el párrafo primero, letra b).

3. Cuando solo se vea afectada una variante de un tipo o una versión de una variante, la homologación de tipo UE de la máquina móvil no de carretera en cuestión dejará de ser válida únicamente en lo que concierne a esa variante o versión concretas.

4. Cuando cese definitivamente la fabricación de un tipo concreto de máquina móvil no de carretera, el titular de la homologación de tipo UE lo notificará a la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE correspondiente a dicha máquina móvil no de carretera.

5. En el plazo de un mes a partir de la recepción de la notificación a que se refiere el apartado 4, la autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE correspondiente a la máquina móvil no de carretera lo comunicará a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros por medio de un sistema común de intercambio electrónico seguro.

6. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 4 y 5, en aquellos casos en que una homologación de tipo UE de una máquina móvil no de carretera vaya a dejar de ser válida, el titular de la homologación de tipo UE se lo notificará a la autoridad de homologación que concedió la correspondiente homologación de tipo UE.

La autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE comunicará sin demora toda la información pertinente a las autoridades de homologación de los demás Estados miembros por medio de un sistema común de intercambio electrónico seguro.

7. En la comunicación a que se refiere el apartado 6 se especificará, en concreto, la fecha de fabricación y el número de identificación del vehículo de la última máquina móvil no de carretera fabricada.

Capítulo VII. Certificado de conformidad y placa reglamentaria con el marcado

Artículo 27. Certificado de conformidad

1. El fabricante entregará un certificado de conformidad que acompañará a cada máquina móvil no de carretera fabricada de conformidad con la máquina móvil no de carretera con homologación de tipo UE.

2. El certificado de conformidad se entregará gratuitamente al usuario final junto con la máquina móvil no de carretera. Su entrega no podrá depender de una solicitud expresa ni de la presentación de información adicional al titular de la homologación de tipo UE.

3. El certificado de conformidad podrá proporcionarse en papel o en formato electrónico.

Sin embargo, si en el momento de la adquisición de la máquina móvil no de carretera el comprador solicita un formato impreso de dicho certificado, este se facilitará gratuitamente en papel.

4. Durante un período de diez años tras la fecha de fabricación de la máquina móvil no de carretera, el fabricante expedirá, a petición del propietario de una máquina móvil no de carretera, un duplicado del certificado de conformidad previo pago de un importe que no sobrepase el coste de su expedición. Todo certificado duplicado llevará de manera visible en el anverso la indicación «duplicado» en la lengua en que se haya redactado el certificado de conformidad.

5. El fabricante utilizará el modelo de certificado de conformidad adoptado por la Comisión mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2. El certificado de conformidad estará diseñado para impedir las falsificaciones. Con tal fin, el acto de ejecución estipulará que el formato utilizado en el certificado esté protegido mediante diversos dispositivos de seguridad. El certificado de conformidad se redactará en una lengua oficial de un Estado miembro. Toda autoridad de homologación podrá solicitar al fabricante que el certificado de conformidad se traduzca a sus propias lenguas oficiales.

6. La persona autorizada para firmar certificados de conformidad pertenecerá a la organización del fabricante y estará debidamente autorizada por la dirección para asumir plenamente la responsabilidad jurídica del fabricante con respecto al diseño y la fabricación de la máquina móvil no de carretera o la conformidad de la producción de la máquina.

7. El certificado de conformidad estará cumplimentado en su totalidad y no contendrá restricciones relativas al uso de la máquina móvil no de carretera distintas de las recogidas en el presente Reglamento.

8. En el caso de las máquinas móviles no de carretera homologadas con arreglo al artículo 29, apartado 2, el certificado de conformidad incluirá en su título el texto: «Para máquinas móviles no de carretera que han recibido la homologación de tipo en aplicación del artículo 29, apartado 2, del *[OP: insértese el nombre completo y la fecha del presente Reglamento - acto adoptado]* (homologación provisional)».

9. Sin perjuicio de lo dispuesto en el apartado 1, el fabricante podrá transmitir, por medios electrónicos, el certificado de conformidad al organismo competente en materia de matriculación de cualquier Estado miembro.

Artículo 28. Placa reglamentaria con el marcado de las máquinas móviles no de carretera

1. El fabricante de una máquina móvil no de carretera colocará en cada máquina móvil no de carretera fabricada de conformidad con el tipo homologado una placa reglamentaria con el marcado.

2. La placa reglamentaria con el marcado será conforme al modelo establecido por la Comisión mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adop-

tarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2. El primero de esos actos de ejecución se adoptará a más tardar el *[OP: insértese la fecha correspondiente a treinta meses después de la entrada en vigor del presente Reglamento]*.

Capítulo VIII. Nuevas tecnologías o nuevos conceptos

Artículo 29. Exenciones para nuevas tecnologías o nuevos conceptos

1. La solicitud a la que se refiere el artículo 17 podrá presentarse con respecto a un tipo de máquina móvil no de carretera que incorpore nuevas tecnologías o conceptos que sean incompatibles con los requisitos técnicos aplicables.

2. La autoridad de homologación concederá la homologación de tipo UE de la máquina móvil no de carretera a la que se refiere el apartado 1 tras evaluar el cumplimiento de todas las condiciones siguientes:

a) en la solicitud se mencionan las razones por las que las tecnologías o conceptos en cuestión son incompatibles con los requisitos técnicos aplicables;

b) en la solicitud se describen las implicaciones en relación con los aspectos cubiertos de la nueva tecnología y las medidas tomadas a fin de garantizar al menos un nivel de protección en relación con los aspectos cubiertos equivalente al proporcionado por los requisitos para los que se solicita la exención;

c) se presentan descripciones y resultados de los ensayos efectuados por un servicio técnico designado para llevar a cabo dicha actividad o por el servicio técnico interno acreditado de dicho fabricante a que se refiere el artículo 38 que demuestran el cumplimiento de la condición establecida en la letra b).

3. La concesión de dicha homologación de tipo UE en exención de las nuevas tecnologías o nuevos conceptos estará sujeta a la autorización de la Comisión. Esta autorización o la denegación de la concesión de una autorización se concederán mediante un acto de ejecución. Dicho acto de ejecución se adoptará con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 46, apartado 2.

En su caso, el acto de ejecución especificará si la autorización que concede está sujeta a restricciones, incluido un período de validez.

En cualquier caso, la validez de la homologación de tipo UE no podrá ser inferior a treinta y seis meses.

4. En espera de la decisión de la Comisión sobre la autorización, la autoridad de homologación podrá conceder una homologación de tipo UE provisional.

Sin embargo, esta homologación de tipo UE será válida únicamente en el territorio de ese Estado miembro, en relación con un tipo de máquina móvil no de carretera objeto de la exención que desea obtenerse, y los Estados miembros cuya autoridad de homologación haya aceptado dicha homologación de conformidad con el apartado 5.

La autoridad de homologación que concedió la homologación de tipo UE provisional informará sin demora a la Comisión y a las demás autoridades de homologación mediante un expediente que contenga la información a que se refiere el apartado 2 de que se cumplen todas las condiciones mencionadas en dicho apartado.

El carácter provisional y la validez territorial limitada deberán quedar patentes en el encabezamiento del certificado de homologación de tipo y del certificado de conformidad. La Comisión podrá adoptar actos de ejecución a fin de establecer modelos para el certificado de homologación de tipo y el certificado de conformidad a efectos del presente apartado. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2.

5. Una autoridad de homologación distinta de la mencionada en el apartado 4 podrá aceptar por escrito la homologación de tipo UE provisional a que se refiere el apartado 4, de modo que la validez de dicha homologación provisional se extienda al territorio de ese Estado miembro.

6. Cuando la Comisión deniegue la autorización, la autoridad de homologación comunicará inmediatamente al titular de la homologación de tipo provisional mencionada en el apartado 3 que la homologación provisional quedará derogada seis meses después de la fecha de aplicación del acto de ejecución a que se refiere el apartado 3.

Sin embargo, se permitirá la introducción en el mercado, matriculación o puesta en servicio de una máquina móvil no de carretera en el Estado miembro cuya autoridad de homologación haya concedido tal homologación y en cualquier Estado miembro cuya autoridad de homologación la haya aceptado, siempre que:

- a) la máquina haya sido fabricada de conformidad con la homologación de tipo UE provisional antes de que dejara de ser válida;
- b) la máquina lleve la placa reglamentaria y el marcado requeridos por el presente Reglamento;
- c) la máquina vaya acompañada del certificado provisional de conformidad; y
- d) los documentos, la información y las instrucciones para el usuario se hayan elaborado con arreglo a lo dispuesto en el presente Reglamento.

Artículo 30. Modificación subsiguiente de los actos delegados y de ejecución

7. En los casos en que la Comisión haya autorizado la concesión de una exención con arreglo a lo dispuesto en el artículo 29, tomará inmediatamente las medidas necesarias, en su caso, para modificar los actos delegados o de ejecución afectados en función de los avances tecnológicos.

8. Tan pronto como se hayan modificado los actos pertinentes, se levantará toda restricción en la decisión de la Comisión de autorizar la exención.

9. Si no se han tomado las medidas necesarias para modificar los actos delegados o de ejecución, y a petición del Estado miembro que concedió la homologación, la Comisión podrá autorizar al Estado miembro a prorrogar la homologación de tipo UE mediante una decisión de ejecución adoptada de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2.

Capítulo IX. Cláusulas de salvaguardia

Artículo 31. Evaluación nacional relativa a máquinas móviles no de carretera de las que se sospecha que comportan un riesgo grave o que no son conformes

1. Cuando la autoridad de vigilancia del mercado de un Estado miembro, basándose en sus propias actividades de vigilancia del mercado, en la información facilitada por una autoridad de homologación o por un fabricante o en reclamaciones, tenga motivos suficientes para pensar que una máquina móvil no de carretera comporta un riesgo grave o no es conforme con el presente Reglamento, llevará a cabo una evaluación de la máquina móvil no de carretera de que se trate que abarque las disposiciones pertinentes del presente Reglamento.

2. Los agentes económicos correspondientes y las autoridades de homologación competentes cooperarán plenamente con las autoridades de vigilancia del mercado.

Artículo 32. Procedimientos nacionales en el caso de máquinas móviles no de carretera que comportan un riesgo grave o no son conformes

1. Cuando, tras haber efectuado la evaluación con arreglo al artículo 31, la autoridad de vigilancia del mercado considere que una máquina móvil no de carretera comporta un riesgo grave, requerirá sin demora al agente económico en cuestión que adopte todas las medidas correctoras adecuadas sin demora para asegurarse de que la máquina móvil no de carretera ya no comporte ese riesgo.

2. Cuando, tras haber efectuado la evaluación con arreglo al artículo 31, la autoridad de vigilancia del mercado considere que una máquina móvil no de carretera

no es conforme con el presente Reglamento, pero no comporta un riesgo grave tal y como se contempla en el apartado 1, dicha autoridad requerirá sin demora al agente económico en cuestión que adopte todas las medidas correctoras adecuadas en un plazo razonable para poner en conformidad esa máquina. Dicho plazo será proporcional a la gravedad del incumplimiento.

3. Los agentes económicos se asegurarán, conforme a las obligaciones establecidas en los artículos 6 a 13, de que se adopten todas las medidas correctoras adecuadas en relación con todas las máquinas móviles no de carretera afectadas que hayan introducido en el mercado, matriculado o puesto en servicio.

4. Si los agentes económicos no adoptan las medidas correctoras apropiadas en el plazo pertinente indicado en el apartado 1 o 2 o cuando el riesgo exija actuar con rapidez, las autoridades nacionales adoptarán todas las medidas restrictivas provisionales apropiadas para prohibir o restringir en sus mercados nacionales la comercialización, la matriculación, incluida la prohibición de circular por la vía pública, o la puesta en servicio de las máquinas móviles no de carretera afectadas, o para retirarlas del mercado o recuperarlas.

5. El artículo 18 del Reglamento (UE) 2019/1020 se aplicará a las medidas restrictivas a las que se refiere el apartado 4.

Artículo 33. Medidas correctoras y restrictivas a escala de la Unión

1. La autoridad de vigilancia del mercado que adopte medidas correctoras o restrictivas de conformidad con el artículo 32 lo notificará sin demora a la Comisión y a las autoridades nacionales de los demás Estados miembros, por medio del sistema de información y comunicación al que se refiere el artículo 34, apartado 1, del Reglamento (UE) 2019/1020.

Dicho Estado miembro también informará sin demora de sus conclusiones a la autoridad de homologación que haya concedido la homologación. En el caso de las máquinas no de carretera que comporten un riesgo grave, las medidas correctoras o restrictivas también se notificarán a través del sistema de intercambio rápido de información (RAPEX) al que se refiere el artículo 12 de la Directiva 2001/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo³¹.

La información proporcionada con arreglo a los párrafos primero y segundo incluirá todos los detalles de que se disponga, en particular los datos necesarios para la identificación de la máquina móvil no de carretera afectada, el origen de dicha máquina móvil no de carretera, la naturaleza del incumplimiento alegado o del riesgo planteado, la naturaleza y la duración de las medidas correctoras y restrictivas nacionales adoptadas y, en su caso, los argumentos expresados por el agente económico en cuestión.

2. El Estado miembro que adopte las medidas correctoras o restrictivas indicará si el riesgo o el incumplimiento se debe a alguna de las razones siguientes:

a) el incumplimiento del presente Reglamento por parte de la máquina móvil no de carretera; o

b) la existencia de deficiencias en los actos reguladores pertinentes adoptados en virtud del presente Reglamento.

3. Los Estados miembros que no sean el que adopte medidas correctoras o restrictivas informarán a la Comisión y a los demás Estados miembros, en el plazo de un mes tras la notificación a que se refiere el apartado 1, de toda medida correctora o restrictiva adoptada y de cualquier dato del que dispongan sobre el incumplimiento o el riesgo de la máquina móvil no de carretera en cuestión y, en caso de desacuerdo con la medida nacional notificada, de sus objeciones al respecto.

4. Si, en el plazo de tres meses después de la notificación a que se refiere el apartado 1, ningún otro Estado miembro ni la Comisión formulan objeción alguna sobre una medida nacional notificada, los demás Estados miembros velarán por que se

31. Directiva 2001/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 3 de diciembre de 2001, relativa a la seguridad general de los productos (DO L 11 de 15.1.2002, p. 4).

adopten sin demora medidas correctoras o restrictivas similares en su territorio con respecto a la máquina móvil no de carretera de que se trate.

5. Si, en el plazo de tres meses tras la notificación indicada en el apartado 1, otro Estado miembro o la Comisión presentan objeciones sobre una medida nacional notificada, o si la Comisión considera que una medida nacional notificada es contraria al Derecho de la Unión, la Comisión consultará, sin demora, a los Estados miembros afectados y al agente o agentes económicos pertinentes.

6. Basándose en la consulta a la que se refiere el apartado 5, la Comisión adoptará actos de ejecución para decidir respecto de medidas correctoras o restrictivas armonizadas a escala de la Unión. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2.

7. La Comisión comunicará inmediatamente la decisión a la que hace referencia el apartado 6 al agente o agentes económicos pertinentes. Los Estados miembros velarán por el cumplimiento de las medidas recogidas en los actos a los que se refiere el apartado 6 sin demora e informarán de ello a la Comisión.

8. Si la Comisión considera que una medida nacional notificada no está justificada o es contraria al Derecho de la Unión, el Estado miembro en cuestión la retirará o adaptará, con arreglo a la decisión de la Comisión a la que se refiere el apartado 6.

9. Cuando el riesgo o el incumplimiento se atribuya a deficiencias en los actos reguladores adoptados en virtud del presente Reglamento, la Comisión propondrá las modificaciones necesarias de los actos en cuestión.

10. Cuando una medida correctora se considere justificada de acuerdo con el presente artículo o sea objeto de los actos de ejecución a que se refiere el apartado 6, dicha medida estará disponible gratuitamente para los titulares de matriculaciones de las máquinas móviles no de carretera afectadas. Cuando se hayan llevado a cabo reparaciones a expensas del titular de la matriculación antes de que se adopte la medida correctora, dichas reparaciones serán reembolsadas por el fabricante por valor del coste de las reparaciones requeridas por la medida correctora.

Capítulo X. Información técnica facilitada

Artículo 34. Información destinada a los usuarios

1. El fabricante no facilitará ninguna información técnica relacionada con los datos establecidos en el presente Reglamento que difiera de los datos homologados por la autoridad de homologación.

2. El fabricante pondrá a disposición de los usuarios toda la información pertinente y las instrucciones necesarias en las que se describan las condiciones o las restricciones relacionadas con el uso de una máquina móvil no de carretera.

3. La información a que se refiere el apartado 2 se facilitará en el manual de uso en carretera del operario.

4. El manual de uso en carretera del operario, incluida la información a que se refiere el apartado 2, se pondrá a disposición junto con la máquina móvil no de carretera y se facilitará:

- a) en las lenguas oficiales del Estado miembro en el que vaya a introducirse en el mercado, matricularse o ponerse en servicio la máquina móvil no de carretera, y
- b) en papel o en formato electrónico.

Cuando el manual del operario se facilite en formato electrónico, el fabricante facilitará información en formato impreso o en papel sobre cómo acceder a dicho manual o dónde encontrarlo, en las lenguas oficiales del Estado miembro en el que vaya a introducirse en el mercado, matricularse o ponerse en servicio la máquina móvil no de carretera.

Capítulo XI. Designación y notificación de los servicios técnicos

Artículo 35. Requisitos relativos a los servicios técnicos

1. Antes de designar un servicio técnico con arreglo al artículo 37, las autoridades de homologación designadoras se asegurarán de que ese servicio cumple los requisitos establecidos en los apartados 2 a 10 del presente artículo.

2. Los servicios técnicos se constituirán con arreglo a la legislación nacional y tendrán personalidad jurídica, excepto en el caso del servicio técnico que pertenezca a una autoridad de homologación de tipo y en el caso del servicio técnico interno acreditado de un fabricante, al que se refiere el artículo 38.

3. El servicio técnico será un organismo tercero independiente del proceso de diseño, fabricación, suministro o mantenimiento de las máquinas móviles no de carretera que evalúa.

Se puede considerar que cumple los requisitos del párrafo primero el organismo perteneciente a una asociación empresarial o una federación profesional que represente a las empresas que participan en el diseño, la fabricación, el suministro, el montaje, el uso o el mantenimiento de las máquinas móviles no de carretera que evalúa, somete a ensayo o inspecciona, a condición de que se demuestre su independencia y la ausencia de conflictos de interés.

4. El servicio técnico, sus máximos directivos y el personal responsable de la realización de las categorías de actividades para las que han sido designados de conformidad con el artículo 37, apartado 1, no serán el diseñador, el fabricante, el proveedor o el encargado del mantenimiento de las máquinas móviles no de carretera que deben evaluarse, ni representarán a las partes que participen en estas actividades. Ello no será óbice para el uso de las máquinas móviles no de carretera evaluadas a las que se refiere el apartado 3 que sean necesarias para el funcionamiento del servicio técnico o para el uso de dichas máquinas móviles no de carretera con fines personales.

5. El servicio técnico se asegurará de que las actividades de sus filiales o subcontratistas no afecten a la confidencialidad, objetividad e imparcialidad de las categorías de actividades para las que ha sido designado.

6. El servicio técnico y su personal llevarán a cabo las categorías de actividades para las que han sido designados con el máximo nivel de integridad profesional y con la competencia técnica exigida para el campo específico, y estarán libres de cualquier presión o incentivo, especialmente de índole financiera, que pudiera influir en su apreciación o en el resultado de sus actividades de evaluación, en particular la presión o incentivo que pudieran ejercer personas o grupos de personas que tengan algún interés en los resultados de estas actividades.

7. El servicio técnico deberá poder realizar todas las categorías de actividades para las que ha sido designado con arreglo al artículo 37, apartado 1, demostrando, a satisfacción de la autoridad de homologación designadora, que dispone de los elementos que a continuación se indican:

a) personal con las capacidades adecuadas, conocimientos técnicos específicos y formación profesional, así como experiencia suficiente y adecuada para realizar las tareas;

b) descripciones de los procedimientos pertinentes para las categorías de actividades para las que pretende ser designado que garanticen la transparencia y la reproducibilidad de dichos procedimientos;

c) procedimientos para realizar las categorías de actividades para las que pretende ser designado teniendo debidamente en cuenta el grado de complejidad de la tecnología de la máquina móvil no de carretera de que se trate y si el proceso de producción es en masa o en serie, y

d) medios necesarios para realizar adecuadamente las tareas relacionadas con las categorías de actividades para las que pretende ser designado y acceso a todo el equipo o las instalaciones que se requieran.

Además, demostrará a la autoridad de homologación designadora que cumple las normas establecidas en los actos delegados a los que se refiere el artículo 41 que sean pertinentes para las categorías de actividades para las que haya sido designado.

8. Los servicios técnicos, sus máximos directivos y el personal encargado de las evaluaciones serán imparciales. No ejercerán ninguna actividad que pueda entrar en conflicto con su independencia de criterio o su integridad en relación con las categorías de actividades para las que han sido designados.

9. Los servicios técnicos suscribirán un seguro de responsabilidad referente a sus actividades, salvo que el Estado miembro asuma la responsabilidad con arreglo a su legislación nacional, o que el propio Estado miembro sea directamente responsable de la evaluación de la conformidad.

10. El personal del servicio técnico deberá observar el secreto profesional acerca de toda información obtenida al realizar sus tareas en el marco del presente Reglamento o cualquier disposición de la legislación nacional que le dé efecto, salvo con respecto a la autoridad de homologación designadora o cuando lo requiera la legislación nacional o de la Unión. Se protegerán los derechos de propiedad.

Artículo 36. Filiales y subcontratación de los servicios técnicos

1. Los servicios técnicos solo podrán subcontratar algunas de las actividades para las que han sido designados con arreglo al artículo 37, apartado 1, o delegarlas en una filial previo consentimiento de la autoridad de homologación que los designó.

2. Cuando el servicio técnico subcontrate tareas específicas relacionadas con las categorías de actividades para las que ha sido designado o recurra a una filial, se asegurará de que el subcontratista o la filial cumplen los requisitos establecidos en el artículo 35 e informará a la autoridad de homologación designadora en consecuencia.

3. El servicio técnico asumirá la plena responsabilidad de las tareas realizadas por sus subcontratistas o filiales, con independencia de donde tengan su sede.

4. Los servicios técnicos deberán tener a disposición de la autoridad de homologación que los haya designado los documentos pertinentes sobre la evaluación de las cualificaciones del subcontratista o de la filial y sobre las tareas que estos realicen.

Artículo 37. Designación de los servicios técnicos

1. En función de su ámbito de competencia, los servicios técnicos se designarán para una o varias de las categorías de actividades siguientes:

a) categoría A: servicios técnicos que realizan los ensayos contemplados en el presente Reglamento en sus propias instalaciones;

b) categoría B: servicios técnicos que supervisan los ensayos contemplados en el presente Reglamento, en aquellos casos en que dichos ensayos se realicen en las instalaciones del fabricante o en las instalaciones de un tercero;

c) categoría C: servicios técnicos que evalúan y supervisan periódicamente los procedimientos del fabricante para controlar la conformidad de la producción;

d) categoría D: servicios técnicos que supervisan o realizan los ensayos o las inspecciones a efectos de vigilancia de la conformidad de la producción.

2. Podrá designarse a una autoridad de homologación como servicio técnico para una o varias de las actividades mencionadas en el apartado 1.

3. Los servicios técnicos de terceros países no designados con arreglo al artículo 38 podrán ser notificados a los efectos del artículo 41, pero solo si esta aceptación de servicios técnicos está contemplada en un acuerdo bilateral entre la Unión y el tercer país de que se trate. Esto no impedirá que un servicio técnico establecido en virtud de la legislación nacional con arreglo al artículo 35, apartado 2, establezca

filiales en terceros países, siempre y cuando estas sean directamente gestionadas y controladas por el servicio técnico designado.

Artículo 38. Servicios técnicos internos acreditados del fabricante

1. Un servicio técnico interno acreditado de un fabricante solamente podrá ser designado para llevar a cabo las actividades de la categoría A a la que se refiere el artículo 37, apartado 1, letra a). Dicho servicio técnico constituirá una parte separada e identificable de la empresa y no participará en el diseño, la fabricación, el suministro o el mantenimiento de las máquinas móviles no de carretera, sistemas, componentes o unidades técnicas independientes que evalúe.

2. Los servicios técnicos internos acreditados serán designados por la autoridad de homologación de un Estado miembro y cumplirán los siguientes requisitos:

a) el servicio técnico interno acreditado estará acreditado por un organismo nacional de acreditación, tal como se define en el artículo 2, punto 11, del Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo³² y de conformidad con las normas a las que se refiere el artículo 39;

b) el servicio técnico interno acreditado y su personal estarán organizados de manera identificable y utilizarán métodos de información dentro de la empresa de la que formen parte que garanticen su imparcialidad y así lo demuestren al organismo nacional de acreditación pertinente;

c) el servicio técnico interno acreditado y su personal no ejercerán ninguna actividad que pudiera ser incompatible con su independencia de criterio o su integridad en relación con las categorías de actividades para las que han sido designados;

d) el servicio técnico interno acreditado prestará sus servicios exclusivamente a la empresa de la que forme parte.

3. No habrá obligación de notificar a la Comisión el servicio técnico interno acreditado, a efectos de lo dispuesto en el artículo 41, pero la información relativa a su acreditación será puesta a disposición de la autoridad de homologación designadora, previa solicitud de esta, por la empresa de la que forme parte o el organismo nacional de acreditación.

Artículo 39. Normas para la evaluación de los servicios técnicos y los servicios técnicos internos acreditados

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 47 en lo referente a las normas que deben cumplir los servicios técnicos para su evaluación de conformidad con el artículo 40 y a la acreditación de los servicios técnicos internos de conformidad con el artículo 38.

Artículo 40. Evaluación de las capacidades de los servicios técnicos

1. La autoridad de homologación designadora elaborará un informe de evaluación en el que se demuestre que se ha evaluado si el servicio técnico candidato cumple los requisitos del presente Reglamento y los actos delegados adoptados en virtud de este. Dicho informe podrá incluir un certificado de acreditación expedido por un organismo de acreditación.

2. La evaluación en la que se base el informe mencionado en el apartado 1 se realizará de conformidad con las normas establecidas en un acto delegado a que se refiere el artículo 39. El informe de evaluación se revisará como mínimo cada tres años.

3. El informe de evaluación se comunicará a la Comisión si lo solicita. En tales casos, cuando la evaluación no se base en un certificado de acreditación expedido por un organismo nacional de acreditación en el que se certifique que el servicio técnico cumple los requisitos del presente Reglamento, la autoridad de homologación designadora remitirá a la Comisión documentos que certifiquen la competencia del

32. Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

servicio técnico y las disposiciones tomadas para garantizar que el servicio técnico es supervisado periódicamente por la autoridad de homologación designadora y cumple los requisitos del presente Reglamento y los actos delegados en virtud del presente Reglamento.

4. La autoridad de homologación que pretenda ser designada como servicio técnico de conformidad con el artículo 37, apartado 2, documentará el cumplimiento mediante una evaluación realizada por inspectores independientes de la actividad que se esté evaluando. Estos inspectores podrán proceder de la misma organización siempre que sean gestionados por separado con respecto al personal dedicado a la actividad evaluada.

5. El servicio técnico interno acreditado deberá cumplir con las disposiciones pertinentes del presente artículo.

Artículo 41. Procedimientos de notificación

1. Los Estados miembros notificarán a la Comisión el nombre, la dirección, incluida la dirección de correo electrónico, las personas responsables y la categoría de actividades respecto de todo servicio técnico que hayan designado, así como cualquier modificación posterior de esas designaciones. La notificación especificará, de entre los asuntos enumerados en el anexo del presente Reglamento, aquellos para los que han sido designados los servicios técnicos.

2. Los servicios técnicos podrán realizar las actividades descritas en el artículo 37, apartado 1, en nombre de la autoridad de homologación designadora responsable de la homologación de tipo únicamente si han sido notificados previamente a la Comisión con arreglo al apartado 1 del presente artículo.

3. El servicio técnico al que se refiere el apartado 2 podrá ser designado por varias autoridades de homologación designadoras y notificado por los Estados miembros de dichas autoridades de homologación designadoras, independientemente de la categoría o categorías de actividades que vaya a realizar de conformidad con el artículo 37, apartado 1.

4. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión todo cambio pertinente que se produzca ulteriormente en la designación.

5. Cuando, en aplicación de los actos delegados adoptados en virtud del presente Reglamento, sea necesario designar una organización específica o un organismo competente que ejerza una actividad no incluida entre las contempladas en el artículo 37, apartado 1, la notificación se ajustará a lo dispuesto en el presente artículo.

6. La Comisión publicará en su sitio web la lista y los datos de los servicios técnicos notificados con arreglo al presente artículo.

Artículo 42. Cambios en las designaciones

1. Si una autoridad de homologación designadora comprueba que un servicio técnico por ella designado ha dejado de cumplir los requisitos establecidos en el presente Reglamento o que no está cumpliendo sus obligaciones, o es informada de ello, la autoridad de homologación designadora restringirá, suspenderá o retirará la designación, según el caso, en función de la gravedad del incumplimiento de tales requisitos u obligaciones. El Estado miembro que haya notificado dicho servicio técnico informará de ello inmediatamente a la Comisión. La Comisión modificará en consecuencia la información publicada a la que se refiere el artículo 41, apartado 6.

2. En caso de restricción, suspensión o retirada de la designación o si el servicio técnico cesa su actividad, la autoridad de homologación designadora adoptará las medidas oportunas para garantizar que los expedientes de dicho servicio técnico sean tratados por otro servicio técnico o se pongan a disposición de la autoridad de homologación designadora o de las autoridades de vigilancia del mercado de referencia cuando estas los soliciten.

Artículo 43. Impugnación de la competencia de los servicios técnicos

1. La Comisión investigará todos los casos en los que dude o le planteen dudas de que un servicio técnico sea competente o siga cumpliendo los requisitos y las responsabilidades que le sean aplicables.

2. El Estado miembro de la autoridad de homologación designadora facilitará a la Comisión, a petición de esta, toda la información en que se fundamenta la designación o el mantenimiento de la designación del servicio técnico en cuestión.

3. La Comisión garantizará el tratamiento confidencial de toda la información sensible recabada en el curso de sus investigaciones.

4. Cuando la Comisión compruebe que un servicio técnico no cumple o ha dejado de cumplir los requisitos para su designación, informará de ello al Estado miembro de la autoridad de homologación designadora.

La Comisión pedirá a ese Estado miembro que suspenda, restrinja o retire la designación, en caso necesario.

Si un Estado miembro no adopta las medidas correctoras necesarias, la Comisión podrá adoptar actos de ejecución para decidir restringir, suspender o retirar la designación del servicio técnico en cuestión. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen mencionado en el artículo 46, apartado 2. La Comisión notificará tales actos de ejecución al Estado miembro de que se trate y actualizará en consecuencia la información publicada a la que se refiere el artículo 41, apartado 6.

Artículo 44. Obligaciones operativas de los servicios técnicos

1. Los servicios técnicos realizarán las categorías de actividades para las que han sido designados en nombre de la autoridad de homologación designadora y con arreglo a los procedimientos de evaluación y ensayo contemplados en el presente Reglamento.

2. Los servicios técnicos supervisarán o realizarán ellos mismos los ensayos necesarios para la homologación o las inspecciones con arreglo a lo especificado en el presente Reglamento. Los servicios técnicos no realizarán ensayos, evaluaciones o inspecciones para los que no hayan sido debidamente designados por la autoridad de homologación.

3. En todo momento, los servicios técnicos:

a) permitirán a la autoridad de homologación designadora que esté presente mientras realizan sus actividades de evaluación de la conformidad, cuando proceda, y

b) sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 35, apartado 10, y el artículo 45, facilitarán a la autoridad de homologación designadora la información que pueda solicitarse respecto de las categorías de actividades incluidas en el ámbito de aplicación del presente Reglamento.

4. Cuando un servicio técnico concluya que un fabricante no ha cumplido los requisitos establecidos en el presente Reglamento, informará de ello a la autoridad de homologación designadora con el fin de que esta exija al fabricante que adopte las medidas correctoras pertinentes y no expida seguidamente certificados de homologación de tipo hasta que la autoridad de homologación considere que se han tomado las medidas correctoras adecuadas.

5. En el marco de la supervisión de la conformidad de la producción a raíz de la expedición de un certificado de homologación de tipo, cuando un servicio técnico que actúe en nombre de la autoridad de homologación designadora concluya que una máquina móvil no de carretera ha dejado de ser conforme con el presente Reglamento, informará de ello a la autoridad de homologación designadora. La autoridad de homologación adoptará las medidas adecuadas contempladas en el artículo 22.

Artículo 45. Obligaciones de los servicios técnicos en materia de información

1. Los servicios técnicos informarán a la autoridad de homologación designadora de lo siguiente:

- a) de cualquier no conformidad descubierta que pueda requerir la denegación, la restricción, la suspensión o la retirada de un certificado de homologación de tipo;
- b) de toda circunstancia que afecte al alcance y a las condiciones de su designación;
- c) de toda solicitud de información que hayan recibido de las autoridades de vigilancia del mercado en relación con sus actividades.

2. Previa solicitud de la autoridad de homologación designadora, los servicios técnicos facilitarán información sobre las actividades incluidas en el ámbito de su designación y sobre cualquier otra actividad realizada, incluidas las actividades de carácter transfronterizo y la subcontratación.

Capítulo XII. Actos de ejecución y actos delegados

Artículo 46. Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité Técnico sobre Vehículos Agrícolas (CTVA), creado en virtud del artículo 69 del Reglamento (UE) n.º 167/2013, que es un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

3. Si el comité no emite dictamen alguno, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

Artículo 47. 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 a que se refieren el artículo 4, apartado 5, el artículo 15, apartado 2, el artículo 21, apartado 9, el artículo 22, apartado 6, y el artículo 39 se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del [OP: ... *insértese la fecha de entrada en vigor*]. 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 4, apartado 5, el artículo 15, apartado 2, el artículo 21, apartado 9, el artículo 22, apartado 6, y el artículo 39 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. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado, incluidos los de revisión o modificación o de derogación, lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 4, apartado 5, el artículo 15, apartado 2, el artículo 21, apartado 9, el artículo 22, apartado 6, y el artículo 39 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.

Capítulo XIII. Disposiciones finales

Artículo 48. Modificación del Reglamento (UE) 2019/1020

En el anexo I del Reglamento (UE) 2019/1020, se añade el punto siguiente:

«71. [Reglamento XXX], relativo a la homologación y la vigilancia del mercado de las máquinas móviles no de carretera que circulan por vías públicas y por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1020.».

Artículo 49. Foro

1. La Comisión establecerá, presidirá y gestionará un Foro de Intercambio de Información sobre la Garantía de Cumplimiento (en lo sucesivo, «el Foro»).

El Foro estará compuesto por representantes designados por cada Estado miembro que representen a sus autoridades de homologación y a sus autoridades de vigilancia del mercado.

Siempre que proceda, se podrá invitar al Foro en calidad de observadores, de conformidad con el reglamento interno mencionado en el apartado 6, a servicios técnicos, representantes del Parlamento Europeo, del sector y de otros agentes económicos pertinentes, así como de interesados que se ocupen de cuestiones de seguridad.

2. Las funciones consultivas del Foro tendrán por finalidad la promoción de buenas prácticas que faciliten la interpretación y aplicación uniformes del presente Reglamento.

El Foro estudiará:

a) las cuestiones relacionadas con la interpretación uniforme de los requisitos establecidos en el presente Reglamento;

b) los resultados de las actividades de homologación de tipo y vigilancia del mercado;

c) las cuestiones de interés general relacionadas con el cumplimiento de los requisitos establecidos en el presente Reglamento por lo que respecta a la evaluación, designación y seguimiento de los servicios técnicos;

d) las infracciones cometidas por los agentes económicos;

e) la aplicación de las medidas correctoras o restrictivas establecidas en el capítulo IX;

f) la planificación, la coordinación y los resultados de las actividades de vigilancia del mercado.

3. El Foro podrá formular dictámenes o emitir recomendaciones en el marco de sus funciones consultivas y teniendo en cuenta el resultado de los estudios efectuados en virtud del apartado 2.

4. Cuando formule un dictamen o emita recomendaciones, el Foro procurará pronunciarse por consenso. Si no pudiera alcanzar un consenso, el Foro formulará sus dictámenes o emitirá sus recomendaciones por mayoría simple de los Estados miembros. Cada Estado miembro dispondrá de un voto. Todo Estado miembro que discrepe de la posición mayoritaria podrá pedir que su propia posición y las razones en que se basa se hagan constar en el dictamen o en las recomendaciones del Foro.

5. Cuando adopte actos de ejecución, la Comisión tendrá debidamente en cuenta los dictámenes formulados por el Foro de conformidad con el apartado 2.

6. El Foro establecerá su reglamento interno.

7. A efectos del presente Reglamento:

a) no se aplicarán el artículo 30, apartado 2, y el artículo 32 del Reglamento (UE) 2019/1020;

b) las referencias a «ADCO» en el artículo 11, apartado 8, artículo 30, apartados 1 y 3, artículo 31, apartado 2, y artículo 33 del Reglamento (UE) 2019/1020 se entenderán hechas al Foro.

Artículo 50. Sanciones

1. Los Estados miembros establecerán el régimen de sanciones aplicables a cualquier infracción del presente Reglamento y adoptarán todas las medidas necesarias para garantizar su ejecución. Tales sanciones serán efectivas, proporcionadas y disuasorias. Los Estados miembros comunicarán esas disposiciones a la Comisión, a más tardar el *[OP: insértese la fecha correspondiente al día anterior exactamente a la fecha de aplicabilidad del presente Reglamento.]*, y le notificarán sin demora toda modificación posterior de estas.

2. Los tipos de infracciones sujetos a sanción incluirán, entre otros:

- a) la formulación de declaraciones falsas durante los procedimientos de homologación o los procedimientos conducentes a una recuperación;
- b) la falsificación de los resultados de los ensayos para la homologación de tipo o la conformidad en circulación;
- c) la omisión de datos o especificaciones técnicas que pudieran entrañar una recuperación, o la denegación o retirada de la homologación de tipo;
- d) la denegación del acceso a información;
- e) que los agentes económicos comercialicen o pongan en servicio máquinas móviles no de carretera sujetas a homologación sin dicha homologación o que falsifiquen documentos o marcado con esa intención;
- f) que los agentes económicos incumplan sus obligaciones;
- g) el incumplimiento por parte de los servicios técnicos de los requisitos para su designación.

Artículo 51. Revisión

1. A más tardar el *[OP: insértese la fecha correspondiente a sesenta meses después de la fecha de aplicación del presente Reglamento.]*, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la aplicación del presente Reglamento, acompañado, en su caso, de las propuestas legislativas pertinentes.

2. El informe se basará en una consulta de las partes interesadas pertinentes y tendrá en cuenta las normas europeas o internacionales en la materia y la información a la que se refiere el apartado 3.

3. A más tardar el *[OP: insértese la fecha correspondiente a cuarenta y ocho meses después de la fecha de aplicación del presente Reglamento.]*, los Estados miembros informarán a la Comisión de lo siguiente:

- a) la aplicación de los procedimientos de homologación de tipo y vigilancia del mercado establecidos en el presente Reglamento;
- b) el número de homologaciones de tipo UE concedidas con arreglo al presente Reglamento desde el *[OP: insértese la fecha = fecha de aplicación del presente Reglamento.]*;
- c) los requisitos nacionales para la homologación de tipo nacional de series cortas, la homologación nacional individual y la homologación de tipo nacional, así como el número de dichas homologaciones concedidas desde el *[OP: insértese la fecha = fecha de aplicación del presente Reglamento]*.

Artículo 52. Disposiciones transitorias

No obstante lo dispuesto en el presente Reglamento, hasta el... *[insértese la fecha: ocho años a partir de la fecha de aplicación]*, los Estados miembros podrán aplicar cualquier disposición legislativa nacional sobre homologación de tipo nacional de máquinas móviles no de carretera para la circulación por la vía pública *respecto a las máquinas móviles no de carretera introducidas en el mercado entre el ... [Insértese la fecha de aplicación] y el ... [insértese la fecha: ocho años a partir de la fecha de aplicación]*. Durante ese período, los fabricantes podrán elegir entre solicitar la homologación de tipo UE o cumplir la legislación nacional pertinente.

Artículo 53. 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 aplicable a partir del *[OP: insértese la fecha correspondiente a treinta y seis meses después 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; por el Consejo

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