



Bruselas, 1 de octubre de 2018
(OR. en)

12627/18

**Expediente interinstitucional:
2017/0293 (COD)**

**CLIMA 169
ENV 628
TRANS 416
MI 673
CODEC 1563**

NOTA

| | |
|-----------------|---|
| De: | Secretaría General del Consejo |
| A: | Consejo |
| N.º doc. prec.: | 12303/18 |
| N.º doc. Ción.: | 14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2 |
| Asunto: | Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO ₂ de los vehículos ligeros y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 (versión refundida) – Orientación general |

I. INTRODUCCIÓN

1. El 8 de noviembre de 2017, la Comisión presentó una propuesta de Reglamento por el que se establecen nuevas normas de emisiones de CO₂ para turismos y furgonetas. Entre los objetivos de la propuesta se incluyen la contribución al objetivo de reducción del 30 % para el año 2030 en los sectores no incluidos en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE) fijado por el Consejo Europeo, como lo reflejan los objetivos nacionales del Reglamento de reparto del esfuerzo, y a la consecución de los objetivos del Acuerdo de París.

2. Para ello, la Comisión sugiere objetivos de reducción de emisiones de CO₂ en el conjunto de la UE para nuevos turismos y furgonetas entre 2025 y 2029 y a partir de 2030, diferentes de los objetivos para el año 2021 establecidos en la legislación anterior (15 % entre 2025 y 2029 tanto para coches como para furgonetas y 30 % a partir de 2030 tanto para coches como para furgonetas).

En la propuesta se mantiene la masa de los vehículos del parque como parámetro para calcular los objetivos específicos de cada fabricante.

3. La propuesta de la Comisión incluye un mecanismo que se aplicaría a partir del año 2025 para incentivar a los fabricantes a introducir un mayor número de vehículos de emisión cero o de baja emisión en el mercado e ir así aumentando la utilización de dichos vehículos. En caso de que la proporción de vehículos de emisión cero o de baja emisión del fabricante supere ciertos niveles de referencia, se le recompensaría con unos objetivos de emisiones de CO₂ menos estrictos. Se propone un nivel del 15 % entre los años 2025 y 2029 y del 30 % a partir del año 2030.
4. En el Parlamento Europeo, D.^a Miriam DALLI (S&D, MT) ha sido nombrada ponente para esta propuesta en nombre de la Comisión de Medio Ambiente, Salud Pública y Seguridad Alimentaria. El 10 de septiembre de 2018, dicha Comisión aprobó su informe y se prevé que el Pleno vote la propuesta el 3 de octubre de 2018.
5. El Comité Económico y Social emitió su dictamen el 14 de febrero de 2018. El Comité de las Regiones decidió no emitir dictamen.
6. El Consejo de Medio Ambiente mantuvo un debate de orientación sobre la propuesta el 25 de junio de 2018.
7. El 26 de septiembre de 2018, el Comité de Representantes Permanentes examinó la propuesta sobre la base de un texto transaccional de la Presidencia¹. Todas las delegaciones subrayaron la importancia y la urgencia de alcanzar un acuerdo sobre este expediente y respaldaron los esfuerzos de la Presidencia encaminados a conseguir una orientación general en la sesión del Consejo de Medio Ambiente del 9 de octubre de 2018.

¹ Documento 12303/18.

8. Sobre la base de dichos debates, la Presidencia concluyó que las cuestiones pendientes relacionadas con el nivel de ambición debían resolverse a nivel político y decidió no modificar su texto transaccional.

II. SITUACIÓN ACTUAL

9. A lo largo de los debates sobre la propuesta, el principal punto de divergencia entre los Estados miembros ha sido el nivel de ambición de la propuesta, esto es, los objetivos para 2025 y 2030 y el mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión. Las delegaciones han defendido puntos de vista muy dispares, desde considerar que la propuesta de la Comisión es demasiado ambiciosa hasta opinar que no lo es bastante, especialmente en lo que se refiere al objetivo para 2030.
10. De manera general, las delegaciones han reconocido la necesidad de descarbonizar el transporte para contribuir a alcanzar los objetivos climáticos y, por lo tanto, los debates se han centrado en gran medida en el ritmo de la transición y los efectos sobre la competitividad, el empleo y los consumidores, entre otros elementos, y en cómo todo ello puede afectar de manera diferente a cada Estado miembro.
11. Aun reconociendo que este Reglamento no puede abordar el fondo de la cuestión, varias delegaciones han declarado que, para ellas, era importante el tema de las probables «fugas de carbono dentro de la UE» en el transporte como consecuencia de la propuesta debido a un aumento de las importaciones de vehículos de ocasión desde Estados miembros con rentas altas hacia Estados miembros con rentas más bajas.
12. En este contexto y con el fin de centrar los debates y empezar a acercar posiciones, la Presidencia ha presentado un texto transaccional que en relación con los turismos, el objetivo para 2030 se eleva hasta el 35 %, señalando que dicha cifra ha de seguir debatiéndose. Además, la revisión que la Comisión llevará a cabo en 2024 deberá plantear nuevas reducciones más allá de 2030 a la luz de los objetivos del Acuerdo de París y, si es posible, proponer objetivos a partir de 2040.

Por otra parte, se ha propuesto una ponderación más favorable para los automóviles híbridos enchufables dentro del mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión, aunque elevando hasta el 35 % el índice de referencia a los vehículos de emisión cero y de baja emisión de 2030 para los turismos, alcanzando así el mayor nivel de ambición fijado para 2030. Por lo tanto, esta propuesta ayudaría, en particular, a los fabricantes a alcanzar el objetivo de 2025.

Asimismo, el texto transaccional aborda el tema de los vehículos de ocasión y una serie de otras cuestiones que se han debatido, especialmente las medidas relativas a la transición de valores basados en el Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC en su sigla inglesa: New European Driving Cycle) a valores basados en el Procedimiento de Ensayo de Vehículos Ligeros Armonizado a Nivel Mundial (WLTP en su sigla inglesa: Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure) con el objetivo de garantizar que los valores de emisiones de CO₂ proporcionados por los fabricantes sean fiables y representativos.

13. Tras cambiar impresiones sobre el texto transaccional de la Presidencia, las delegaciones siguen manteniendo en gran medida sus posiciones iniciales respecto del nivel de ambición, aunque reconociendo los esfuerzos de la Presidencia. Para una amplia mayoría de delegaciones, el texto actual no es aceptable, si bien varias reconocen que constituye un paso en la buena dirección:
 - Muchas delegaciones piden desde el inicio que se eleve el nivel de ambición, sosteniendo, en particular, que sería necesario a la luz de los objetivos nacionales fijados en el Reglamento de reparto del esfuerzo y de los del Acuerdo de París y que ello permitiría al sector seguir siendo innovador y competitivo también a largo plazo. Aun reconociendo que el texto transaccional de la Presidencia contiene elementos que apuntan a elevar el nivel de ambición, consideran que le falta ambición. Dentro de este grupo, las posiciones varían sobre varios aspectos. Varias delegaciones desean elevar los objetivos tanto para 2025 como para 2030, mientras que otras solo el objetivo para 2030. Las posiciones relativas a los objetivos para 2025 y 2030 varían y algunas delegaciones aún no han decidido cifras precisas. Algunas delegaciones son favorables a que se establezca una diferencia entre turismos y furgonetas, manteniendo la propuesta de la Comisión para las furgonetas, mientras que otras prefieren que los objetivos sean los mismos para ambos. Varias delegaciones desean reforzar el mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión elevando aún más los índices de referencia a estos vehículos e introduciendo una penalización (si no se alcanzan dichos índices, los objetivos relativos al CO₂ serán más elevados) o favoreciendo a los vehículos de emisión cero en el mecanismo. Sin embargo, un número de delegaciones señalan que si se fijan objetivos lo suficientemente elevados, pueden mostrarse flexibles sobre esas exigencias. Otras delegaciones parecen estar más o menos satisfechas con la propuesta de la Comisión o han indicado que, de ser los objetivos lo suficientemente elevados, podría incluso prescindirse de un mecanismo.

- Por el contrario, una serie de delegaciones piden desde el principio objetivos ambiciosos pero que sean realistas y alcanzables, y teniendo también en cuenta otros aspectos como el empleo, la competitividad y los costes para los consumidores. Consideran que el texto de la Presidencia va demasiado lejos, bien porque el nivel de ambición propuesto por la Comisión es demasiado elevado, bien porque la propuesta de la Comisión es lo máximo que pueden aceptar. Sin embargo, algunas delegaciones respaldan una ponderación más favorable para los automóviles híbridos enchufables, como se ha propuesto. En general, se oponen a que se introduzca una penalización en el mecanismo de incentivación para los vehículos de emisión cero y de baja emisión.
14. Además, una serie de delegaciones vinculan la cuestión del parámetro de utilidad relacionado con la masa con el nivel de ambición y mantienen su posición de suprimirlo, para algunas delegaciones esto se aplica a los turismos únicamente. Otras delegaciones se oponen a su supresión, respaldando la propuesta de la Comisión y defendiendo que la cuestión de la masa está más bien relacionada con la competencia entre fabricantes.

Algunas delegaciones mantienen su petición de que se prorrogue la excepción para fabricantes especializados más allá de 2025.

15. También se han planteado, entre otras, las siguientes cuestiones:
- Una delegación ha propuesto que, en la cláusula de revisión, se incluya una evaluación previa a la introducción de un mecanismo formal de comercio de las emisiones entre fabricantes de vehículos relacionado con las cuotas y las normas de comportamiento en materia de emisiones.
 - Algunas delegaciones han reiterado la importancia de que los datos de los fabricantes relativos a las emisiones de CO₂ sean representativos de las emisiones en condiciones reales, indicando que estaban dispuestas a estudiar cómo seguir mejorando esta cuestión.

III. CONCLUSIÓN

16. Se ruega al Consejo que resuelva las cuestiones pendientes relacionadas con el nivel de ambición y adopte una orientación general sobre la base del texto que figura en el anexo de la presente nota.

La orientación general constituirá el mandato del Consejo para las negociaciones con el Parlamento Europeo en el contexto del procedimiento legislativo ordinario.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 (versión refundida)²

(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 texto 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,

² Los cambios introducidos en el texto de la Comisión aparecen subrayados. las supresiones se indican con [...] y

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo³ y el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴ han sido modificados en diversas ocasiones y de forma sustancial. Debiéndose llevar a cabo nuevas modificaciones, conviene, en aras de la claridad, proceder a la refundición de dichos Reglamentos.
- (2) El presente Reglamento debe aplicarse a partir del 1 de enero de 2020 con el fin de ofrecer una transición coherente y eficaz a raíz de la refundición y derogación de los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011. Sin embargo, procede mantener, sin cambios hasta 2024, las normas de comportamiento en materia de CO₂ y las modalidades para lograrlas tal como se establecen en dichos Reglamentos.
- (3) La ambición de la Comunicación de la Comisión titulada «Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones»⁵ es clara: de aquí a mediados de siglo, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte deberán ser, como mínimo, un 60 % inferiores a las de 1990 y estar claramente encauzadas hacia un nivel de cero emisiones. Las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte que perjudican nuestra salud deben reducirse drásticamente sin demora. Después de 2020, se tendrán que seguir reduciendo las emisiones de los motores de combustión tradicionales, y será necesario que los vehículos de emisión cero o de baja emisión se generalicen y ganen una cuota de mercado significativa antes de 2030.

³ Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros (DO L 140 de 5.6.2009, p. 1).

⁴ Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2011, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros (DO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

⁵ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: «Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones» (COM (2016) 501 final).

- (4) Las Comunicaciones de la Comisión «Europa en movimiento»⁶ y «Hacia la consecución de una movilidad de bajas emisiones - Una Unión Europea que proteja el planeta, empodere a sus consumidores y defienda a su industria y sus trabajadores»⁷ destacan que las normas de emisiones de CO₂ para los turismos y los vehículos comerciales ligeros son un importante motor de innovación y eficiencia y contribuyen a reforzar la competitividad de la industria del automóvil y a allanar el camino a los vehículos de emisión cero o de baja emisión de manera tecnológicamente neutra.
- (5) El presente Reglamento traza una trayectoria clara para las reducciones de las emisiones de CO₂ del sector del transporte por carretera y contribuye a cumplir el objetivo vinculante de reducción interna del 40 % como mínimo de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía de aquí a 2030, en comparación con 1990, tal como quedó refrendado en las Conclusiones del Consejo Europeo de los días 23 y 24 de octubre de 2014, y aprobado como contribución prevista determinada a nivel nacional de la Unión de conformidad con el Acuerdo de París en la reunión del Consejo de Medio Ambiente de 6 de marzo de 2015.
- (6) Las Conclusiones del Consejo Europeo de octubre de 2014 aprobaron una reducción del 30 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 en comparación con 2005 para los sectores que no forman parte del sistema de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea. El transporte por carretera aporta una contribución importante a las emisiones de estos sectores y sus emisiones siguen muy por encima de los niveles de 1990. Si las emisiones del sector del transporte por carretera continúan creciendo, neutralizarán las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.

⁶ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: «Europa en movimiento», una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos, COM (2017) 283 final.

⁷ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones: «Hacia la consecución de una movilidad de bajas emisiones. Una Unión Europea que proteja el planeta, empodere a sus consumidores y defienda a su industria y sus trabajadores» [COM(2017) 675 final].

- (6 bis) El Acuerdo de París, entre otras disposiciones, establece un objetivo a largo plazo que está en consonancia con el objetivo de mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de los 2 °C en relación con los niveles preindustriales y de proseguir los esfuerzos para que permanezca en 1,5 °C por encima de esos niveles. A fin de conseguir este objetivo, serán necesarias reducciones adicionales de las emisiones de CO₂ para los turismos y los vehículos comerciales ligeros con posterioridad a 2030.
- (7) Las Conclusiones del Consejo Europeo de octubre de 2014 destacan la importancia de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los riesgos relacionados con la dependencia de los combustibles fósiles en el sector del transporte a través de una perspectiva global y tecnológicamente neutra que promueva la reducción de las emisiones y la eficiencia energética en el transporte, así como el transporte eléctrico y las fuentes de energía renovables en el transporte también a partir de 2020.
- (8) La eficiencia energética como contribución a la moderación de la demanda es una de las cinco dimensiones estrechamente interrelacionadas y mutuamente reforzadas [...] expuestas en la Comunicación de la Comisión sobre la Estrategia de la Unión de la energía⁸ [...], destinada a ofrecer a los consumidores de la Unión Europea una energía segura, sostenible, competitiva y asequible. En la [...] Comunicación se declara que, aunque todos los sectores económicos deben tomar medidas para aumentar la eficiencia del consumo de energía, el transporte tiene un enorme potencial de eficiencia energética, cuya realización exige seguir centrándose en el endurecimiento de las normas de emisiones de CO₂ de los turismos y vehículos comerciales ligeros en la perspectiva de 2030.

⁸ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo, al Comité de las Regiones y al Banco Europeo de Inversiones: Estrategia Marco para una Unión de la Energía resiliente con una política climática prospectiva, [COM(2015) 80 final].

- (9) Una evaluación de los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 realizada en 2015 concluyó que habían sido pertinentes y ampliamente coherentes y que habían generado importantes reducciones de emisiones, mostrándose al mismo tiempo más rentables de lo inicialmente previsto. También habían generado un considerable valor añadido de la UE que no hubiera podido lograrse en las mismas proporciones a través de medidas nacionales.
- (10) Procede, por lo tanto, perseguir los objetivos de estos Reglamentos mediante la adopción de nuevos objetivos de reducción de las emisiones de CO₂ a escala del parque de la UE para los turismos y los vehículos comerciales ligeros, de aquí a 2030. Al definir los niveles de reducción, se han tenido en cuenta su eficacia en la consecución de una contribución eficaz a la reducción de las emisiones de los sectores cubiertos por el Reglamento de reparto del esfuerzo [.../...] a más tardar en 2030, los costes y los ahorros resultantes para la sociedad, los fabricantes y los usuarios de los vehículos, así como sus implicaciones directas e indirectas en el empleo, la competitividad y la innovación y los beneficios colaterales generados en términos de reducción de la contaminación del aire y la seguridad energética. [Considerando que la cuota de mercado y, por consiguiente, la contribución global de las emisiones de CO₂ de los turismos son significativamente superiores a las de los vehículos comerciales ligeros, se considera adecuado aplicar un planteamiento diferenciado entre turismos y vehículos comerciales ligeros.]

- (11) Como parte de la aplicación del Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo⁹, en 2017 entró en vigor un nuevo procedimiento de ensayo para medir las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos ligeros, el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP, *Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure*), establecido en el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión¹⁰. Este [...] procedimiento de ensayo proporciona [...] unos valores de emisión de CO₂ y de consumo de combustible más representativos de las condiciones reales. Procede, por tanto, que los nuevos objetivos de emisión de CO₂ se basen en las emisiones de CO₂ determinadas a partir de dicho procedimiento de ensayo. Considerando, sin embargo, que las emisiones de CO₂ basadas en el WLTP estarán disponibles a efectos de cumplimiento de los objetivos a partir de 2021, procede que las nuevas normas de comportamiento en materia de emisiones se definan como niveles de reducción establecidos en relación con la media de 2021 de los objetivos de emisiones específicas [...] calculada sobre la base de las emisiones de CO₂ medidas a efectos del ensayo de emisiones del WLTP. A fin de asegurar la fiabilidad y la representatividad de los valores utilizados como punto de partida para la definición de los niveles de reducción que habrán de aplicarse en 2025 y 2030, se han de precisar las condiciones para la realización de dichas mediciones como parte de los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153¹¹.
- (12) Es importante que el establecimiento de requisitos de reducción de las emisiones de CO₂ siga proporcionando seguridad de planificación y previsibilidad en toda la Unión a los fabricantes de automóviles para todo su parque de vehículos y vehículos comerciales ligeros nuevos en la Unión.

⁹ Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

¹⁰ Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

¹¹ Habrá de actualizarse tras la adopción de los Reglamentos de Ejecución.

- (13) Los niveles de reducción para los parques a escala de la Unión de turismos y de vehículos comerciales ligeros nuevos deben, por lo tanto, fijarse para 2025 y para 2030, teniendo en cuenta el período de renovación del parque automovilístico y la necesidad de que el sector del transporte por carretera contribuya a los objetivos climáticos y energéticos para 2030. Este enfoque gradual también ofrece una señal clara y temprana a la industria del automóvil para no retrasar la introducción en el mercado de tecnologías eficientes desde el punto de vista energético y de vehículos de emisión cero y de baja emisión.
- (13 bis) Las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ establecidas en el presente Reglamento se aplican a los turismos y los vehículos comerciales ligeros nuevos. Respecto del parque de vehículos ligeros existente, incluidos los vehículos de segunda mano, se podrá también tomar medidas adicionales encaminadas a reducir las emisiones a nivel nacional y de la UE, entre otros.
- (14) Aunque la Unión se encuentra entre los principales productores mundiales de vehículos de motor y demuestra el liderazgo tecnológico en este sector, la competencia está aumentando y el sector automovilístico mundial está cambiando rápidamente a través de nuevas innovaciones en sistemas de propulsión eléctricos, y movilidad cooperativa, conectada y automatizada. A fin de mantener su competitividad a escala mundial y su acceso a los mercados, la Unión necesita un marco regulador, incluido un incentivo particular en el ámbito de los vehículos de emisión cero o de baja emisión, que contribuya a crear un gran mercado interior y apoye el desarrollo tecnológico y la innovación.
- (15) Para facilitar una transición fluida hacia una movilidad sin emisiones debe introducirse un mecanismo de incentivos específicos. Este mecanismo de créditos debe diseñarse con el fin de fomentar el despliegue en el mercado de la Unión de vehículos de emisión cero y de baja emisión.
- (16) Establecer [...] índices de referencia para la cuota de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque de vehículos de la UE junto con un mecanismo bien concebido para ajustar el objetivo específico de CO₂ de un fabricante en función del porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en su propio parque debe ofrecer una señal sólida y creíble para el desarrollo y despliegue de dichos vehículos, permitiendo al mismo tiempo la mejora de la eficiencia de los motores de combustión interna convencionales.

- (17) Al determinar los créditos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión, conviene tener en cuenta la diferencia entre las emisiones de CO₂ de los vehículos. En relación con los turismos, a la hora de determinar los créditos se deberá reconocer adecuadamente la importancia de los vehículos de baja emisión, en particular los vehículos híbridos enchufables, para la transición a los vehículos de cero emisiones. El mecanismo de ajuste debe garantizar que un fabricante que supere el índice de referencia se beneficie de un objetivo específico de CO₂ más elevado. Con objeto de garantizar un enfoque equilibrado, deben fijarse límites para el nivel de ajuste posible dentro de dicho mecanismo. Este ofrecerá incentivos, favoreciendo el despliegue oportuno de infraestructuras de recarga y repostaje y generando grandes ventajas para los consumidores, la competitividad y el medio ambiente.
- (18) El marco legislativo para alcanzar el objetivo relativo a la media del parque de vehículos y vehículos comerciales ligeros nuevos debe garantizar que los objetivos de reducción no afecten a la competencia y sean socialmente justos y sostenibles, que tengan en cuenta la diversidad existente entre fabricantes europeos de automóviles y que se evite toda distorsión injustificada de la competencia entre ellos.
- (19) Para mantener la diversidad del mercado de turismos y vehículos comerciales ligeros y su capacidad para hacer frente a las diferentes necesidades de los consumidores, los objetivos de CO₂ deben definirse en función de la utilidad de los vehículos sobre una base lineal.
- El mantenimiento de la masa como parámetro de utilidad se considera coherente con el régimen existente. Con el fin de reflejar mejor la masa de vehículos utilizados en carretera, el parámetro de la masa en orden de marcha debe cambiarse, con efectos a partir de 2025, a la masa de ensayo del vehículo, tal como se especifica en el procedimiento de ensayo WLTP adoptado sobre la base del Reglamento [...] (CE) n.º 715/2007.
- (20) Debe evitarse que los objetivos a escala del parque de la UE se alteren debido a cambios en la masa media del parque. Los cambios en la masa media deben, por lo tanto, reflejarse sin demora en los cálculos del objetivo de emisiones específicas y los ajustes de los valores de la masa media que se utilicen a tal fin deben, por lo tanto, efectuarse cada dos años con efecto a partir de 2025.

(21) Para repartir el esfuerzo de reducción de las emisiones de forma competitivamente neutra y justa que refleje la diversidad del mercado de turismos y de vehículos comerciales ligeros, y dado que en 2021 se producirá el cambio a los objetivos de emisiones específicas basados en el WLTP, procede determinar la pendiente de la curva de valor límite en función de las emisiones específicas de todos los vehículos que se matriculen por primera vez en ese año, y tener en cuenta el cambio en los objetivos a escala del parque de la UE entre 2021, 2025 y 2030 con vistas a garantizar un esfuerzo de reducción equivalente de todos los fabricantes. En lo que atañe a los vehículos comerciales ligeros, el mismo enfoque que el aplicable a los fabricantes de automóviles debe aplicarse a los fabricantes de furgonetas, derivadas de turismos, mientras que para los fabricantes de vehículos de segmentos más pesados debe fijarse una curva más elevada y fija para todo el período de referencia.

(22) El [...] presente Reglamento pretende alcanzar sus objetivos por medio de, entre otras vías, la creación de [...] incentivos para que la industria automovilística invierta en nuevas tecnologías. El presente Reglamento promueve activamente la ecoinnovación y ofrece un mecanismo que permite reconocer la evolución tecnológica en el futuro.

La experiencia demuestra que las ecoinnovaciones han contribuido con éxito a la rentabilidad de los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 y a la reducción de las emisiones reales de CO₂ a nivel mundial. Por lo tanto, debe mantenerse esta modalidad y debe ampliarse su ámbito de aplicación para incentivar las mejoras de la eficiencia de los sistemas de aire acondicionado.

(23) Sin embargo, debe garantizarse un equilibrio entre los incentivos concedidos a las ecoinnovaciones y a aquellas tecnologías cuyo efecto en la reducción de emisiones ha sido demostrado por un procedimiento oficial de ensayo. Consecuentemente, procede mantener un límite en las reducciones por ecoinnovación que un fabricante puede tener en cuenta a efectos de cumplimiento del objetivo. La Comisión debe tener la posibilidad de revisar el nivel del límite, sobre todo para tener en cuenta los efectos del cambio en el procedimiento oficial de ensayo. También conviene aclarar cómo deben calcularse las reducciones a efectos de cumplimiento del objetivo.

- (24) La Directiva 2007/46/CE establece un marco armonizado con las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos generales para la homologación de todos los vehículos nuevos dentro de su ámbito de aplicación. La entidad responsable del cumplimiento del presente Reglamento debe ser la misma que la responsable de todos los aspectos del proceso de homologación de tipo con arreglo a la Directiva 2007/46/CE y de velar por la conformidad de la producción.
- (25) A los fines de la homologación de tipo, se aplican requisitos específicos a los vehículos especiales, tal como se definen en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, y por ello deben excluirse del ámbito de aplicación del presente Reglamento.
- (26) No es adecuado utilizar el mismo método para determinar los objetivos en materia de reducción de emisiones en el caso de los grandes fabricantes y de los pequeños fabricantes, considerados como independientes en virtud de los criterios establecidos en el presente Reglamento. Los pequeños fabricantes deben contar con la posibilidad de solicitar objetivos alternativos en materia de reducción de emisiones relacionados con el potencial tecnológico de los automóviles de un fabricante determinado para reducir sus emisiones específicas de CO₂ y coherentes con las características de los segmentos de mercado pertinentes.
- (27) Reconociendo las repercusiones desproporcionadas en los fabricantes más pequeños derivadas del cumplimiento de objetivos de emisiones específicas definidos en función de la utilidad de los vehículos, la elevada carga administrativa del procedimiento de excepción y el beneficio marginal derivado, en términos de reducción de emisiones de CO₂, de los vehículos vendidos por esos fabricantes, los fabricantes responsables de menos de 1 000 turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados anualmente en la Unión deben estar excluidos del ámbito de aplicación del objetivo de emisiones específicas y de la prima por exceso de emisiones.

Sin embargo, cuando un fabricante que está cubierto por una excepción, a pesar de ello solicita y obtiene una excepción, procede que se le pueda exigir que cumpla el objetivo de esa excepción.

- (28) El procedimiento de concesión de excepciones del objetivo de parque de 95 g CO₂/km a los fabricantes especializados garantiza que el esfuerzo de reducción exigido a los fabricantes especializados sea coherente con el de los grandes fabricantes con respecto a dicho objetivo. No obstante, la experiencia demuestra que los fabricantes especializados tienen el mismo potencial que los grandes fabricantes para cumplir los objetivos de CO₂ y con respecto a los objetivos fijados a partir de 2025 no se considera apropiado hacer una distinción entre estas dos categorías de fabricantes.
- (29) A la hora de determinar las emisiones medias específicas de CO₂ de todos los automóviles nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión de los que son responsables los fabricantes, deben tenerse en cuenta todos los automóviles y vehículos comerciales ligeros independientemente de su masa o de otras características. Aunque el Reglamento (CE) n.º 715/2007 no contempla los turismos y vehículos comerciales ligeros con una masa de referencia superior a 2 610 kg y a los que no se hace extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, de dicho Reglamento [...], las emisiones de estos vehículos deben medirse de conformidad con los mismos procedimientos de medición especificados para los vehículos ligeros de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007, en particular los procedimientos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 692/2008¹² de la Comisión y en el Reglamento (UE) 2017/1151 y los procedimientos de correlación adoptados sobre la base del Reglamento (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011, en particular los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152¹³ y (UE) 2017/1153¹⁴ de la Comisión. Los valores de emisiones de CO₂ resultantes deben incorporarse en el certificado de conformidad del vehículo para que puedan ser incluidos en el sistema de control.

¹² Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

¹³ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario en relación con los vehículos comerciales ligeros y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 293/2012 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 644).

¹⁴ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1014/2010 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 679).

- (30) Las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros completados deben asignarse al fabricante del vehículo de base.
- (31) Debe prestarse atención a la situación específica de los fabricantes de vehículos comerciales ligeros que producen vehículos incompletos que se homologan en varias fases. Aunque estos fabricantes son responsables del cumplimiento de los objetivos de emisiones de CO₂, deben tener la posibilidad de pronosticar con certeza razonable las emisiones de CO₂ de los vehículos completados. La Comisión debe garantizar que estas necesidades se reflejan debidamente en las medidas de aplicación adoptadas de conformidad con el Reglamento [...] (CE) n.º 715/2007.
- (32) Para que dispongan de flexibilidad para cumplir sus objetivos con arreglo al presente Reglamento, los fabricantes pueden celebrar un acuerdo para formar agrupaciones de una forma abierta, transparente y no discriminatoria. Los acuerdos relativos a la formación de una agrupación no deben tener una vigencia superior a cinco años, pero pueden renovarse. Si los fabricantes forman una agrupación, debe considerarse que cumplen sus objetivos con arreglo al presente Reglamento siempre que las emisiones medias de la agrupación en su conjunto no superen el objetivo de emisiones específicas de la agrupación.
- (33) La posibilidad para los fabricantes de formar agrupaciones ha resultado ser una forma rentable de alcanzar el cumplimiento de los objetivos de emisiones de CO₂, en particular facilitando su cumplimiento a los fabricantes que producen una gama limitada de vehículos. Con el fin de mejorar la neutralidad competitiva, la Comisión debe tener competencias para aclarar en qué condiciones los fabricantes independientes pueden formar una agrupación a fin de permitirles situarse en una posición equivalente a la de las empresas vinculadas.
- (34) Es necesario un mecanismo de cumplimiento sólido para garantizar la consecución de los objetivos previstos en el presente Reglamento.

- (35) Para alcanzar las reducciones de CO₂ requeridas en virtud del presente Reglamento también es fundamental que las emisiones de los vehículos en uso sean conformes con los valores de CO₂ determinados en la homologación de tipo. Por lo tanto, la Comisión debe tener la posibilidad de tener en cuenta en el cálculo de las emisiones medias específicas de un fabricante cualquier incumplimiento sistémico detectado por las autoridades de homologación de tipo con respecto a las emisiones de CO₂ de los vehículos en uso.
- (36) Con el fin de estar en condiciones de adoptar dichas medidas, la Comisión debe tener competencias para preparar y aplicar un procedimiento de verificación de la conformidad en circulación de las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros introducidos en el mercado. A tal efecto, debe modificarse el Reglamento (CE) n.º 715/2007.
- (37) En la Unión, las emisiones específicas de CO₂ de los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos se miden sobre una base armonizada, de conformidad con la metodología establecida en el Reglamento (CE) n.º 715/2007. Para minimizar la carga administrativa del presente Reglamento, su cumplimiento debe medirse en relación con los datos sobre matriculaciones de vehículos y vehículos comerciales ligeros nuevos en la Unión, recabados por los Estados miembros y transmitidos a la Comisión. A fin de garantizar la coherencia de los datos utilizados para evaluar el cumplimiento, deben armonizarse en lo posible las normas de recogida y notificación de tales datos. Por lo tanto, debe indicarse claramente la responsabilidad de las autoridades competentes para facilitar datos correctos y completos, así como la necesidad de una cooperación eficaz entre dichas autoridades y la Comisión para abordar cuestiones sobre la calidad de los datos.
- (38) El cumplimiento de los objetivos previstos en el presente Reglamento por parte de los fabricantes debe evaluarse a escala de la Unión. Los fabricantes cuyas emisiones medias específicas de CO₂ superen las autorizadas por el presente Reglamento deben pagar una prima por exceso de emisiones respecto a cada año natural. El importe de la prima por exceso de emisiones debe considerarse como un ingreso para el presupuesto general de la Unión.

- (39) Habida cuenta del objetivo y los procedimientos establecidos por el presente Reglamento, las medidas nacionales que los Estados miembros puedan mantener o introducir de conformidad con el artículo 193 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) no deben imponer sanciones adicionales o más estrictas a los fabricantes que no cumplan los objetivos que deben alcanzarse en virtud del presente Reglamento.
- (40) El presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de la plena aplicación de las normas de la Unión en materia de competencia.
- (41) La eficacia de los objetivos establecidos en el presente Reglamento para reducir realmente las emisiones de CO₂ depende en gran medida de la representatividad del procedimiento oficial de ensayo. De conformidad con el dictamen del Mecanismo de asesoramiento científico¹⁵ y la recomendación del Parlamento Europeo, a raíz de su investigación sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil¹⁶, debe instaurarse un mecanismo para valorar la representatividad en condiciones reales de conducción de los valores de las emisiones de CO₂ y del consumo de energía de los vehículos determinados de conformidad con [...] el procedimiento de ensayo WLTP adoptado sobre la base del Reglamento (UE) 715/2007. La Comisión debe disponer de competencias para garantizar la disponibilidad pública de dichos datos al tiempo que dispone la protección de cualquier dato personal y, en caso necesario, desarrollar los procedimientos necesarios para identificar y recopilar los datos necesarios para efectuar tales valoraciones.

¹⁵ Grupo de Alto Nivel de Consejeros Científicos, Dictamen científico 1/2016 «Reducir la diferencia entre las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros en condiciones reales y en los ensayos de laboratorio».

¹⁶ Recomendación del Parlamento Europeo, de 4 de abril de 2017, al Consejo y a la Comisión, a raíz de la investigación sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil [2016/2908 (RSP)].

- (42) En 2024 está previsto revisar los avances obtenidos en el marco del [Reglamento de reparto del esfuerzo y Directiva sobre el régimen de comercio de derechos de emisión]. Procede, por lo tanto, valorar de manera global la eficacia del presente Reglamento en ese mismo año con el fin de permitir una valoración coordinada y coherente de las medidas aplicadas en virtud de todos estos instrumentos. En la presente revisión, la Comisión debe asimismo definir una vía clara para ulteriores reducciones de las emisiones de CO₂ aplicables a los turismos y los vehículos comerciales ligeros con posterioridad a 2030 a fin de contribuir de manera significativa a alcanzar los objetivos a largo plazo de Acuerdo de París. En caso necesario, el informe sobre esta revisión debe ir acompañado de una propuesta de modificación del presente Reglamento.
- (43) Los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 deben derogarse con efectos a partir del 1 de enero de 2020.
- (44) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución.
- [...] Las competencias de ejecución relativas a [...] la especificación de las condiciones detalladas para los acuerdos para formar agrupaciones, los procedimientos para el seguimiento y la notificación de las emisiones medias, así como los procedimientos para tener en cuenta las desviaciones detectadas en las emisiones de CO₂ de los vehículos al calcular las emisiones medias específicas de un fabricante, la determinación de los medios para la percepción de las primas por exceso de emisiones, los procedimientos de aprobación de las tecnologías innovadoras o de los paquetes de tecnologías innovadoras que permitan conseguir reducciones de emisiones de CO₂, las medidas que permitan el seguimiento y la valoración de la representatividad en condiciones reales de conducción de los valores de las emisiones de CO₂ y del consumo de energía determinados de conformidad con el procedimiento de ensayo WLTP y [...] la determinación de los parámetros de correlación necesarios para reflejar cualquier cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario para medir las emisiones específicas de CO₂ deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁷.

¹⁷ 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).

- (46) Para modificar [...] elementos no esenciales de las disposiciones del presente Reglamento deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) a fin de modificar los anexos II y III por lo que respecta a los requisitos en materia de datos y parámetros de los datos, [...], ajustando las cifras de M_0 y TM_0 , [...] y del límite superior de 7 g CO₂/km [...] con relación a las contribuciones totales de las tecnologías innovadoras, y [...] adaptando las fórmulas [...] para el cálculo de los objetivos de emisión específicos a fin de reflejar el cambio operado en el procedimiento de ensayo reglamentario. Para complementar elementos no esenciales de las disposiciones del presente Reglamento deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE a efectos de complementar las normas relativas a la interpretación de los criterios para que algunos fabricantes puedan acogerse a una excepción de los objetivos específicos de emisión, al contenido de las solicitudes de excepción y al contenido y la evaluación de los programas de reducción de emisiones específicas de CO₂ respecto de determinados fabricantes. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular a nivel de 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 2016¹⁸. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados el Parlamento Europeo y el Consejo [...] reciben todos los documentos 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.
- (47) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros [...] pero, en cambio, puede lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

¹⁸ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto y objetivos

1. El presente Reglamento establece requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos para contribuir al cumplimiento de los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero de la Unión [...] establecidos en el Reglamento (UE) 2018/...[Reglamento de reparto del esfuerzo] y para alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, así como con objeto de garantizar el funcionamiento correcto del mercado interior.
2. El presente Reglamento fija un objetivo a escala del parque de la UE, aplicable a partir del 1 de enero de 2020, de 95 g CO₂/km como promedio de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y un objetivo a escala del parque de la UE de 147 g de CO₂/km como promedio de emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión, medidas hasta el 31 de diciembre de 2020 con arreglo al Reglamento (CE) n.º 692/2008 junto con los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153, y, desde el 1 de enero de 2021, medidas con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151.
3. El presente Reglamento se completará hasta el 31 de diciembre de 2024 con medidas adicionales para la reducción de 10 g de CO₂/km, como parte del enfoque integrado de la Unión contemplado en la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo de 2007¹⁹.

¹⁹ Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo de 7 de febrero de 2007- Resultados de la revisión de la Estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos industriales ligeros [COM(2007) 19 final].

4. A partir del 1 de enero de 2025, se aplicarán los siguientes objetivos a escala del parque de la UE:
- a) para las emisiones medias del parque de turismos nuevos, un objetivo a escala del parque de la UE igual a una reducción del 15 % de la media de los objetivos de emisiones específicas en 2021 determinados de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.1.1;
 - b) para las emisiones medias del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, un objetivo a escala del parque de la UE igual a una reducción del 15 % de la media de los objetivos de emisiones específicas en 2021 determinados de conformidad con el anexo I, parte B, punto 6.1.1.
5. A partir del 1 de enero de 2030, se aplicarán los siguientes objetivos:
- a) para las emisiones medias del parque de turismos nuevos, un objetivo a escala del parque de la UE igual a una reducción del [...] [35 %] de la media de los objetivos de emisiones específicas en 2021 determinados de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.1.2;
 - b) para las emisiones medias del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, un objetivo a escala del parque de la UE igual a una reducción del 30 % de la media de los objetivos de emisiones específicas en 2021 determinados de conformidad con el anexo I, parte B, punto 6.1.2.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor de:
- a) categoría M₁, según se define en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE («turismos»), que se matriculen por primera vez en la Unión y que no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Unión («turismos nuevos»);

- b) categoría N₁, según se define en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia igual o inferior a 2 610 kg, y categoría N₁ a los que se haga extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 («vehículos comerciales ligeros») que se matriculen por primera vez en la Unión y que no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Unión («vehículos comerciales ligeros nuevos»).
2. No se tendrán en cuenta las matriculaciones anteriores realizadas fuera de la Unión menos de tres meses antes de la matriculación en la Unión.
3. El presente Reglamento no se aplicará a los vehículos especiales definidos en el anexo II, parte A, punto 5, de la Directiva 2007/46/CE.
4. El artículo 4, el artículo 7, apartado 4, letras b) y c), el artículo 8 y el artículo 9, apartado 1, letras a) y c), no se aplicarán a los fabricantes que, junto con todas sus empresas vinculadas, sean responsables de menos de 1 000 turismos nuevos o de menos de 1 000 vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión en el año civil anterior, a menos que el fabricante solicite y obtenga una excepción de conformidad con el artículo 10.

Artículo 3

Definiciones

1. A efectos del presente Reglamento se entenderá por:
- a) «emisiones medias específicas de CO₂»: en relación con un fabricante, la media de las emisiones específicas de CO₂ de todos los turismos nuevos o de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos que haya fabricado;
- b) «certificado de conformidad»: el certificado a que se refiere el artículo 18 de la Directiva 2007/46/CE;

- c) «vehículo completado»: todo vehículo comercial ligero al que se concede la homologación al final de un procedimiento de homologación de tipo multifásico con arreglo a la Directiva 2007/46/CE;
- d) «vehículo completo»: todo vehículo comercial ligero que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes de la Directiva 2007/46/CE;
- e) «vehículo de base»: todo vehículo comercial ligero que se utiliza en la fase inicial de un procedimiento de homologación de tipo multifásico;
- f) «fabricante»: la persona u organismo responsable ante las autoridades de homologación de todos los aspectos relacionados con el procedimiento de homologación de tipo CE, de conformidad con la Directiva 2007/46/CE, y de garantizar la conformidad de la producción;
- g) «masa en orden de marcha»: la masa del turismo o del vehículo comercial ligero con carrocería en orden de marcha, como se indica en el certificado de conformidad y se define en la sección 2.6 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE;
- h) «emisiones específicas de CO₂»: las emisiones de CO₂ de un turismo o de un vehículo comercial ligero medidas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y sus Reglamentos de Ejecución y descritas como emisión másica de CO₂ (combinada) en el certificado de conformidad del vehículo. Para los turismos o vehículos comerciales ligeros que no estén homologados de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007, por «emisiones específicas de CO₂» se entenderán las emisiones de CO₂, medidas con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007, en particular de conformidad con el mismo procedimiento de medición que se especifica en el Reglamento (CE) n.º 692/2008, hasta el 31 de diciembre de 2020, y con el Reglamento (UE) 2017/1151, desde el 1 de enero de 2021, o según los procedimientos adoptados por la Comisión para establecer las emisiones de CO₂ para dichos vehículos;

- i) «huella»: la anchura media de vía multiplicada por la distancia entre ejes, como figura en el certificado de conformidad y se define en los puntos 2.1 y 2.3 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE;
- j) «objetivo de emisiones específicas»: en relación con un fabricante, el objetivo anual determinado de acuerdo con el anexo I respecto a cada vehículo comercial ligero nuevo que haya fabricado o, en caso de que el fabricante disfrute de una excepción en virtud del artículo 10, el objetivo de emisiones específicas determinado de conformidad con esa excepción;
- k) «objetivo a escala del parque de la UE»: las emisiones medias de CO₂ de todos los turismos nuevos o de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos que deben alcanzarse en un período determinado;
- l) «masa de ensayo»: la masa de ensayo de un turismo o de un vehículo comercial ligero, según se indica en el certificado de conformidad y se define en el anexo XXI, punto 3.2.25, del Reglamento (UE) 2017/1151;
- m) «vehículo de emisión cero y de baja emisión»: un turismo o un vehículo comercial ligero con unas emisiones de gases de escape comprendidas entre cero y 50 g de CO₂/km, determinadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151;
- n) «carga útil»: la diferencia entre la masa máxima en carga técnicamente admisible de conformidad con el anexo II de la Directiva 2007/46/CE y la masa del vehículo.

2. A efectos del presente Reglamento se entenderá por «grupo de fabricantes vinculados», un fabricante y sus empresas vinculadas. Se considerarán empresas vinculadas:

- 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 enumerados 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 dispongan de dichos 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.

Artículo 4

Objetivos de emisiones específicas

1. El fabricante garantizará que sus emisiones medias específicas de CO₂ no superan los siguientes objetivos de emisiones específicas:
 - a) para el año 2020, el objetivo de emisiones específicas determinado de conformidad con el anexo I, parte A, puntos 1 y 2, en el caso de los turismos, o con el anexo I, parte B, puntos 1 y 2, en el caso de los vehículos comerciales ligeros, o si se trata de un fabricante que disfruta de una excepción en virtud del artículo 10, de conformidad con dicha excepción;

- b) respecto a cada año natural desde 2021 hasta 2024, el objetivo de emisiones específicas determinado con arreglo al anexo I partes A o B, puntos 3 y 4, según proceda o, si se trata de un fabricante que disfruta de una excepción en virtud del artículo 10, con arreglo a esa excepción y al anexo I, partes A o B, punto 5;
 - c) para cada año natural, a partir de 2025, los objetivos de emisiones específicas determinados de conformidad con el anexo I, partes A y B, punto 6.3.
2. En el caso de los vehículos comerciales ligeros, cuando no se conozcan las emisiones específicas del vehículo completado, el fabricante del vehículo de base partirá de las emisiones específicas de este último para determinar sus emisiones medias específicas de CO₂.
3. Para la determinación de las emisiones medias específicas de CO₂ de cada fabricante se utilizarán los siguientes porcentajes de turismos nuevos de cada fabricante matriculados en el año correspondiente:
- 95 % en 2020,
 - 100 % desde 2021 en adelante.

Artículo 5

Supercréditos para el objetivo de 95 g de CO₂/km

En el cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂, cada turismo nuevo con emisiones específicas de CO₂ por debajo de 50 g de CO₂/km equivaldrá a:

2 turismos en 2020,

1,67 turismos en 2021,

1,33 turismos en 2022,

1 turismo a partir de 2023,

para el año en el que se matricule durante el período comprendido entre 2020 y 2022, sometido a un límite superior de 7,5 g de CO₂/km durante ese período para cada fabricante [...] calculado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153.

Formación de agrupaciones

1. Los fabricantes, salvo aquellos a los que se haya concedido una excepción en virtud del artículo 10, podrán formar una agrupación a efectos del cumplimiento de sus obligaciones con arreglo al artículo 4.
2. Un acuerdo para formar una agrupación podrá referirse a uno o varios años naturales, siempre que la duración global de ese acuerdo no sea superior a cinco años naturales, y tendrá que entrar en vigor a más tardar el 31 de diciembre del primer año natural en el que se agruparían las emisiones. Los fabricantes que forman una agrupación presentarán a la Comisión la siguiente información:
 - a) los fabricantes que van a formar la agrupación;
 - b) el fabricante designado como gerente de la agrupación, que será la persona de contacto de la agrupación y el responsable de abonar todas las primas por exceso de emisiones impuestas a la agrupación de conformidad con el artículo 8;
 - c) pruebas de que el gestor de la agrupación va a ser capaz de cumplir las obligaciones previstas en la letra b);
 - d) la categoría de vehículos matriculados como M₁ o N₁, para la cual la agrupación presenta la solicitud.
3. Si el gerente propuesto de la agrupación no cumple el requisito establecido de abonar todas las primas por exceso de emisiones impuestas a la agrupación de conformidad con el artículo 8, la Comisión se lo notificará a los fabricantes.
4. Los fabricantes que formen parte de una agrupación informarán conjuntamente a la Comisión de cualquier cambio respecto al gerente de la agrupación o su situación financiera, en la medida en que eso afecte a su capacidad para cumplir los requisitos de abonar todas las primas por exceso de emisiones impuestas a la agrupación de conformidad con el artículo 8, así como de cualquier modificación en la composición de la agrupación o de la disolución de la agrupación.

5. Los fabricantes podrán establecer acuerdos para formar agrupaciones si tales acuerdos cumplen lo dispuesto en los artículos 101 y 102 del TFUE y si permiten la participación abierta, transparente y no discriminatoria en unas condiciones comercialmente razonables a cualquier fabricante que solicite ser miembro de la agrupación. Sin perjuicio de la aplicación general de las normas de la Unión en materia de competencia a tales agrupaciones, todos los miembros de una agrupación velarán, en particular, por evitar cualquier puesta en común de datos y cualquier intercambio de información en el contexto de su acuerdo de agrupación, excepto en lo relativo a la información siguiente:
 - a) las emisiones medias específicas de CO₂;
 - b) el objetivo de emisiones específicas;
 - c) el número total de vehículos matriculados.
6. El apartado 5 no será de aplicación cuando todos los fabricantes que componen la agrupación formen parte del mismo grupo de fabricantes vinculados.
7. Salvo en caso de notificación con arreglo al apartado 3, los fabricantes que compongan una agrupación respecto a la cual se haya presentado información a la Comisión se considerarán un solo fabricante a efectos del cumplimiento de sus obligaciones con arreglo al artículo 4. La información sobre el seguimiento y la notificación respecto de los fabricantes individuales, así como de cualquier agrupación de los mismos se registrará, se comunicará y estará disponible en el registro central a que se refiere el artículo 7, apartado 4.
8. La Comisión podrá especificar las condiciones detalladas aplicables a un acuerdo de agrupación establecido de conformidad con el apartado 5 mediante actos de ejecución que se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 15, apartado 2.

Artículo 7

Seguimiento y notificación de las emisiones medias

1. Respecto a cada año natural, los Estados miembros registrarán la información relativa a cada nuevo turismo y a cada nuevo vehículo comercial ligero matriculado en su territorio de conformidad con las partes A de los anexos II y III. Dicha información se pondrá a disposición de los fabricantes y de sus importadores o representantes designados en cada uno de los Estados miembros. Los Estados miembros harán todos los esfuerzos posibles para garantizar que los organismos responsables de informar operan de forma transparente. Todos los Estados miembros se asegurarán de que las emisiones específicas de CO₂ de los turismos que no estén homologados de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 sean medidas y registradas en el certificado de conformidad.
2. Antes del 28 de febrero de cada año, los Estados miembros determinarán y transmitirán a la Comisión la información que figura en las partes A de los anexos II y III respecto al año natural precedente. Los datos se transmitirán de acuerdo con el formulario que figura en la parte B del anexo II y en la parte C del anexo III.
3. A instancias de la Comisión, los Estados miembros transmitirán asimismo la serie completa de datos recabados con arreglo al apartado 1.
4. La Comisión mantendrá un registro central de los datos notificados por los Estados miembros de conformidad con el presente artículo, y antes del 30 de junio de cada año realizará, respecto a cada fabricante, un cálculo provisional de:
 - a) las emisiones medias específicas de CO₂ del año natural precedente;
 - b) el objetivo de emisiones específicas del año natural precedente;
 - c) la diferencia entre sus emisiones medias específicas de CO₂ del año natural precedente y su objetivo de emisiones específicas correspondiente a ese año.

La Comisión notificará a cada fabricante el cálculo provisional que le corresponda. La notificación incluirá datos por cada Estado miembro sobre el número de turismos nuevos y de vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados y sus emisiones específicas de CO₂.

El registro estará a disposición del público.

5. Los fabricantes podrán notificar a la Comisión, en un plazo de tres meses a partir de la notificación del cálculo provisional previsto en el apartado 4, cualquier error observado en los datos, especificando el Estado miembro respecto al que considera que se ha producido el error.

La Comisión estudiará toda notificación de los fabricantes y, antes del 31 de octubre, confirmará o modificará los cálculos provisionales de conformidad con el apartado 4.

6. Los Estados miembros designarán una autoridad competente para la recogida y comunicación de los datos de seguimiento de conformidad con el presente Reglamento e informarán a la Comisión de la autoridad competente designada.

Las autoridades competentes garantizarán la exactitud y exhaustividad de los datos transmitidos a la Comisión y [...] facilitarán un punto de contacto que estará disponible para responder rápidamente a las solicitudes de la Comisión relativas a la subsanación de errores y omisiones en los conjuntos de datos transmitidos.

7. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, normas detalladas sobre los procedimientos de control y notificación de datos de conformidad con los apartados 1 a 7, así como sobre la aplicación del anexo II. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 15, apartado 2.

7 bis. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 16, a fin de modificar los requisitos en materia de datos y los parámetros de los datos establecidos en el anexo los anexos II y III.

8. Las autoridades de homologación de tipo notificarán sin demora a la Comisión las desviaciones constatadas en las emisiones de CO₂ de los vehículos en servicio en comparación con los valores indicados en los certificados de conformidad, como resultado de las verificaciones efectuadas de conformidad con el procedimiento contemplado en el [artículo 11 *bis*] del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

La Comisión tendrá en cuenta dichas desviaciones para el cálculo de las emisiones medias específicas de un fabricante.

La Comisión [...] adoptará normas detalladas relativas a los procedimientos para la notificación de tales desviaciones y para que se tengan en cuenta en el cálculo de las emisiones medias específicas. Estos procedimientos se adoptarán mediante actos de ejecución con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 15, apartado 2.

9. Los Estados miembros recopilarán y notificarán también, con arreglo al presente artículo, datos sobre la matriculación de vehículos de las categorías M₂ y N₂, según se definen en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia no superior a 2 610 kg, así como de los vehículos a los que se haga extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

Artículo 8

Prima por exceso de emisiones

1. Respecto a cada año natural, la Comisión impondrá una prima por exceso de emisiones a un fabricante o al gerente de una agrupación, según convenga, si las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante superan su objetivo de emisiones específicas.
2. La prima por exceso de emisiones prevista en el apartado 1 se calculará mediante la siguiente fórmula:

(Exceso de emisiones × 95 EUR) × número de vehículos matriculados por primera vez;

A los efectos del presente artículo, se aplican las definiciones siguientes:

- «exceso de emisiones»: el número positivo de gramos por kilómetro en que las emisiones medias específicas de CO₂ de un fabricante —teniendo en cuenta las reducciones en las emisiones de CO₂ derivadas de tecnologías innovadoras aprobadas con arreglo al artículo 11— superan su objetivo de emisiones específicas en el año natural o en la parte del año natural en la que se aplique la obligación prevista en el artículo 4, redondeado al tercer decimal más próximo, y
 - «número de vehículos matriculados por primera vez»: el número de turismos nuevos o de vehículos comerciales ligeros nuevos contabilizados por separado producidos por el fabricante que se matricularon en ese período, con arreglo a los criterios de introducción gradual establecidos en el artículo 4, apartado 3.
3. La Comisión determinará, mediante actos de ejecución, los medios para la percepción de las primas por exceso de emisiones de conformidad con el apartado 1. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 15, apartado 2.
4. El importe de la prima por exceso de emisiones tendrá la consideración de ingreso para el presupuesto general de la Unión.

Artículo 9

Publicación de los resultados de los fabricantes

1. Antes del 31 de octubre de cada año, la Comisión publicará mediante actos de ejecución una lista en la que indicará:
- a) respecto a cada fabricante, su objetivo de emisiones específicas del año natural precedente;
 - b) respecto a cada fabricante, sus emisiones medias específicas de CO₂ del año natural precedente;

- c) la diferencia entre las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante del año natural precedente y su objetivo de emisiones específicas de ese año;
 - d) las emisiones medias específicas de CO₂ de todos los turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión el año natural precedente;
 - e) la masa media en orden de marcha de todos los turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión el año natural precedente hasta el 31 de diciembre de 2020;
 - f) la masa de ensayo media de todos los turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión el año natural precedente.
2. La lista publicada de conformidad con el apartado 1 indicará asimismo si el fabricante ha cumplido los requisitos del artículo 4 respecto al año natural precedente.
3. Para la publicación a más tardar del 31 de octubre de 2022, la lista contemplada en el apartado 1 indicará lo siguiente:
- a) los objetivos a escala del parque de la UE para 2025 y 2030 contemplados en el artículo 1, apartados 4 y 5, calculados por la Comisión de conformidad con el anexo I, partes A y B, puntos 6.1.1 y 6.1.2;
 - b) los valores correspondientes a a_{2021} , a_{2025} y a_{2030} calculados por la Comisión de conformidad con el anexo I, partes A y B, punto 6.2.

Artículo 10

Excepciones para algunos fabricantes

1. Podrá presentar una solicitud de excepción respecto al objetivo de emisiones específicas calculado con arreglo al anexo I un fabricante de menos de 10 000 turismos nuevos o 22 000 vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión por año natural y:
 - a) que no forme parte de un grupo de fabricantes vinculados, o
 - b) que forme parte de un grupo de fabricantes vinculados que sea responsable en total de menos de 10 000 turismos nuevos o 22 000 vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión por año natural, o
 - c) que forme parte de un grupo de fabricantes vinculados, pero que disponga de unas instalaciones de producción y un centro de diseño propios.

2. Una excepción solicitada en virtud del apartado 1 podrá concederse por un período máximo de cinco años naturales, el cual será renovable. Se presentará a la Comisión una solicitud que incluirá lo siguiente:
 - a) el nombre y la persona de contacto del fabricante;
 - b) pruebas de que el fabricante puede disfrutar de una excepción de conformidad con el apartado 1;
 - c) detalles de los turismos o de los vehículos comerciales ligeros que fabrica, incluidas la masa de ensayo y las emisiones específicas de CO₂ de esos turismos o vehículos comerciales ligeros, y

- d) un objetivo de emisiones específicas coherente con su potencial de reducción, incluido el potencial tecnológico y económico de reducción de sus emisiones específicas de CO₂ y teniendo en cuenta las características del mercado para el tipo de turismo o vehículo comercial ligero fabricado.
3. Cuando la Comisión considere que el fabricante puede optar a una excepción solicitada en virtud del apartado 1 y compruebe que el objetivo de emisiones específicas propuesto por el fabricante es coherente con su potencial de reducción, incluido el potencial tecnológico y económico de reducción de sus emisiones específicas de CO₂ y teniendo en cuenta las características del mercado para el tipo de turismo o vehículo comercial ligero fabricado, la Comisión le concederá una excepción. La solicitud se presentará a más tardar el 31 de octubre del primer año en el que se aplique la excepción.
4. El fabricante que sea responsable, junto con todas sus empresas vinculadas, de la matriculación anual en la Unión de 10 000 a 300 000 turismos nuevos por año natural podrá solicitar una excepción al objetivo de emisiones específicas calculado con arreglo al anexo I, parte A, puntos 1 a 4.

El fabricante podrá presentar esta solicitud para él únicamente o junto con cualquiera de sus empresas vinculadas. Se presentará a la Comisión una solicitud que incluirá lo siguiente:

- a) toda la información a que se refiere el apartado 2, letras a) y c), incluyendo, cuando proceda, la información acerca de cualquier empresa vinculada;
- b) un objetivo que suponga una reducción del 45 % respecto del promedio de emisiones específicas de CO₂ en 2007 o, cuando se presente una única solicitud respecto a una serie de empresas vinculadas, una reducción del 45 % respecto de las emisiones medias específicas de CO₂ de dichas empresas en 2007.

En el caso de un fabricante para el que no exista información sobre las emisiones específicas medias de CO₂ para 2007, la Comisión determinará un objetivo de reducción equivalente basado en las mejores tecnologías disponibles de reducción de las emisiones de CO₂ empleadas en turismos de masa comparable y que tenga en cuenta las características del mercado para el tipo de vehículo fabricado. El solicitante hará uso de este objetivo a los efectos de la letra b).

La Comisión concederá una excepción al fabricante cuando se demuestre que se cumplen los criterios exigidos para una excepción a que se refiere el presente apartado.

5. Un fabricante que esté sujeto a una excepción de conformidad con el presente artículo notificará inmediatamente a la Comisión cualquier modificación que afecte o pueda afectar a su derecho a una excepción.
6. Cuando la Comisión considere, sobre la base de una notificación con arreglo al apartado 5 o de otro modo, que un fabricante ya no puede acogerse a una excepción, revocará la excepción con efecto a partir del 1 de enero del año natural siguiente y le informará de ello.
7. Cuando el fabricante no alcance su objetivo de emisiones específico, la Comisión podrá imponer al fabricante una prima por exceso de emisiones, como establece el artículo 8.
8. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 16 por los que se establezcan normas que complementen los apartados 1 a 7 del presente artículo en lo relativo a la interpretación de los criterios para poder acogerse a una excepción, el contenido de las solicitudes y el contenido y evaluación de los programas de reducción de las emisiones específicas de CO₂.

9. Se pondrá a disposición pública una solicitud de excepción, incluida la información que la justifique, así como toda notificación contemplada en el apartado 5, toda revocación con arreglo al apartado 6, toda imposición de prima por exceso de emisiones con arreglo al apartado 7, y las medidas a que se refiere el apartado 8, sin perjuicio del Reglamento (CE) n.º 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁰.

Artículo 11

Ecoinnovación

1. Se tendrán en cuenta las reducciones de CO₂ logradas mediante el uso de tecnologías innovadoras o de una combinación de estas («paquete de tecnologías innovadoras»), previa solicitud de un proveedor o fabricante.

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

La contribución total de esas tecnologías a la reducción de las emisiones específicas medias de un fabricante podrá elevarse a 7 g de CO₂/km.

La Comisión podrá ajustar el límite máximo con efectos a partir de 2025 a fin de tener en cuenta la evolución tecnológica. Dichos ajustes se realizarán mediante actos delegados de conformidad con el artículo 16.

2. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones detalladas relativas a un procedimiento de aprobación de las tecnologías innovadoras o de los paquetes de tecnologías innovadoras a que se refiere el apartado 1 mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 15, apartado 2, del presente Reglamento. Estas disposiciones detalladas para las tecnologías innovadoras se basarán en los siguientes criterios:

²⁰ Reglamento (CE) n.º 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión (DO L 145 de 31.5.2001, p. 43).

- a) el proveedor o fabricante debe poder cuantificar el ahorro de CO₂ logrado mediante el uso de las tecnologías innovadoras;
 - b) las tecnologías innovadoras deben realizar una contribución verificada a la reducción de CO₂;
 - c) las tecnologías innovadoras deberán no estar cubiertas por el ciclo de ensayos estándar de medición de CO₂;
 - d) las tecnologías innovadoras deberán no estar cubiertas por disposiciones obligatorias derivadas de medidas adicionales complementarias destinadas a cumplir con la reducción de 10 g CO₂/km contempladas en el artículo 1, o que sean obligatorias con arreglo a otras disposiciones del Derecho de la Unión. Con efecto a partir del 1 de enero de 2025, este criterio no se aplicará con relación a las mejoras de la eficiencia de los sistemas de aire acondicionado.
3. El proveedor o fabricante que solicite la aprobación de una medida como tecnología innovadora o paquete de tecnologías innovadoras presentará a la Comisión un informe que incluya una verificación realizada por un organismo independiente y autorizado. En el caso de una posible interacción entre la medida y otra tecnología innovadora u otro paquete de tecnologías innovadoras ya aprobado, el informe mencionará dicha interacción, y el informe de verificación evaluará hasta qué punto esta interacción modifica la reducción lograda por cada medida.
 4. La Comisión habrá de aprobar la reducción lograda sobre la base de los criterios establecidos en el apartado 2.

Artículo 12

Emisiones de CO₂ y consumo de energía en condiciones reales

1. La Comisión controlará y valorará la representatividad en condiciones reales de los valores de emisión de CO₂ y de consumo de energía determinados [...] con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007. Velará por que el público sea informado sobre cómo evoluciona dicha representatividad con el tiempo.
2. A tal fin, la Comisión garantizará que [...] los siguientes parámetros relativos a las emisiones de CO₂ y el consumo de energía en condiciones reales de los turismos y los vehículos industriales ligeros sean puestos a disposición de la Comisión a intervalos periódicos, comenzando a partir del 1 de enero de 2021, por los fabricantes, las autoridades nacionales o mediante la transferencia directa desde los vehículos, según sea el caso:
 - a) número de identificación del vehículo;
 - b) carburante y/o energía eléctrica consumidos;
 - c) distancia total recorrida;
 - d) en el caso de los vehículos eléctricos híbridos recargables desde el exterior, el carburante y la energía eléctrica consumidos y la distancia recorrida distribuidos entre los diferentes modos de conducción.

La Comisión procederá al tratamiento de los datos a fin de crear un conjunto de datos anónimo y agregado a los efectos de lo dispuesto en el apartado 1. Los números de identificación de los vehículos solo se utilizarán a fines de tratamiento de los datos y no se conservarán más tiempo del necesario para dicho fin.

3. La Comisión [...] adoptará [...] el procedimiento detallado de recogida y tratamiento de los datos a que se refiere el [...] apartado 2 mediante actos de ejecución de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 15, apartado 2.

Artículo 13

Ajuste de M_0 y TM_0

1. Las cifras M_0 y TM_0 contempladas en el anexo I, partes A y B, se ajustarán como sigue:
 - a) a más tardar el 31 de octubre de 2020, la cifra M_0 del anexo I, parte A, puntos 1 a 5, se ajustará a la masa media en orden de marcha de los turismos nuevos en los tres años naturales anteriores 2017, 2018 y 2019; este nuevo valor M_0 se aplicará desde el 1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2024;
 - b) a más tardar el 31 de octubre de 2022, la cifra M_0 del anexo I, parte B, puntos 1 a 5, se ajustará a la masa media en orden de marcha de los vehículos comerciales ligeros nuevos en los tres años naturales anteriores 2019, 2020 y 2021; este nuevo valor M_0 se aplicará en 2024;
 - c) a más tardar el 31 de octubre de 2022, el valor TM_0 indicativo para 2025 se determinará como la masa de ensayo media respectiva de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos en 2021;
 - d) a más tardar el 31 de octubre de 2024, y posteriormente cada dos años, las cifras TM_0 del anexo I, partes A y B, se ajustarán a la masa de ensayo media respectiva de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos en los dos años naturales anteriores a partir de 2022 y 2023; los nuevos valores TM_0 respectivos se aplicarán a partir del 1 de enero del año natural siguiente a la fecha del ajuste.
2. La Comisión adoptará, mediante actos delegados, las medidas contempladas en el apartado 1 de conformidad con el artículo 16.

Artículo 14

Revisión y presentación de informes

1. La Comisión examinará [...], en 2024, la eficacia del presente Reglamento [...], con inclusión del funcionamiento del mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión y de otros aspectos del presente Reglamento, y [...] presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre el resultado de dicho examen.
- 1 bis. En [...] el informe a que se hace referencia en el apartado 1, [...] la Comisión considerará, entre otras cosas, la representatividad en condiciones reales de los valores de emisión de CO₂ y de consumo de energía determinados [...] con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007, el despliegue en el mercado de la Unión de vehículos de emisión cero y de baja emisión y el despliegue de infraestructuras de recarga y repostaje notificados en virtud de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo²¹, incluida la financiación de los mismos, [...] así como los aspectos que faciliten adicionalmente la transición económicamente viable y socialmente justa a una movilidad limpia, competitiva y asequible en la Unión. La Comisión también tendrá que definir una vía clara para ulteriores reducciones de las emisiones de CO₂ aplicables a los turismos y los vehículos comerciales ligeros con posterioridad a 2030 a fin de contribuir [...] de forma significativa a alcanzar los objetivos a largo plazo de Acuerdo de París.
- 1 ter. El informe a que se refiere el apartado 1 irá, en su caso, acompañado de una propuesta de modificación del presente Reglamento, en particular por medio de la posible introducción de objetivos de reducción de emisiones de 2040 en adelante para los turismos y los vehículos comerciales ligeros.
2. La Comisión tendrá en cuenta las valoraciones realizadas con arreglo al artículo 12 y podrá, en su caso, revisar los procedimientos para medir las emisiones de CO₂ como estipula el Reglamento (CE) n.º 715/2007. En particular, la Comisión presentará las propuestas pertinentes para adaptar los procedimientos de forma que reflejen debidamente las emisiones de CO₂ en condiciones reales de los turismos y de los vehículos comerciales ligeros.

²¹ Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

3. La Comisión determinará, mediante actos de ejecución, los parámetros de correlación necesarios con objeto de reflejar cualquier cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario para medir emisiones específicas de CO₂ a que se refieren el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y el Reglamento (CE) n.º 692/2008 y, en su caso, el Reglamento (UE) 2017/1151. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 15, apartado 2, del presente Reglamento.
- 3 bis. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 16 con objeto de adaptar las fórmulas establecidas en el anexo I utilizando la metodología adoptada con arreglo al [...] apartado 3, velando al mismo tiempo por que se establezcan requisitos de reducción de rigor comparable en antiguos y nuevos procedimientos de ensayo para fabricantes y vehículos de diferente utilidad.

Artículo 15

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité [...] del Cambio Climático establecido en virtud del [artículo 37] del [Reglamento (UE) [...]] del Parlamento Europeo y del Consejo²². Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²³.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
3. Si el comité no emite un dictamen, 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.

²² Reglamento (UE) [...] del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la gobernanza de la Unión de la Energía (DO L ... de ...).

²³ 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).

Artículo 16

Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 7, apartado 7 *bis*, [...] el artículo 10, apartado 8, el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, el artículo 13, apartado 2, y el artículo 14, apartado 3 *bis*, [...] se otorgan a la Comisión por un período [...] de seis años a partir del [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento]. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de 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.
2. La delegación de poderes mencionada en el artículo 7, apartado 7 *bis*, [...] el artículo 10, apartado 8, el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, el artículo 13, apartado 2, y el artículo 14, apartado 3 *bis*, [...] 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 al día siguiente 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.

3. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
4. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 7, apartado 7 *bis*, [...] el artículo 10, apartado 8, el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, el artículo 13, apartado 2, y el artículo 14, apartado 3 *bis*, [...] entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

Artículo 17

Modificación del Reglamento (CE) n.º 715/2007

El artículo 11 *bis* siguiente se añadirá en el Reglamento (CE) n.º 715/2007:

«Artículo 11 bis

Conformidad en circulación de las emisiones de CO₂ y del consumo de combustible

1. A reserva de la adopción y la entrada en vigor de los procedimientos mencionados en el apartado 2, las autoridades de homologación de tipo verificarán, basándose en muestras adecuadas y representativas, que los vehículos que han entrado en servicio y a los cuales hayan concedido la homologación de tipo se ajustan a los valores de emisión de CO₂ y de consumo de combustible inscritos en los certificados de conformidad.
2. La Comisión adoptará actos de ejecución, de acuerdo con el artículo 15, apartado 2, con el fin de determinar los procedimientos para verificar la conformidad en circulación de los vehículos ligeros en lo que atañe a los valores certificados de las emisiones de CO₂ y del consumo de carburante.».

Artículo 18

Derogación

Los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 quedan derogados con efectos a partir del 1 de enero de 2020.

Las referencias a los Reglamentos derogados se entenderán hechas al presente Reglamento y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo V.

Artículo 19

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 a partir del 1 de enero de 2020.

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo

El presidente

Por el Consejo

El presidente

ANEXO I**PARTE A. OBJETIVOS DE EMISIONES ESPECÍFICAS PARA TURISMOS**

1. Para el año natural 2020, las emisiones específicas de CO₂ autorizadas a cada turismo nuevo se determinarán aplicando la fórmula siguiente:

$$\text{Emisiones específicas de CO}_2 = 95 + a \cdot (M - M_0)$$

donde:

| | | |
|----------------|---|---|
| M | = | masa en orden de marcha del vehículo en kilogramos (kg) |
| M ₀ | = | 1 379,88 |
| a | = | 0,0333 |

2. El objetivo de emisiones específicas para un fabricante en 2020 se calculará como la media de las emisiones específicas de CO₂ de cada turismo nuevo del que sea fabricante y se haya matriculado en ese año natural.

3. El objetivo de emisiones específicas de referencia de un fabricante en 2021 se calculará como sigue:

$$\text{Objetivo de emisiones específicas de referencia WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

$$\text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

donde:

| | |
|---------------------|---|
| $WLTP_{CO_2}$ | es la media de las emisiones específicas de CO ₂ en 2020, determinadas de conformidad con el anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión ²⁴ y calculadas de conformidad con el artículo 4, apartado 3, segundo guion, del presente Reglamento, sin incluir las reducciones de emisiones de CO ₂ resultantes de la aplicación de los artículos 5 y 11 del presente Reglamento; |
| $NEDC_{CO_2}$ | es la media de las emisiones específicas de CO ₂ en 2020, determinadas de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión ²⁵ y calculadas de conformidad con el artículo 4, apartado 3, segundo guion, del presente Reglamento, sin incluir las reducciones de emisiones de CO ₂ resultantes de la aplicación de los artículos 5 y 11 del presente Reglamento; |
| $NEDC_{2020target}$ | es el objetivo de emisiones específicas de 2020, calculado de conformidad con los puntos 1 y 2 del presente anexo. |

4. Para los años naturales 2021 a 2024, el objetivo de emisiones específicas de un fabricante se calculará como sigue:

$$\text{Objetivo de emisiones específicas} = WLTP_{\text{reference target}} + a [(M_0 - M_0) - (M_{0,2020} - M_{0,2020})]$$

²⁴ Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

²⁵ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario en relación con los vehículos comerciales ligeros y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 293/2012 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 644).

donde:

| | |
|----------------------------|---|
| $WLTP_{reference\ target}$ | es el objetivo de emisiones específicas de referencia WLTP en 2021, calculado de conformidad con el punto 3; |
| a | es 0,0333; |
| $M\emptyset$ | es la media de la masa en orden de marcha (M) de los vehículos nuevos matriculados en el año de referencia, en kilogramos (kg); |
| M_0 | es 1379,88 en 2021, y como se define en el artículo 13, apartado 1, letra a), para el período 2022, 2023 y 2024; |
| $M\emptyset_{2020}$ | es la media de la masa en orden de marcha (M) de los vehículos nuevos matriculados en 2020, en kilogramos (kg); |
| $M_{0,2020}$ | es 1379,88 |

5. En el caso de un fabricante que haya obtenido una excepción en relación con un objetivo de emisiones específicas basado en el NEDC en 2021, el objetivo teniendo en cuenta la excepción con arreglo al WLTP se calculará como sigue:

$$\text{Objetivo teniendo en cuenta la excepción}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2021target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$
$$WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2021target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

donde:

| | |
|---------------------|--|
| $WLTP_{CO_2}$ | es como se define en el punto 3; |
| $NEDC_{CO_2}$ | es como se define en el punto 3; |
| $NEDC_{2021target}$ | es el objetivo de emisiones específicas para 2021 determinado por la Comisión de conformidad con el artículo 10 del presente Reglamento. |

6. A partir del 1 de enero de 2025, los objetivos a escala del parque de la UE y los objetivos de emisiones específicas de CO₂ de un fabricante se calcularán como sigue:

6.0. Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁

El objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ es la media, ponderada sobre el número de vehículos que se matriculen por primera vez, de los valores de referencia₂₀₂₁ determinados para cada fabricante por separado para los que se aplica un objetivo de emisiones específicas de conformidad con el punto 4.

El valor de referencia₂₀₂₁ se calculará para cada fabricante como sigue:

valor de referencia₂₀₂₁ = $WLTP_{CO_2,measured} \cdot$

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

donde:

WLTP_{CO₂,measured} es la media, para cada fabricante, de todas las emisiones de CO₂ medidas combinadas de cada turismo nuevo que se haya matriculado en 2020 calculadas y comunicadas de conformidad con el artículo 7(a)(1)(b) del Reglamento de Ejecución (EU) 2017/1153;

NEDC_{2020target} y NEDC_{CO₂} como se definen en el punto 3;

M_{∅2021} es la media de la masa en orden de marcha de los turismos nuevos del fabricante matriculados en 2021, en kilogramos (kg);

M₀ es 1379,88²⁶

a, M_{∅2020}, M_{0,2020} como se definen en el punto 4.

6.1. Objetivos a escala del parque de la UE para 2025 y 2030

6.1.1. Objetivo a escala del parque de la UE de 2025 a 2029

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₅ = Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ · (1 - factor de reducción₂₀₂₅)

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ [...] como se define en el punto 6.0.

Factor de reducción₂₀₂₅ es la reducción especificada en el artículo 1, apartado 4, letra a)

²⁶ como figura también en el punto 4.

6.1.2. Objetivo a escala del parque de la UE para 2030 en adelante

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₀ = Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ · (1 - factor de reducción₂₀₃₀)

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ [...] como se define en el punto 6.0.

Factor de reducción₂₀₃₀ es la reducción especificada en el artículo 1, apartado 5, letra a)

6.2. Objetivos de emisiones específicas de referencia a partir de 2025

6.2.1. De 2025 a 2029

El objetivo de emisiones específicas de referencia = objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM-TM₀)

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₅ es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.1

a₂₀₂₅ es $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

donde:

a₂₀₂₁ es la pendiente de la mejor línea recta de ajuste establecida mediante la aplicación del método de ajuste lineal por mínimos cuadrados a la masa de ensayo (variable explicativa) y a las emisiones específicas de CO₂ (variable dependiente) de cada vehículo del parque de la UE en 2021

emisiones medias₂₀₂₁ es la media de las emisiones específicas de CO₂ de todos los vehículos que se matriculen por primera vez en 2021 de aquellos fabricantes cuyo objetivo de emisiones específicas se calcula de conformidad con el punto 4

TM es la masa de ensayo media en kilogramos de todos los vehículos del fabricante que se matriculen por primera vez en el año natural pertinente

TM₀ es el valor determinado con arreglo al artículo 13, apartado 1, letra d)

6.2.2. A partir de 2030

El objetivo de emisiones específicas de referencia = objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₀ es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.2

$$a_{2030} \text{ es } \frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$$

donde:

a₂₀₂₁ es la pendiente de la mejor línea recta de ajuste establecida mediante la aplicación del método de ajuste lineal por mínimos cuadrados a la masa de ensayo (variable explicativa) y a las emisiones específicas de CO₂ (variable dependiente) de cada vehículo del parque de la UE en 2021

emisiones medias₂₀₂₁ es la media de las emisiones específicas de CO₂ de todos los vehículos que se matriculen por primera vez en 2021 de aquellos fabricantes cuyo objetivo de emisiones específicas se calcula de conformidad con el punto 4

TM es la masa de ensayo media en kilogramos de todos los vehículos del fabricante que se matriculen por primera vez en el año natural pertinente

TM₀ es el valor determinado con arreglo al artículo 13, apartado 1, letra d)

6.3. Objetivo de emisiones específicas a partir de 2025

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

donde:

Objetivo de emisiones específicas de referencia es el objetivo de emisiones específicas de referencia de CO₂ determinado de conformidad con el punto 6.2.1 para el período 2025 a 2029 y el punto 6.2.2 para 2030 en adelante

Factor ZLEV

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

donde:

y

es la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque del fabricante de turismos que se matriculan por primera vez calculado como el número total de vehículos de emisión cero y de baja emisión, cuando cada uno de ellos se contabiliza como $ZLEV_{specific}$ de conformidad con la fórmula que figura a continuación, dividido por el número total de turismos matriculados en el año natural correspondiente

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{specific\ emissions \cdot 0,5}{50} \right)$$

x

es 15 % en los años 2025 a 2029 y [...] [35] % [...] de 2030 en adelante.

PARTE B. OBJETIVOS DE EMISIONES ESPECÍFICAS DE CO₂ PARA VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS

1. En 2020, las emisiones específicas de CO₂ para cada vehículo comercial ligero, se determinarán aplicando la fórmula siguiente:

$$\text{Emisiones específicas de CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

donde:

| | | |
|----------------|---|---|
| M | = | masa en orden de marcha del vehículo en kilogramos (kg) |
| M ₀ | = | 1 766,4 |
| a | = | 0,096 |

2. El objetivo de emisiones específicas en relación con un fabricante en 2020 se calculará como la media de las emisiones específicas de CO₂ de cada vehículo comercial ligero nuevo del que sea fabricante y se haya matriculado en ese año natural.

3. El objetivo de emisiones específicas de referencia de un fabricante en 2021 se calculará como sigue:

$$\text{Objetivo de emisiones específicas de referencia WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

donde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ es la media de las emisiones específicas de CO₂ en 2020, determinadas de conformidad con el anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, sin incluir las reducciones de emisiones de CO₂ resultantes de la aplicación del artículo 11 del presente Reglamento;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ es la media de las emisiones específicas de CO₂ en 2020, determinadas de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152, sin incluir las reducciones de emisiones de CO₂ resultantes de la aplicación del artículo 11 del presente Reglamento;

$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$ es el objetivo de emisiones específicas de 2020, calculado de conformidad con los puntos 1 y 2 del presente anexo.

4. Para los años naturales 2021 a 2024, el objetivo de emisiones específicas de un fabricante se calculará como sigue:

$$\text{Objetivo de emisiones específicas} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_{\emptyset} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_{0,2020})]$$

donde:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$ es el objetivo de emisiones específicas de referencia WLTP en 2021, calculado de conformidad con el punto 3;

a es 0,096;

M_{\emptyset} es la media de la masa en orden de marcha (M) de los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en el año del objetivo pertinente, en kilogramos (kg);

M_0 es 1 766,4 en 2020 y, para el período 2021, 2022 y 2023, el valor adoptado con arreglo al artículo 13, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 510/2011, y para 2024 el valor adoptado con arreglo al artículo 13, apartado 1, letra b), del presente Reglamento;

$M_{\emptyset 2020}$ es la media de la masa en orden de marcha (M) de los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en 2020, en kilogramos (kg);

$M_{0,2020}$ Es 1 766,4

5. En el caso de un fabricante que haya obtenido una excepción en relación con un objetivo de emisiones específicas basado en el NEDC en 2021, el objetivo teniendo en cuenta la excepción con arreglo al WLTP se calculará como sigue:

$$\text{Objetivo teniendo en cuenta la excepción}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

$$\text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

donde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ es $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$, como se define en el punto 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ es $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$, como se define en el punto 3;

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$ es el objetivo de emisiones específicas para 2021 determinado por la Comisión de conformidad con el artículo 10 del presente Reglamento.

6. A partir del 1 de enero de 2025, los objetivos a escala del parque de la UE y los objetivos de emisiones específicas de CO₂ de un fabricante se calcularán como sigue:

6.0. Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁

El objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ es la media, ponderada sobre el número de vehículos comerciales ligeros que se matriculen por primera vez, de los valores de referencia₂₀₂₁ determinados para cada fabricante por separado para los que se aplica un objetivo de emisiones específicas de conformidad con el punto 4.

El valor de referencia₂₀₂₁ se calculará para cada fabricante como sigue:

valor de referencia₂₀₂₁ = WLTP_{CO₂,measured}

$$\left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

donde:

WLTP_{CO₂,measured} es la media, para cada fabricante, de todas las emisiones de CO₂ medidas combinadas de cada vehículo comercial ligero nuevo que se haya matriculado en 2020 calculadas y comunicadas de conformidad con el artículo 7(a)(1)(b) del Reglamento de Ejecución (EU) 2017/1152;

NEDC_{2020target} y NEDC_{CO₂} como se definen en el punto 3;

M_{∅2021} es la media de la masa en orden de marcha de los vehículos comerciales ligeros nuevos del fabricante matriculados en 2021, en kilogramos (kg);

M₀ es el valor M₀ tal y como se define en el punto 4 para el año 2021;

a, M_{∅2020}, M_{0,2020} como se definen en el punto 4.

6.1. Objetivos a escala del parque de la UE para 2025 y 2030

6.1.1. Objetivo a escala del parque de la UE de 2025 a 2029

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₅ = Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ · (1 - factor de reducción₂₀₂₅)

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ [...] como se define en el punto 6.0.

Factor de reducción₂₀₂₅ es la reducción especificada en el artículo 1, apartado 4, letra b)

6.1.2. Objetivo a escala del parque de la UE para 2030 en adelante

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₀ = Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ · (1 - factor de reducción₂₀₃₀)

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ [...] como se define en el punto 6.0.

Factor de reducción₂₀₃₀ es la reducción especificada en el artículo 1, apartado 5, letra b)

6.2. Objetivo de emisiones específicas de referencia a partir de 2025

6.2.1. De 2025 a 2029

El objetivo de emisiones específicas de referencia = objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₅ es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.1

α es a_{2025} cuando la masa de ensayo media de los vehículos que se matriculen por primera vez de un fabricante sea igual o inferior a TM_0 , determinada de conformidad con el artículo 13, apartado 1, letra d), y a_{2021} cuando la masa de ensayo media de los vehículos que se matriculen por primera vez de un fabricante sea más elevada que TM_0 , determinada de conformidad con el artículo 13, apartado 1, letra d),

donde:

a_{2025} es $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

a_{2021} es la pendiente de la mejor línea recta de ajuste establecida mediante la aplicación del método de ajuste lineal por mínimos cuadrados a la masa de ensayo (variable explicativa) y a las emisiones específicas de CO₂ (variable dependiente) de cada vehículo matriculado por primera vez del parque de la UE en 2021

emisiones medias₂₀₂₁ es la media de las emisiones específicas de CO₂ de todos los vehículos que se matriculen por primera vez en 2021 de aquellos fabricantes cuyo objetivo de emisiones específicas se calcula de conformidad con el punto 4

TM es la masa de ensayo media en kilogramos de todos los vehículos del fabricante que se matriculen por primera vez en el año natural pertinente

TM₀ es el valor determinado con arreglo al artículo 13, apartado 1, letra d)

6.2.2. A partir de 2030

El objetivo de emisiones específicas de referencia = objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₀ es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.2

α es a_{2030} cuando la masa de ensayo media de los vehículos que se matriculen por primera vez de un fabricante sea igual o inferior a TM_0 , determinada de conformidad con el artículo 13, apartado 1, letra d), y a_{2021} cuando la masa de ensayo media de los vehículos que se matriculen por primera vez de un fabricante sea más elevada que TM_0 , determinada de conformidad con el artículo 13, apartado 1, letra d),

donde:

a_{2030} es
$$\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$$

a_{2021} es la pendiente de la mejor línea recta de ajuste establecida mediante la aplicación del método de ajuste lineal por mínimos cuadrados a la masa de ensayo (variable explicativa) y a las emisiones específicas de CO₂ (variable dependiente) de cada vehículo matriculado por primera vez del parque de la UE en 2021

emisiones medias₂₀₂₁ es la media de las emisiones específicas de CO₂ de todos los vehículos que se matriculen por primera vez en 2021 de aquellos fabricantes cuyo objetivo de emisiones específicas se calcula de conformidad con el punto 4

TM es la masa de ensayo media en kilogramos de todos los vehículos del fabricante que se matriculen por primera vez en el año natural pertinente

TM₀ es el valor determinado con arreglo al artículo 13, apartado 1, letra d)

6.3. Objetivos de emisiones específicas a partir de 2025

6.3.1. De 2025 a 2029

El objetivo de emisiones específicas = (objetivo de emisiones específicas de referencia – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₅)) · factor ZLEV

donde:

Objetivo de emisiones específicas de referencia

es el objetivo de emisiones específicas de referencia del fabricante determinado de conformidad con el punto 6.2.1

$\emptyset_{\text{targets}}$

es la media, ponderada sobre el número de vehículos comerciales ligeros de nueva matriculación de cada fabricante por separado, de todos los objetivos de emisiones específicas de referencia determinados de conformidad con el punto 6.2.1

Factor ZLEV

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

donde:

y

es la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque del fabricante de vehículos comerciales ligeros que se matriculan por primera vez calculado como el número total de vehículos de emisión cero y de baja emisión, cuando cada uno de ellos se contabiliza como $ZLEV_{\text{specific}}$ de conformidad con la fórmula que figura a continuación, dividido por el número total de vehículos comerciales ligeros matriculados en el año natural correspondiente

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x

es 15 %

6.3.2. A partir de 2030

El objetivo de emisiones específicas = (objetivo de emisiones específicas de referencia – ($\emptyset_{\text{targets}}$ – objetivo a escala del parque de la UE2025)) · factor ZLEV

donde:

Objetivo de emisiones específicas de referencia

es el objetivo de emisiones específicas de referencia del fabricante determinado de conformidad con el punto 6.2.2

$\emptyset_{\text{targets}}$

es la media, ponderada sobre el número de vehículos comerciales ligeros de nueva matriculación de cada fabricante por separado, de todos los objetivos de emisiones específicas de referencia determinados de conformidad con el punto 6.2.2

Factor ZLEV

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

donde:

y

es la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque del fabricante de vehículos comerciales ligeros que se matriculan por primera vez calculado como el número total de vehículos de emisión cero y de baja emisión, cuando cada uno de ellos se contabiliza como $ZLEV_{\text{specific}}$ de conformidad con la fórmula que figura a continuación, dividido por el número total de vehículos comerciales ligeros matriculados en el año natural correspondiente

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions}}{50} \right)$$

x

es 30 %

ANEXO II

SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN DE LAS EMISIONES DE LOS TURISMOS NUEVOS

PARTE A — Recogida de datos sobre turismos nuevos y determinación de la información sobre el seguimiento de las emisiones de CO₂

1. Respecto a cada año natural, los Estados miembros registrarán los datos que se indican a continuación respecto a cada turismo nuevo como vehículo de categoría M1 matriculado en su territorio:
 - a) fabricante;
 - b) número de homologación de tipo y su extensión;
 - c) tipo, variante y versión (en su caso);
 - d) marca y denominación comercial;
 - e) categoría de vehículo homologado;
 - f) número total de matriculaciones nuevas;
 - g) masa en orden de marcha;
 - h) emisiones específicas de CO₂ (NEDC y WLTP);
 - i) huella: distancia entre ejes, anchura de vía del eje de dirección y anchura de vía de otros ejes;
 - j) tipo de combustible y modo de combustible;
 - k) cilindrada;
 - l) consumo de energía eléctrica;
 - m) código de la tecnología innovadora o grupo de tecnologías innovadoras y reducción de las emisiones de CO₂ derivada de esa tecnología (NEDC y WLTP);
 - n) potencia máxima neta;
 - o) número de identificación del vehículo;
 - p) masa de ensayo WLTP;
 - q) factores de desviación y de verificación a que se refiere el punto 3.2.8 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153;
 - r) categoría de vehículo matriculado;

- s) número de identificación de la familia de vehículos;
- t) autonomía eléctrica, cuando proceda.

Los Estados miembros pondrán a disposición de la Comisión, de conformidad con el artículo 7, todos los parámetros enumerados en el presente punto, tal como se especifica en el formulario de la parte B, sección 2.

2. Los datos a que se refiere el punto 1 procederán del certificado de conformidad del turismo correspondiente. En el caso de los vehículos que utilizan dos combustibles (gasolina/gas), en cuyos certificados de conformidad figuren cantidades de emisiones específicas de CO₂ para ambos tipos de combustible, los Estados miembros harán uso solamente de la cantidad medida correspondiente al gas.

3. Los Estados miembros determinarán, respecto a cada año natural:

- a) el número total de nuevas matriculaciones de turismos nuevos que disponen de una homologación CE;
- b) el número total de nuevas matriculaciones de turismos nuevos homologados individualmente;
- c) el número total de nuevas matriculaciones de turismos nuevos que disponen de una homologación nacional en series cortas.

PARTE B — Formulario para la transmisión de datos

En relación con cada año, los Estados miembros notificarán los datos a que se refiere la parte A, puntos 1 y 3, en los formularios siguientes:

Sección 1 — Datos de seguimiento agregados

| | |
|--|--|
| Estado miembro ²⁷ | |
| Año | |
| Número total de nuevas matriculaciones de turismos nuevos que disponen de una homologación CE | |
| Número total de nuevas matriculaciones de turismos nuevos homologados individualmente | |
| Número total de nuevas matriculaciones de turismos nuevos que disponen de una homologación nacional en series cortas | |

²⁷ Códigos ISO 3166 alfa-2, salvo para Grecia y el Reino Unido, para los que se emplean los códigos «EL» y «UK», respectivamente.

Sección 2 - Datos de seguimiento detallados - Registro de un solo vehículo

| Referencia a la parte A, punto 1 | Datos detallados por vehículo matriculado |
|----------------------------------|---|
| a) | Nombre del fabricante — Denominación estándar en la UE |
| | Nombre del fabricante — Declaración del fabricante del equipo original |
| | Nombre del fabricante — Registro del Estado miembro ¹ |
| b) | Número de homologación de tipo y su extensión |
| c) | Tipo |
| | Variante |
| | Versión |
| d) | Marca y denominación comercial |
| e) | Categoría de vehículo con homologación de tipo |
| f) | Número total de nuevas matriculaciones |
| g) | Masa en orden de marcha |
| h) | Emisiones específicas de CO ₂ (combinadas) Valor NEDC hasta el 31 de diciembre de 2020, salvo para los vehículos que entran en el ámbito de aplicación del artículo 5 cuyo valor NEDC se determinará, hasta el 31 de diciembre de 2022, de conformidad con el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 |
| | Emisiones específicas de CO ₂ (combinadas) Valor WLTP |
| i) | Distancia entre ejes |
| | Anchura de vía del eje de dirección (eje 1) |
| | Anchura de vía de otros ejes (eje 2) |

| | |
|----|---|
| j) | Tipo de combustible |
| | Modo de combustible |
| k) | Cilindrada (cm ³) |
| l) | Consumo de energía eléctrica (Wh/km) |
| m) | Código de la ecoinnovación o ecoinnovaciones |
| | Total de la reducción de emisiones de CO ₂ NEDC debida a la ecoinnovación o ecoinnovaciones hasta 2020 inclusive |
| | Total de la reducción de emisiones de CO ₂ WLTP debida a la ecoinnovación o ecoinnovaciones |
| n) | Potencia máxima neta |
| o) | Número de identificación del vehículo |
| p) | Masa de ensayo WLTP |
| q) | Factor de desviación De.(en su caso) |
| | Factor de verificación (en su caso) |
| r) | Categoría de vehículo matriculado |
| s) | Número de identificación de la familia de vehículos |
| t) | Autonomía eléctrica, cuando proceda |

Notas:

¹ En el caso de las homologaciones nacionales en series cortas (HNSC) o las homologaciones individuales (HI), el nombre del fabricante se facilitará en la columna «Nombre del fabricante – Registro del Estado miembro», mientras que en la columna «Nombre del fabricante – Denominación estándar en la UE» deberá hacerse constar una de las indicaciones siguientes: «HNSC» o «HI», según el caso.

ANEXO III

SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN DE LAS EMISIONES DE LOS VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS

A. Recogida de datos sobre vehículos comerciales ligeros y determinación de la información sobre el seguimiento de las emisiones de CO₂

1. Datos detallados

1.1. Vehículos completos registrados en la categoría N₁

En el caso de homologación de tipo CE de vehículos completos registrados en la categoría N₁, los Estados miembros, para cada año natural, registrarán los siguientes datos detallados para cada vehículo industrial ligero nuevo, la primera vez que se haya matriculado en su territorio:

- a) fabricante;
- b) número de homologación de tipo y su extensión;
- c) tipo, variante y versión;
- d) marca;
- e) categoría de vehículo homologado;
- f) categoría de vehículo matriculado;
- g) emisiones específicas de CO₂ (NEDC y WLTP);
- h) masa en orden de marcha;
- i) masa máxima en carga técnicamente admisible;
- j) huella: distancia entre ejes, anchura de vía del eje de dirección y anchura de vía de otros ejes;
- k) tipo de combustible y modo de combustible;
- l) cilindrada;
- m) consumo de energía eléctrica;
- n) código de la tecnología innovadora o grupo de tecnologías innovadoras y reducción de las emisiones de CO₂ derivada de esa tecnología (NEDC y WLTP);

- o) número de identificación del vehículo;
- p) masa de ensayo WLTP;
- q) factores de desviación y de verificación a que se refiere el punto 3.2.8 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152;
- r) número de identificación de la familia de vehículos determinado de conformidad con el punto 5.0 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151;
- s) autonomía eléctrica, cuando proceda.

Los Estados miembros pondrán a disposición de la Comisión, de conformidad con el artículo 7, todos los parámetros enumerados en el presente punto, tal como se especifica en el formato de la parte C, sección 2, del presente anexo.

1.2. Vehículos homologados en un proceso multifásico y registrados como vehículos de categoría N₁

En el caso de vehículos multifásicos registrados como vehículos de categoría N₁, los Estados miembros registrarán, para cada año natural, los siguientes datos detallados por lo que se refiere a:

- a) vehículos de base (incompletos): los datos mencionados en el punto 1.1, letras a), b), c), d), e), g), h), i), n) y o), o, en lugar de los datos especificados en las letras h) e i), la masa añadida por defecto facilitada como parte de la información sobre homologación de tipo especificada en el anexo I, punto 2.17.2, de la Directiva 2007/46/CE;
- b) vehículos de base (completos): los datos especificados en el punto 1.1, letras a), b), c), d), e), g), h), i), n) y o);
- c) vehículos completados: los datos mencionados en el punto 1.1, letras a), f), g), h), j), k), l), m) y o).

En caso de que alguno de los datos a los que se hace referencia en las letras a) y b) del presente punto no pueda suministrarse para el vehículo de base, el Estado miembro facilitará los datos relativos al vehículo completado en su lugar.

Para los vehículos completados de la categoría N₁ debe utilizarse el formato que figura en la parte C, sección 2.

El número de identificación del vehículo a que se refiere el punto 1.1, letra o), no se hará público.

- 2. Los datos a que se refiere el punto 1 procederán del certificado de conformidad. En el caso de los vehículos que utilizan dos combustibles (gasolina/gas), en cuyos certificados de conformidad figuren cantidades de emisiones específicas de CO₂ para ambos tipos de combustible, los Estados miembros harán uso solamente de la cantidad medida correspondiente al gas.

3. Los Estados miembros determinarán, respecto a cada año natural:
- a) el número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos que disponen de una homologación CE;
 - b) el número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos que disponen de una homologación de tipo multifásico, en su caso;
 - c) el número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos homologados individualmente;
 - d) el número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos que disponen de una homologación nacional en series cortas.

B. Metodología para la determinación de la información necesaria para el seguimiento de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos

La información para el seguimiento que los Estados miembros deben establecer en virtud de la parte A, puntos 1 y 3, del presente anexo se determinará con arreglo a la metodología descrita en la presente parte.

1. Número de vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados

Los Estados miembros determinarán el número de vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en su territorio en el año de seguimiento correspondiente, estableciendo una distinción entre los vehículos que disponen de homologación CE, de homologación individual y de homologación nacional en series cortas, y, en su caso, el número de vehículos multifásicos.

2. Vehículos completados

En el caso de vehículos multifásicos, las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos completados se asignarán al fabricante del vehículo de base.

Con el fin de garantizar que los valores de las emisiones de CO₂, de la eficiencia en el uso de combustible y de la masa de los vehículos completados sean representativos, sin imponer para ello una carga excesiva al fabricante del vehículo de base, la Comisión propondrá un procedimiento específico de seguimiento y, cuando proceda, modificará oportunamente la legislación pertinente en materia de homologación de tipo.

A pesar de que, a efectos del cálculo del objetivo de 2020 de conformidad con el anexo I, parte B, punto 2, la masa añadida por defecto será la que se tome de la parte C del presente anexo, en aquellos casos en que no sea posible determinar el valor de la masa, la masa en orden de marcha del vehículo completado podrá ser utilizada para el cálculo provisional del objetivo de emisiones específicas a que se refiere el artículo 7, apartado 4.

En los casos en que el vehículo de base sea un vehículo completo, la masa en orden de marcha de ese vehículo se utilizará en el cálculo de su objetivo de emisiones específicas. No obstante, en caso de que no sea posible determinar el valor de la masa, la masa en orden de marcha del vehículo completado podrá ser utilizada para el cálculo provisional del objetivo de emisiones específicas.

C. Formatos para la transmisión de datos

Para cada año, los Estados miembros notificarán los datos a que se refiere la parte A, puntos 1 y 3, en los formatos siguientes:

| <i>Sección 1 — Datos de seguimiento agregados</i> | |
|--|--|
| Estado miembro ²⁸ | |
| Año | |
| Número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos que disponen de una homologación CE | |
| Número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos homologados individualmente | |
| Número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos que disponen de una homologación nacional en series cortas | |
| Número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos que disponen de una homologación de tipo multifásico (en su caso) | |

²⁸ Códigos ISO 3166 alfa-2, salvo para Grecia y el Reino Unido, para los que se emplean los códigos «EL» y «UK», respectivamente.

Sección 2 — Datos de seguimiento detallados — Registro de un vehículo

| Referencia a la parte A, sección 1.1 | Datos detallados por vehículo matriculado ⁽¹⁾ |
|--------------------------------------|---|
| a) | Nombre del fabricante — Denominación estándar ⁽²⁾ en la UE |
| | Nombre del fabricante — Declaración del fabricante del equipo original VEHÍCULO COMPLETO/VEHÍCULO DE BASE ⁽³⁾ |
| | Nombre del fabricante — Declaración del fabricante del equipo original VEHÍCULO COMPLETADO ⁽³⁾ |
| | Nombre del fabricante — Registro del Estado miembro ⁽²⁾ |
| b) | Número de homologación de tipo y su extensión |
| c) | Tipo |
| | Variante |
| | Versión |
| d) | Marca |
| e) | Categoría de vehículo homologado |
| f) | Categoría de vehículo matriculado |
| g) | Emisiones específicas de CO ₂ (combinadas) Valor NEDC hasta el 31 de diciembre de 2020 |
| | Emisiones específicas de CO ₂ (combinadas) Valor WLTP |
| h) | Masa en orden de marcha VEHÍCULO DE BASE |
| | Masa en orden de marcha VEHÍCULO COMPLETADO/VEHÍCULO COMPLETO |
| i) ⁽⁴⁾ | Masa máxima en carga técnicamente admisible |

| | |
|---|---|
| j) | Distancia entre ejes |
| | Anchura de vía del eje de dirección (eje 1) |
| | Anchura de vía de otros ejes (eje 2) |
| k) | Tipo de combustible |
| | Modo de combustible |
| l) | Cilindrada (cm ³) |
| m) | Consumo de energía eléctrica (Wh/km) |
| n) | Código de la ecoinnovación o ecoinnovaciones |
| | Total de la reducción de emisiones de CO ₂ NEDC debida a la ecoinnovación o ecoinnovaciones hasta el 31 de diciembre de 2020 |
| | Total de la reducción de emisiones de CO ₂ WLTP debida a la ecoinnovación o ecoinnovaciones |
| o) | Número de identificación del vehículo |
| p) | Masa de ensayo WLTP |
| q) | Factor de desviación De (en su caso) |
| | Factor de verificación (en su caso) |
| r) | Número de identificación de la familia de vehículos |
| s) | autonomía eléctrica, en su caso. |
| Punto 2.17.2 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE ²⁹ | Masa añadida por defecto (si procede en el caso de vehículos multifásicos) |

²⁹ En el caso de vehículos multifásicos, la masa en orden de marcha y la masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo de base podrá sustituirse por la masa añadida por defecto especificada en la información sobre la homologación de acuerdo con el punto 2.17.2 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE.

Nota

s:

- (1) Cuando, en el caso de vehículos multifásicos, no se puedan aportar datos relativos al vehículo de base, el Estado miembro deberá, como mínimo, proporcionar los datos indicados en este formato para el vehículo completado.
- (2) En el caso de las homologaciones nacionales en series cortas (HNSC) o las homologaciones individuales (HI), el nombre del fabricante se facilitará en la columna «Nombre del fabricante — Registro del Estado miembro», mientras que en la columna «Nombre del fabricante — Denominación estándar en la UE» deberá hacerse constar una de las indicaciones siguientes: «HNSC» o «HI», según el caso.
- (3) En el caso de vehículos multifásicos indíquese el fabricante del vehículo de base (incompleto/completo). Si no se conoce el fabricante del vehículo de base indíquese únicamente el fabricante del vehículo completado.
- (4) En el caso de vehículos multifásicos indíquese la masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo de base.
- (5) En el caso de vehículos multifásicos, la masa en orden de marcha y la masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo de base podrá sustituirse por la masa añadida por defecto especificada en la información sobre la homologación de acuerdo con el punto 2.17.2 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE.

ANEXO IV

Reglamentos derogados y relación de sus modificaciones sucesivas

| | |
|--|-------------------------------|
| Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo. | (DO L 140 de 5.6.2009, p. 1) |
| Reglamento (UE) n.º 397/2013 de la Comisión | (DO L 120 de 1.5.2013, p. 4) |
| Reglamento (UE) n.º 333/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo. | (DO L 103 de 5.4.2014, p. 15) |
| Reglamento Delegado (UE) 2015/6 de la Comisión | (DO L 3 de 7.1.2015, p. 1) |
| Reglamento Delegado (UE) 2017/1502 de la Comisión | (DO L 221 de 26.8.2017, p. 4) |
| Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo. | (DO L 145 de 31.5.2011, p. 1) |
| Reglamento Delegado (UE) n.º 205/2012 de la Comisión | (DO L 72 de 10.3.2012, p. 2) |
| Reglamento (UE) n.º 253/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo. | (DO L 84 de 20.3.2014, p. 38) |
| Reglamento Delegado (UE) n.º 404/2014 de la Comisión | (DO L 121 de 24.4.2014, p. 1) |
| Reglamento Delegado (UE) 2017/748 de la Comisión | (DO L 113 de 29.4.2017, p. 9) |
| Reglamento Delegado (UE) 2017/1499 de la Comisión | (DO L 219 de 25.8.2017, p. 1) |

ANEXO V

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

| Reglamento (CE) n.º 443/2009 | Reglamento (UE) n.º 510/2011 | El presente Reglamento |
|---|--|--|
| Artículo 1, párrafo primero | Artículo 1, apartado 1 | Artículo 1, apartado 1 |
| Artículo 1, párrafo segundo | Artículo 1, apartado 2 | Artículo 1, apartado 2 |
| Artículo 1, párrafo tercero | – | Artículo 1, apartado 3 |
| – | – | Artículo 1, apartado 4 |
| Artículo 2, apartado 1 | Artículo 2, apartado 1 | Artículo 2, apartado 1 |
| Artículo 2, apartado 2 | Artículo 2, apartado 2 | Artículo 2, apartado 2 |
| Artículo 2, apartado 3 | Artículo 2, apartado 3 | Artículo 2, apartado 3 |
| Artículo 2, apartado 4 | Artículo 2, apartado 4 | Artículo 2, apartado 4 |
| Artículo 3, apartado 1, frase introdutoria | Artículo 3, apartado 1, frase introductoria | Artículo 3, apartado 1, frase introductoria |
| Artículo 3, apartado 1, letras a) y b) | Artículo 3, apartado 1, letras a) y b) | Artículo 3, apartado 1, letras a) y b) |
| – | Artículo 3, apartado 1, letras c), d) y e) | Artículo 3, apartado 1, letras c), d) y e) |
| Artículo 3, apartado 1, letras c) y d) | Artículo 3, apartado 1, letras f) y g) | Artículo 3, apartado 1, letras f) y g) |
| Artículo 3, apartado 1, letra e) | Artículo 3, apartado 1, letra j) | – |
| Artículo 3, apartado 1, letras f) y g) | Artículo 3, apartado 1, letras h) e i) | Artículo 3, apartado 1, letras h) e i) |
| – | – | Artículo 3, apartado 1, letras j), k) y l) |
| Artículo 3, apartado 1, letra k) | – | – |
| Artículo 3, apartado 2 | Artículo 3, apartado 2 | Artículo 3, apartado 2 |
| Artículo 4, apartado 1 | – | – |

| | | |
|--|--|--|
| – | – | Artículo 4, apartado 1, frase introductoria |
| – | – | Artículo 4, apartado 1, letra a) |
| – | Artículo 4, párrafo primero | Artículo 4, apartado 1, letra b) |
| – | – | Artículo 4, apartado 1, letra c) |
| – | Artículo 4, párrafo segundo | Artículo 4, apartado 2 |
| Artículo 4, párrafo segundo | Artículo 4, párrafo tercero | Artículo 4, apartado 3 |
| Artículo 5 | Artículo 5 | – |
| Artículo 5 <i>bis</i> | – | Artículo 5 |
| Artículo 6 | Artículo 6 | – |
| Artículo 7, apartado 1 | Artículo 7, apartado 1 | Artículo 6, apartado 1 |
| Artículo 7, apartado 2, letras a), b) y c) | Artículo 7, apartado 2, letras a), b) y c) | Artículo 6, apartado 2, letras a), b) y c) |
| – | – | Artículo 6, apartado 2, letra d) |
| Artículo 7, apartado 3 | Artículo 7, apartado 3 | Artículo 6, apartado 3 |
| Artículo 7, apartado 4 | Artículo 7, apartado 4 | Artículo 6, apartado 4 |
| Artículo 7, apartado 5 | Artículo 7, apartado 5 | Artículo 6, apartado 5 |
| Artículo 7, apartado 6 | Artículo 7, apartado 6 | Artículo 6, apartado 6 |
| Artículo 7, apartado 7 | Artículo 7, apartado 7 | Artículo 6, apartado 7 |
| Artículo 8, apartado 1 | Artículo 8, apartado 1 | Artículo 7, apartado 1 |
| Artículo 8, apartado 2 | Artículo 8, apartado 2 | Artículo 7, apartado 2 |
| Artículo 8, apartado 3 | Artículo 8, apartado 3 | Artículo 7, apartado 3 |
| Artículo 8, apartado 4, párrafos primero y segundo | Artículo 8, apartado 4, párrafos primero y segundo | Artículo 7, apartado 4, párrafos primero y segundo |

| | | |
|--|--|---|
| Artículo 8, apartado 4, párrafo tercero | – | Artículo 7, apartado 4, párrafo tercero |
| Artículo 8, apartado 5, párrafo primero | Artículo 8, apartado 5 | Artículo 7, apartado 5, párrafo primero |
| Artículo 8, apartado 5, párrafo segundo | Artículo 8, apartado 6 | – |
| Artículo 8, apartado 6 | Artículo 8, apartado 7 | – |
| Artículo 8, apartado 7 | – | Artículo 7, apartado 6, párrafo primero |
| – | – | Artículo 7, apartado 6, párrafo segundo |
| – | Artículo 8, apartado 8 | – |
| Artículo 8, apartado 8 | – | – |
| Artículo 8, apartado 9 | Artículo 8, apartado 9 | Artículo 7, apartado 7 |
| – | – | Artículo 7, apartado 8 |
| – | Artículo 8, apartado 10 | Artículo 7, apartado 9 |
| Artículo 9, apartado 1 | Artículo 9, apartado 1 | Artículo 8, apartado 1 |
| Artículo 9, apartado 2, párrafo primero, frase introductoria | Artículo 9, apartado 2, párrafo primero, frase introductoria | Artículo 8, apartado 2 |
| Artículo 9, apartado 2, párrafo primero, letra a) | Artículo 9, apartado 2, párrafo primero, letra a) | – |
| Artículo 9, apartado 2, párrafo primero, letra b) | Artículo 9, apartado 2, párrafo primero, letra b) | Artículo 8, apartado 2 |
| Artículo 9, apartado 2, párrafo segundo | Artículo 9, apartado 2, párrafo segundo | Artículo 8, apartado 2, párrafo segundo |
| Artículo 9, apartado 3 | Artículo 9, apartado 3 | Artículo 8, apartado 3 |
| Artículo 9, apartado 4 | Artículo 9, apartado 4 | Artículo 8, apartado 4 |
| Artículo 10, apartado 1, frase introductoria | Artículo 10, apartado 1, frase introductoria | Artículo 9, apartado 1, frase introductoria |

| | | |
|---|---|---|
| Artículo 10, apartado 1, letras a), b), c), d) y e) | Artículo 10, apartado 1, letras a), b), c), d) y e) | Artículo 9, apartado 1, letras a), b), c), d) y e) |
| – | – | Artículo 9, apartado 1, letra f) |
| Artículo 10, apartado 2 | Artículo 10, apartado 2 | Artículo 9, apartado 2 |
| Artículo 11, apartado 1 | Artículo 11, apartado 1 | Artículo 10, apartado 1 |
| Artículo 11, apartado 2 | Artículo 11, apartado 2 | Artículo 10, apartado 2 |
| Artículo 11, apartado 3 | Artículo 11, apartado 3 | Artículo 10, apartado 3 |
| Artículo 11, apartado 4, párrafo primero | – | Artículo 10, apartado 4, párrafo primero |
| Artículo 11, apartado 4, párrafo segundo, frase introductoria | – | Artículo 10, apartado 4, párrafo segundo, frase introductoria |
| Artículo 11, apartado 4, párrafo segundo, letra a) | – | Artículo 10, apartado 4, párrafo segundo, letra a) |
| Artículo 11, apartado 4, párrafo segundo, letra b) | – | – |
| Artículo 11, apartado 4, párrafo segundo, letra c) | – | Artículo 10, apartado 4, párrafo segundo, letra b) |
| Artículo 11, apartado 4, párrafos tercero y cuarto | – | Artículo 10, apartado 4, párrafos tercero y cuarto |
| Artículo 11, apartado 5 | Artículo 11, apartado 4 | Artículo 10, apartado 5 |
| Artículo 11, apartado 6 | Artículo 11, apartado 5 | Artículo 10, apartado 6 |
| Artículo 11, apartado 7 | Artículo 11, apartado 6 | Artículo 10, apartado 7 |
| Artículo 11, apartado 8 | Artículo 11, apartado 7 | Artículo 10, apartado 8 |
| Artículo 11, apartado 9 | Artículo 11, apartado 8 | Artículo 10, apartado 9 |
| Artículo 12, apartado 1, párrafo primero | Artículo 12, apartado 1, párrafo primero | Artículo 11, apartado 1, párrafo primero |
| Artículo 12, apartado 1, párrafo segundo | – | Artículo 11, apartado 1, párrafo segundo |

| | | |
|---|---|--|
| Artículo 12, apartado 1, párrafo tercero | Artículo 12, apartado 1, párrafo segundo | Artículo 11, apartado 1, párrafo tercero |
| – | – | Artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto |
| Artículo 12, apartado 2 | Artículo 12, apartado 2 | Artículo 11, apartado 2 |
| Artículo 12, apartado 3 | Artículo 12, apartado 3 | Artículo 11, apartado 3 |
| Artículo 12, apartado 4 | Artículo 12, apartado 4 | Artículo 11, apartado 4 |
| – | – | Artículo 12, apartado 1 |
| – | – | Artículo 12, apartado 2 |
| – | – | Artículo 12, apartado 3 |
| Artículo 13, apartado 1 | – | – |
| – | – | Artículo 13, título |
| – | – | Artículo 13, apartado 1, párrafo primero, frase introdutoria |
| Artículo 13, apartado 2, párrafo primero | – | Artículo 13, apartado 1, letra a) |
| – | Artículo 13, apartado 2 | Artículo 13, apartado 1, letra b) |
| Artículo 13, apartado 2, párrafo segundo | – | Artículo 13, apartado 1, letras c) y d) |
| Artículo 13, apartado 2, párrafo tercero | – | – |
| – | Artículo 13, apartado 1 | Artículo 13, apartado 2 |
| – | Artículo 13, apartado 4 | Artículo 14, apartado 1 |
| – | Artículo 13, apartado 5 | – |
| Artículo 13, apartado 3 | Artículo 13, apartado 6 | Artículo 14, apartado 2 |
| Artículo 13, apartado 4 | – | – |
| Artículo 13, apartado 5 | – | – |

| | | |
|-------------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| Artículo 13, apartado 6 | Artículo 13, apartado 3 | – |
| Artículo 13, apartado 7 | – | Artículo 14, apartado 3 |
| Artículo 14, apartado 1 | Artículo 14, apartado 1 | Artículo 15, apartado 1 |
| Artículo 14, apartado 2 | Artículo 14, apartado 2 | Artículo 15, apartado 2 |
| Artículo 14, apartado 3 | Artículo 14, apartado 3 | Artículo 15, apartado 3 |
| Artículo 14 <i>bis</i> , apartado 1 | Artículo 15, apartado 3 | Artículo 16, apartado 1 |
| Artículo 14 <i>bis</i> , apartado 2 | Artículo 15, apartado 1 | Artículo 16, apartado 2 |
| Artículo 14 <i>bis</i> , apartado 3 | Artículo 16 | Artículo 16, apartado 3 |
| Artículo 14 <i>bis</i> , apartado 4 | Artículo 15, apartado 2 | – |
| Artículo 14 <i>bis</i> , apartado 5 | Artículo 17 | – |
| – | – | Artículo 17 |
| Artículo 15 | – | Artículo 17 |
| Artículo 16 | Artículo 18 | Artículo 18 |
| Anexo I | – | Anexo I, parte A |
| – | Anexo I | Anexo I, parte B |
| Anexo II, parte A | – | Anexo II, parte A |
| Anexo II, parte B | – | – |
| Anexo II, parte C | – | Anexo II, parte B |
| – | Anexo II | Anexo III |
| – | – | Anexo IV |
| – | – | Anexo V |