



Análise FGE

Vehículos de cero emisións

En novembro de 2022, o Parlamento Europeo e o Consello acadaron un acordo formal sobre a revisión do regulamento relativo ás emisións de CO₂ de turismos e vehículos comerciais lixeiros novos.

Mediante este acordo confírmase a proposta da Comisión Europea de establecer o ano 2035 como data límite na que todos os novos turismos e furgonetas no mercado da Unión Europea sexan de cero emisións.

Trátase, ademais, do primeiro acordo acordado no marco do paquete lexislativo "Obxectivo 55", publicado en xullo de 2021, o cal ten como obxectivo impulsar, de aquí a 2030, a redución en polo menos un 55% das emisións de gases de efecto invernadoiro con respecto ós niveis de 1990, como paso previo para acadar a neutralidade climática en 2050.

Data de publicación: febreiro de 2023

Contacto:

bruselas@fundaciongaliciaeuropa.eu

1. Introdución

Tras o acordo provisional acadado a finais de outubro, Parlamento Europeo e Consello chegaron en novembro a un acordo formal sobre a proposta de *Regulamento polo que se modifica o Regulamento 2019/631 no que respecta ó reforzo das normas de comportamento en materia de emisións de CO₂ dos turismos novos e dos vehículos comerciais lixeiros novos, en consonancia coa maior ambición climática da Unión*. Esta proposta segue os pasos típicos do procedemento lexislativo ordinario, polo que o texto entrará en vigor ós 20 días da súa publicación no Diario Oficial da Unión Europea (DOUE).

O presente tratase do primeiro acordo acadado no marco do paquete lexislativo “[Obxectivo 55](#)”, publicado en xullo de 2021, o cal ten como obxectivo impulsar, de aquí a 2030, a redución en polo menos un 55% das emisións de gases de efecto invernadoiro con respecto ós niveis de 1990, como paso previo para acadar a neutralidade climática en 2050. Como consecuencia, fíxose necesario reforzar os requisitos de redución establecidos no [Regulamento 2019/631](#), tanto para os turismos como para os vehículos comerciais lixeiros (furgonetas).

Mediante este acordo **confírmase a proposta da Comisión Europea de establecer o ano 2035 como data límite na que todos os novos turismos e furgonetas no mercado da Unión Europea sexan de cero emisións**. Non resultou unha sorpresa, xa que en xuño tanto o Parlamento Europeo como o Consello acordaran a mesma ambición no seu [informe](#) e na súa [orientación xeral](#), respectivamente.

2. Características do novo Regulamento

2.1 Obxectivos de redución de emisións en comparación cos obxectivos de 2021 a escala da UE

	2021-2024	2025-2029	2030-2034	A partir de 2035
Regulamento 2019/631	Límite de 95 g CO ₂ /km	-15%	-37,5%	Non existía un obxectivo específico para 2035
Novo regulamento	Límite de 95 g CO ₂ /km		-55%	-100%

TURISMOS

FUNDACIÓN GALICIA EUROPA

Rue de la Loi, 38 2º - 1040 Bruxelles
T. +32 2 7355440
bruselas@fundaciongaliciaeuropa.eu

 [@FGaliciaEuropa](#)
 [Linkedin.com/fundación-galicia-europa](#)
 fundaciongaliciaeuropa.eu



	2021-2024	2025-2029	2030-2034	A partir de 2035
Regulamento 2019/631	Límite de 147 g CO ₂ /km	-15%	-31%	Non existía un obxectivo específico para 2035
Novo regulamento	Límite de 147 g CO ₂ /km		-50%	-100%

VEHÍCULOS COMERCIAIS LIXEIROS

2.2 Mecanismo de incentivos para os vehículos de emisión cero e de baixa emisión (ZLEV)

Contemplado polo Regulamento 2019/631 para acelerar a incorporación ó mercado deste tipo de vehículos. Segundo este sistema (formulado no Anexo I), o fabricante que acadase determinados fitos na venta de vehículos de emisión cero e de baixa emisión sería recompensado con obxectivos de emisión específicos menos estritos.

Dados os obxectivos moito más estritos a partir de 2030, os fabricantes deberán poñer necesariamente no mercado moitos más vehículos de emisión cero, polo que este mecanismo de incentivos perde o seu significado. Deste xeito, co novo regulamento, o ZLEV suprímese a partir de 2030. Antes desta data, seguirá apoiando a implantación de vehículos comprendidas entre cero e 50 g de CO₂/km, incluídos os vehículos eléctricos con batería, os vehículos eléctricos de pilas de combustible que empregan hidróxeno e os vehículos híbridos eléctricos que se enchufen. Como novidade, os fabricantes terán que acadar unha intensidade para as vendas deste tipo de vehículos dun 25%, no suposto dos turismos, e dun 17% no suposto dos vehículos comerciais lixeiros (anteriormente correspondíase cun 15%, aplicable tanto a turismos como a furgonetas).

Os ingresos procedentes das primas por exceso de emisións seguiranse considerando ingresos do orzamento xeral da UE.

Exclúese entón a posibilidade de asignar estes ingresos a un fondo específico, feito polo que avogaba o Parlamento Europeo, que no seu informe instaba á Comisión Europea a crear un instrumento financeiro "destinado a apoiar unha transición xusta e, en concreto, a mitigar calquera impacto negativo sobre o sector do automóbil". Este mesmo obxectivo fora previamente recollido polo Comité Europeo das Rexións no seu [Ditame](#) "Cara a unha transporte por estrada sen

emisións: implantación dunha infraestrutura para os combustibles alternativos e reforzo das normas de comportamento en materia de emisións de CO₂”, aprobado na sesión plenaria de xaneiro de 2022.

2.3 Obxectivos de emisións específicos

Os fabricantes teñen que garantir que as emisións medias de CO₂ dos vehículos (turismos ou vehículos comerciais lixeiros) que se matriculen por primeira vez nun ano civil non superan o seu obxectivo anual de emisións específico (determinado de conformidade co Anexo I). Como novidade, o novo regulamento introduce unha salvagarda para evitar que, en determinadas condicións, o cálculo dos obxectivos de emisións específicas de lugar a un obxectivo negativo. Cando isto ocorra, o obxectivo de emisións específicas debe fixarse en 0 g de CO₂/km.

Prima por exceso de emisións

Non existen cambios con respecto ó Regulamento 2019/631. No suposto de que os fabricantes superen o seu obxectivo de emisións, deberán pagar unha prima calculada mediante a seguinte fórmula: (exceso de emisións x 95 €) x número de vehículos matriculado por primeira vez.

2.4. Fabricantes de menos de 1 000 vehículos novos (turismos e vehículos comerciais lixeiros) matriculados anualmente

Seguen excluídos do ámbito de aplicación do obxectivo de emisións específicas e da prima por exceso de emisións. Agora ben, tal e como sinala o regulamento, “cando pese a todo un dos fabricantes solicita e obtén unha excepción, procede que se lle poida esixir que cumpra o obxectivo de tal excepción”.

A excepción ó obxectivo de emisións específicas para os fabricantes responsables de entre 1 000 e 10 000 novos turismos ou entre 1 000 e 22 000 novos vehículos comerciais lixeiros rematará en 2036. As excepcións seguirán sendo concedidas pola Comisión Europea.

2.5 Informe de progreso

A máis tardar o 31 de decembro de 2025, e posteriormente cada dous anos, a Comisión Europea informará sobre os avances para acadar unha mobilidade por estrada de cero emisións.

O informe avaliará a necesidade de posibles medidas adicionais para facilitar a transición, en particular mediante recursos financeiros. En 2026, sobre a base destes informes, a Comisión revisará a eficacia do novo regulamento e presentará un informe ó Parlamento Europeo e ó Consello, o cal ira acompañado, de ser preciso, dunha proposta de modificación.

2.6 Impacto rexional

En liña con esta obriga de información, engádese un considerando no que se sinala que a Comisión deberá, a máis tardar o 31 de decembro de 2025 (e baseándose en iniciativas como o itinerario de transición do ecosistema da mobilidade ou a **Alianza de Rexións con Industrias da Automoción-ARA**), **presentar un informe que identifique brechas de financiación que afecten especialmente ás pemes e ás rexións más afectadas pola transición. Este informe debería ser acompañado de propostas de medidas financeiras.**

2.7 Novas propostas asociadas

Engádese un considerando que sinala que "previa consulta coas partes interesadas, a Comisión presentará unha proposta relativa á matriculación, despois de 2035, de vehículos que funcionen exclusivamente con combustibles neutros en CO₂".

2.8 Principio de neutralidade tecnolóxica

As normas reforzadas de redución de emisións son tecnoloxicamente neutras, polo que baterías, pilas de combustible, hidróxeno ou calquera outra innovación futura terán a mesma consideración á hora de acadar os obxectivos establecidos.