



---

**TEXTOS APROBADOS**

---

**P10\_TA(2026)0084**

**Cálculo de los créditos de emisiones de los vehículos pesados para los períodos de comunicación de los años 2025 a 2029**

**Resolución legislativa del Parlamento Europeo, de 12 de marzo de 2026, sobre la propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al cálculo de los créditos de emisiones de los vehículos pesados para los períodos de comunicación de los años 2025 a 2029 (COM(2025)0784 – C10-0351/2025 – 2025/0423(COD))**

**(Procedimiento legislativo ordinario: primera lectura)**

*El Parlamento Europeo,*

- Vista la propuesta de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo (COM(2025)0784),
  - Vistos el artículo 294, apartado 2, y el artículo 192, apartado 1, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, conforme a los cuales la Comisión le ha presentado su propuesta (C10-0351/2025),
  - Visto el artículo 294, apartado 3, del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,
  - Previa consulta al Comité Económico y Social Europeo,
  - Previa consulta al Comité de las Regiones,
  - Vistos los artículos 60 y 170 de su Reglamento interno,
1. Aprueba la Posición en primera lectura que figura a continuación;
  2. Pide a la Comisión que le consulte de nuevo si sustituye su propuesta, la modifica sustancialmente o se propone modificarla sustancialmente;
  3. Encarga a su presidenta que transmita la Posición del Parlamento al Consejo y a la Comisión, así como a los Parlamentos nacionales.



**P10\_TC1-COD(2025)0423**

**Posición del Parlamento Europeo aprobada en primera lectura el 12 de marzo de 2026 con vistas a la adopción del Reglamento (UE) 2026/... del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se modifica el Reglamento (UE) 2019/1242 en lo que respecta al cálculo de los créditos de emisiones de los vehículos pesados para los períodos de comunicación de los años 2025 a 2029**

**(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,

Previa consulta al Comité Económico y Social Europeo,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

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

---

<sup>1</sup> Posición del Parlamento Europeo de 12 de marzo de 2026.

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (UE) 2019/1242 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>2</sup> establece los objetivos en materia de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados nuevos. Dichos objetivos constituyen una parte clave del marco de la Unión para reducir, de aquí a 2030, las emisiones netas de gases de efecto invernadero de, al menos, un 55 % por debajo de los niveles de 1990 y para alcanzar la neutralidad climática en el conjunto de la economía de aquí a 2050.
- (2) El Reglamento (UE) 2019/1242 establece objetivos cada vez más estrictos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> para los fabricantes. Dichos objetivos proporcionan seguridad y previsibilidad a largo plazo para los inversores en toda la cadena de valor, al tiempo que permiten un plazo suficiente para una transición justa hacia la neutralidad climática. Así pues, es esencial que el nivel de los objetivos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> establecidos en el Reglamento (UE) 2019/1242 permanezca sin cambios.

---

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

- (3) Con el fin de facilitar el cumplimiento de los objetivos aplicables a partir de 2030 y habida cuenta del retraso en la implantación de la infraestructura pública de recarga en las autopistas para los vehículos pesados, los fabricantes deben poder generar más créditos de emisiones antes de ese año, lo que también puede incentivar una implantación más temprana de vehículos pesados de emisión cero.
- (4) Durante los períodos de comunicación de los años 2025 a 2029, los fabricantes deben obtener créditos de emisiones si sus emisiones específicas de CO<sub>2</sub> se encuentran por debajo del objetivo de emisiones específicas de CO<sub>2</sub>, en lugar de por debajo de la trayectoria de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>.
- (5) Puesto que la implantación de autobuses urbanos de emisión cero ya ha avanzado y que su utilización no se ve perjudicada por una posible falta de infraestructura pública de recarga en las autopistas, el presente Reglamento no debe aplicarse a los autobuses urbanos.

- (6) Dado que el objetivo del presente Reglamento de proporcionar a los fabricantes de vehículos una mayor flexibilidad para su cumplimiento al tiempo que se mantiene el nivel de ambición de los objetivos de reducción de CO<sub>2</sub> no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a la dimensión y los efectos de la acción, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (7) Por lo tanto, procede modificar el Reglamento (UE) 2019/1242 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

## Artículo 1

El Reglamento (UE) 2019/1242 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 7, apartado 1, la letra a) se modifica como sigue:
  - «a) la diferencia entre la trayectoria de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> mencionada en el apartado 2 para el período de comunicación del año 2025 y las emisiones específicas medias de CO<sub>2</sub> de ese fabricante para los períodos de comunicación de los años 2025 a 2029 y la diferencia entre la trayectoria de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> para los períodos de comunicaciones de años distintos a los años 2025 a 2029 y las emisiones específicas medias de CO<sub>2</sub> de ese fabricante para el mismo período de comunicación, si dicha diferencia es positiva (“créditos de emisiones”), o».
- 2) El anexo I se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

## Artículo 2

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

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

Hecho en ..., el...

*Por el Parlamento Europeo*  
*La Presidenta*

*Por el Consejo*  
*La Presidenta / El Presidente*

## ANEXO

El anexo I se modifica como sigue:

- 1) El cuadro en el punto 5.2 se sustituye por el siguiente:

«

	2019 ≤ Y < 2025	2025 ≤ Y < 2030	2030 ≤ Y < 2040
$cCO_2(NO)_Y$	$[ET(2025)_Y - CO_2(2025)_Y] \times V_Y$	$[ET2025(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$	$[ET(NO)_Y - CO_2(NO)_Y] \times V_Y$
$dCO_2(NO)_Y$	0	$[CO_2(2025)_Y - T(2025)_Y] \times V_Y$	$[CO_2(NO)_Y - T(NO)_Y] \times V_Y$
$cCO_2(M)_Y$	0	$[ET2025(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$	$[ET(M)_Y - CO_2(M)_Y] \times V_Y$
$dCO_2(M)_Y$	0	0	$[CO_2(M)_Y - T(M)_Y] \times V_Y$

».

- 2) En el punto 5.2, se añade el texto siguiente:

«Donde  $ET2025(NO)_Y$  y  $ET2025(M)_Y$  se definen como sigue:

$$ET2025(NO)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times ET_{sg,2025}$$

$$ET2025(MCO_2)_Y = \sum_{sg} share_{sg} \times MPW_{sg} \times [(1 - pv_{sg}) \times ET_{sg,2025} + pv_{sg} \times ET_{p_{sg,2025}}]$$

$$ET2025(M)_Y = ET2025(MCO_2)_Y + ET(MZE)_Y$$

».