



Consejo de la
Unión Europea

Bruselas, 10 de noviembre de 2017
(OR. en)

14217/17

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

**CLIMA 302
ENV 918
TRANS 466
MI 807
CODEC 1787
IA 178**

NOTA DE TRANSMISIÓN

De: secretario general de la Comisión Europea,
firmado por D. Jordi AYET PUIGARNAU, director

Fecha de recepción: 9 de noviembre de 2017

A: D. Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secretario general del Consejo de la
Unión Europea

N.º doc. Ción.: COM(2017) 676 final

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 CO2 de los vehículos ligeros y por el que se
modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 (versión refundida)

Adjunto se remite a las Delegaciones el documento – COM(2017) 676 final.

Adj.: COM(2017) 676 final



Bruselas, 8.11.2017
COM(2017) 676 final

2017/0293 (COD)

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)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2017) 650} - {SWD(2017) 651}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El sector del automóvil reviste especial importancia para la UE ya que proporciona empleo a más de 12 millones de personas en la fabricación, venta, mantenimiento y transporte. La industria del automóvil de la UE como parte del conjunto del sector del automóvil se enfrenta en la actualidad a transformaciones fundamentales. La digitalización y la automatización están alterando los procesos de fabricación tradicionales. La innovación en los grupos motopropulsores electrificados, la conducción autónoma y los vehículos conectados constituyen importantes desafíos que pueden transformar radicalmente el sector. Además, la cuota del mercado de automóviles de la UE en las ventas mundiales ha disminuido en la última década de alrededor de un tercio a aproximadamente el 20 %, lo que implica una presión adicional sobre la industria de la UE para llegar a nuevos mercados.

Tras el Acuerdo de París¹, el mundo se ha comprometido a realizar una transición hacia una economía hipocarbónica. Muchos países están poniendo en marcha políticas de transporte con bajas emisiones de carbono, como por ejemplo normas sobre vehículos, a menudo en combinación con medidas para mejorar la calidad del aire. Hasta ahora, las normas de reducción de las emisiones de CO₂ para turismos y furgonetas vigentes en Europa han representado un instrumento fundamental para impulsar la innovación y las inversiones en tecnologías hipocarbónicas. Pero en la actualidad, a falta de unas normas más estrictas para el período posterior a 2020, la UE se arriesga a perder su liderazgo tecnológico, en particular con respecto a los vehículos de emisión cero y los vehículos de baja emisión, frente a los enormes avances de los Estados Unidos, Japón, Corea del Sur y China en esta materia.

China acaba de introducir cuotas obligatorias para los fabricantes de automóviles a partir de 2019 con respecto a los vehículos de emisión cero o de baja emisión. En los Estados Unidos, California y otros nueve estados han implantado con éxito un instrumento normativo para aumentar la utilización de vehículos de emisión cero y de baja emisión. La importancia estratégica de los vehículos de emisión cero y de baja emisión para los fabricantes de automóviles viene respaldada por numerosos recientes anuncios de que la proporción de grupos motopropulsores electrificados en sus ventas globales aumentará significativamente en los próximos años. La industria del automóvil de la UE debe alcanzar el liderazgo mundial en estas nuevas tecnologías, como ya ocurre actualmente con las tecnologías de turismos convencionales.

En virtud del marco normativo vigente, los consumidores de la UE pierden la oportunidad de ahorrar combustible. De acuerdo con la evaluación de los Reglamentos vigentes sobre las emisiones de CO₂, el ahorro de combustible resultante de las normas en materia de CO₂ supera ampliamente el coste adicional de compra, pero los ahorros en los gastos de combustible durante la vida útil han sido inferiores a los previstos, debido principalmente a la creciente divergencia entre el comportamiento en materia de emisiones en el ciclo de ensayo y en condiciones reales. Si se reduce la «disparidad de las emisiones» y se incorporan a los vehículos nuevos las tecnologías de ahorro de combustible en condiciones reales, los consumidores podrían obtener ventajas aún mayores.

La Comunicación de la Comisión titulada Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones,² publicada en julio de 2016, establece como objetivo que, de aquí a 2050, las

¹ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019(01))

² COM(2016) 501 final.

emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte tendrán que haberse situado, como mínimo, un 60 % por debajo de las de 1990, y estar claramente encaminadas a alcanzar el nivel de cero emisiones. Es necesario reducir drásticamente y sin demora las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte. La Estrategia también deja claro que debe aumentarse la introducción de vehículos de emisión cero y de baja emisión para alcanzar una cuota de mercado significativa antes de 2030 y colocar a la UE decididamente en una trayectoria a largo plazo hacia la movilidad sin emisiones.

En una primera etapa, la Estrategia fue aplicada mediante la Comunicación de mayo de 2017 «Europa en movimiento: Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos»³. En ella queda claro que la UE se marca como objetivo desarrollar, ofrecer y fabricar en Europa las mejores soluciones poco contaminantes de movilidad conectada y automatizada, incluidos equipos y vehículos, e implantar las infraestructuras más modernas en su apoyo. La Comunicación destaca que la UE debe liderar la configuración de los cambios en curso en el sector del automóvil a nivel mundial, partiendo de los principales avances ya realizados.

Las actuales normas de emisión de CO₂ para turismos y furgonetas hasta 2020/2021 han contribuido a reducir considerablemente las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros⁴. Sin embargo, teniendo en cuenta las políticas que se aplican actualmente, no se prevé que las emisiones de GEI disminuyan lo suficiente para alcanzar el objetivo de la Unión Europea de lograr reducciones de al menos un 40 % de aquí a 2030 con respecto a 1990. El transporte por carretera era responsable en 2015 del 22 % de las emisiones de GEI de la UE, con un aumento constante de este porcentaje desde 1990. Los turismos y furgonetas representaban el 73 % de las emisiones de GEI del transporte por carretera en 2015

Si bien el sector del transporte ha reducido considerablemente sus emisiones de contaminantes atmosféricos en la UE durante las últimas décadas, sigue siendo el que más contribuye a las emisiones de NO_x. Los vehículos de emisión cero contribuyen a la reducción de las emisiones de CO₂ procedentes del transporte por carretera a la vez que aportan beneficios en términos de transporte libre de emisiones de contaminantes atmosféricos.

La presente propuesta fija objetivos rentables de reducción de emisiones de CO₂ para los vehículos ligeros nuevos hasta 2030 junto con un mecanismo de incentivos específico para aumentar la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión. Garantizará el mantenimiento del liderazgo tecnológico de la industria automovilística de la UE, reforzará su competitividad y estimulará el empleo. Además reducirá los costes de consumo de combustible de los consumidores. Al mismo tiempo contribuirá a la consecución de los compromisos de la UE contraídos en el marco del Acuerdo de París. El mecanismo de incentivos para aumentar la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión contribuirá, en particular, a reducir los contaminantes atmosféricos y, a su vez, a aumentar la calidad del aire con beneficios para la salud pública. Complementa los esfuerzos en curso para abordar los problemas de calidad del aire a escala urbana, regional y nacional.

Más concretamente, la presente propuesta proporcionará a la industria una señal y previsibilidad claras para invertir, estimular el empleo y fomentar la innovación y la competitividad. Además, acelerará el despliegue de vehículos de emisión cero y de baja emisión y el desarrollo de tecnologías eficientes en el uso de combustible en la UE y, por lo tanto, facilitará la base para mantener el éxito de la industria del automóvil de la UE en los

³ COM(2017) 283 final.

⁴ Ricardo-AEA y TEPR (2015), Evaluación de los Reglamentos 443/2009 y 510/2011, sobre la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros, disponible en: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

mercados mundiales. Respalgadas por las necesarias medidas de apoyo a escala nacional y de la UE, se espera que se lleven a cabo las inversiones en infraestructuras de recarga.

Nuevos mecanismos de gobernanza específicos garantizarán que los valores de emisiones de CO₂ y de consumo de combustible sigan siendo representativos de los valores experimentados por los consumidores en la carretera. La propuesta también garantiza el reparto equitativo de los esfuerzos entre los fabricantes.

La presente propuesta forma parte de un paquete sobre movilidad más amplio que incluye acciones enfocadas a la demanda como complemento de las medidas que inciden en la oferta de la presente propuesta. La Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, se marca como objetivo estimular el mercado de los vehículos limpios y energéticamente eficientes. La modificación propuesta garantiza que la Directiva abarca todas las prácticas de contratación pública pertinentes, que ofrece señales de mercado claras y a largo plazo y que sus disposiciones se simplifican y son eficaces. Debería mejorar la contribución del sector del transporte a la reducción de las emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos así como la competitividad y el crecimiento del sector.

La Directiva relativa a la infraestructura para los combustibles alternativos aborda la introducción de medidas comunes en el mercado interior, los requisitos mínimos para una infraestructura adecuada, que deben desarrollarse a través de marcos de acción nacionales, y la información a los consumidores sobre la compatibilidad de los combustibles y los vehículos. El Plan de acción relativo a la infraestructura para los combustibles alternativos destaca una serie de recomendaciones para reforzar la aplicación de los marcos de acción nacionales al amparo de la Directiva y mejorar la planificación y la financiación de infraestructuras de combustibles interoperables.

Una serie de iniciativas contribuirá a crear una cadena de valor completa para el desarrollo y la fabricación de pilas en la UE.

Además, en el primer semestre de 2018, la Comisión tiene previsto presentar objetivos de reducción de emisiones de CO₂ para los vehículos pesados nuevos.

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

La presente propuesta contribuirá al objetivo de la Estrategia Marco de la Unión de la Energía⁵ para completar la transición a una economía hipocarbónica, segura y competitiva. Contribuirá a cumplir los objetivos establecidos en el marco de actuación de la UE en materia de clima y energía hasta el año 2030, que incluye objetivos de reducción de las emisiones internas de gases de efecto invernadero de la UE en al menos el 40 % con respecto a los niveles de 1990. La reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en los sectores no incluidos en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE), entre ellos el transporte por carretera, tendrá que ascender al menos al 30 % de aquí a 2030 en comparación con 2005. La Comisión ha propuesto objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 a los Estados miembros en virtud del Reglamento de reparto del esfuerzo⁶ que cubre los sectores no incluidos en el RCDE. Las normas sobre emisiones de

⁵ COM(2015) 080 final

⁶ Propuesta de Reglamento sobre las reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros de 2021 a 2030 para una Unión de la Energía resiliente y con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a un mecanismo para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y de otra información relevante para el cambio climático, COM(2016) 482 final.

CO₂ para los vehículos ligeros para el período posterior a 2020 ayudarán a los Estados miembros a alcanzar estos objetivos.

Además, el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE), como piedra angular de la política climática de la UE, contribuye a descarbonizar el sector eléctrico que desempeñará un papel cada vez más importante en el transporte por carretera con una proporción mayor de vehículos eléctricos.

El 7.º Programa Marco y Horizonte 2020 han proporcionado una financiación total de más de 1 500 millones EUR para apoyar la investigación y el desarrollo de baterías, combustibles alternativos y todos los aspectos de la electrificación del vehículo.

La Comisión con su propuesta de 2016 de revisión de la Directiva sobre fuentes de energía renovables (DFER II)⁷ trata de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles mediante la introducción de una obligación a escala de la UE para que los proveedores de combustible ofrezcan en 2030 un 6,8 % como mínimo de combustibles de bajas emisiones y renovables, incluidos la electricidad renovable y los biocarburantes avanzados.

La revisión propuesta de la Directiva Euroviñeta prevé gravámenes en función del nivel de emisiones, lo que permitirá recompensar a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente e incentivar la renovación del parque de vehículos⁸.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

Como se pone de relieve en la recientemente adoptada Estrategia renovada de política industrial de la UE⁹, una industria automovilística moderna y competitiva es fundamental para la economía de la UE. Sin embargo, para que el sector pueda mantener su liderazgo tecnológico y prosperar en el mercado mundial, tendrá que acelerar la transición hacia tecnologías más sostenibles y nuevos modelos de negocio. Solo así se puede garantizar que Europa contará con la industria más competitiva, innovadora y sostenible en 2030 y más adelante.

Además, el Plan de cooperación sectorial sobre capacidades¹⁰ de la Comisión, publicado en mayo de 2016, incluye al sector automovilístico entre los sectores afectados. El plan ofrece la posibilidad, mediante las solicitudes de proyecto, de reunir a las principales partes interesadas de los interlocutores sociales para identificar los desafíos en materia de cualificación y capacidades junto con el desarrollo de estrategias adaptadas a nivel nacional o regional para afrontar tales desafíos.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 192 del TFUE. De conformidad con el artículo 191 y con el artículo 192, apartado 1, del TFUE, la Unión Europea debe contribuir a alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos: la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente, el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer

⁷ Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (refundición), COM(2016) 767 final.

⁸ Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, COM(2017) 275 final.

⁹ COM(2017) 479 final.

¹⁰ http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848

frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente, y en particular a luchar contra el cambio climático.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Las normas de emisiones de CO₂ para turismos y camionetas a nivel de la UE están en vigor desde 2009 y 2011, respectivamente, y fijan objetivos hasta 2020/2021. Sin nuevas actuaciones de la UE en este ámbito, no se prevén grandes nuevas reducciones de las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros nuevos, tal como ocurrió en la UE en el caso de los turismos entre 1995 y 2006. Aún cabe esperar alguna reducción en las emisiones después de 2021 debido a la renovación continua del parque existente con coches y furgonetas más nuevos que cumplan las normas de emisión de CO₂ de 2020/2021. Sin embargo, debido al nuevo aumento previsto de la actividad de transporte, las reducciones globales de CO₂ no bastarían para alcanzar el objetivo de reducción de los gases de efecto invernadero para 2030 ni los compromisos asumidos en el marco del Acuerdo de París.

La actuación de la UE está justificada debido tanto al impacto transfronterizo del cambio climático como a la necesidad de salvaguardar un mercado único de los vehículos. Sin una actuación a escala de la UE existiría el riesgo de contar con una serie de regímenes nacionales para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros. Si esto sucediera, daría lugar a grados de ambición y parámetros de diseño diversos que requerirían una serie de opciones tecnológicas y configuraciones de vehículo, con la consiguiente disminución de las economías de escala. Las iniciativas nacionales y locales por sí solas suelen ser menos eficaces, ya que corren el riesgo de ser incoherentes y de fragmentar el mercado interior.

Habida cuenta de que los fabricantes tienen diferentes cuotas del mercado de vehículos en diferentes Estados miembros, se verían afectados, por lo tanto, de distinta manera por las diversas legislaciones nacionales, lo cual podría ocasionar falseamientos de la competencia. Esto incrementaría los costes de cumplimiento para los fabricantes además de debilitar el incentivo para diseñar coches y furgonetas de bajo consumo a causa de la fragmentación del mercado europeo.

Los costes adicionales que podrían derivarse de la falta de normas comunes y de soluciones técnicas comunes serían soportados tanto por los proveedores de componentes como por los fabricantes de vehículos. Sin embargo, en última instancia los repercutirían en los consumidores que tendrían que hacer frente a costes de los vehículos más elevados para el mismo nivel de reducción de gases de efecto invernadero sin una actuación coordinada de la UE.

- **Proporcionalidad**

La presente propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad porque no va más allá de lo necesario para lograr los objetivos establecidos. La propuesta establece nuevas normas para lograr de forma rentable la reducción de las emisiones exigidas de CO₂ en turismos y furgonetas en consonancia con el marco climático y de la energía 2030 de la UE, garantizando al mismo tiempo un reparto equitativo de los esfuerzos entre los fabricantes.

- **Elección del instrumento**

Dado que la presente propuesta es una refundición de dos Reglamentos vigentes, el único instrumento apropiado es un Reglamento.

La técnica de la refundición permite, en este caso, la fusión de los dos Reglamentos anteriores muy similares en un texto legislativo único que introduzca las modificaciones deseadas, las codifique con las disposiciones de los actos anteriores que permanezcan sin cambios y

derogue esos actos. El Reglamento refundido propuesto es acorde al compromiso adquirido por la Comisión en virtud del Acuerdo Interinstitucional sobre la mejora de la legislación¹¹.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES EX POST, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

• Evaluaciones *ex post*/control de calidad de la legislación existente

En el marco del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT) se llevó a cabo una amplia evaluación de los reglamentos existentes. Esta evaluación finalizó en abril de 2015 y el informe final de los consultores fue publicado¹².

El informe de evaluación valoró los reglamentos con respecto a los objetivos establecidos en la legislación original. En él se concluye que siguen siendo pertinentes, ampliamente coherentes, y que han generado considerables reducciones de las emisiones, mostrándose al mismo tiempo más rentables de lo inicialmente previsto para alcanzar los objetivos establecidos. También han generado un considerable valor añadido de la UE que no hubiera podido lograrse en las mismas proporciones a través de medidas nacionales.

Las conclusiones principales de la evaluación fueron las siguientes:

- Los Reglamentos siguen siendo válidos y se mantendrán para el período posterior a 2020.
- Los Reglamentos han tenido más éxito en la reducción de CO₂ que anteriores acuerdos voluntarios con la industria.
- Es probable que el Reglamento sobre emisiones de CO₂ de los turismos haya representado entre el 65 y el 85 % de las reducciones de las emisiones de gases de escape obtenidas tras su introducción. En el caso de los vehículos comerciales ligeros (VCL), el Reglamento ha desempeñado un papel importante en la aceleración de las reducciones de las emisiones.
- Las repercusiones en la competitividad y la innovación parecen, en general, positivas al no apreciarse signos de falseamiento de la competencia.
- El informe de evaluación destacó los siguientes puntos débiles:
 - El ciclo de ensayos NEDC no refleja adecuadamente las emisiones reales y existe una creciente discrepancia entre el ciclo de ensayos y el comportamiento real en materia de emisiones que ha erosionado los beneficios de los Reglamentos.
 - Los Reglamentos no tienen en cuenta las emisiones debidas a la producción de combustibles o asociadas a la producción y la eliminación del vehículo.
 - Es probable que algunos elementos de diseño (modalidades) de los Reglamentos hayan tenido un impacto en su eficiencia. Concretamente, la utilización de la masa como parámetro de utilidad penaliza la reducción de la masa como una opción de reducción de emisiones.
- Los Reglamentos han generado beneficios económicos netos para la sociedad.

¹¹ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

¹² Ricardo-AEA y TEPR (2015), Evaluación de los Reglamentos 443/2009 y 510/2011, sobre la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros, disponible en: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

- Los costes para los fabricantes han sido muy inferiores a los previstos inicialmente ya que las tecnologías de reducción de las emisiones han resultado, en general, menos costosas de lo esperado.
- Los ahorros en los gastos de combustible durante la vida útil superaron a los costes de fabricación iniciales, pero han sido inferiores a los previstos, debido principalmente a la creciente divergencia entre el comportamiento en materia de emisiones en el ciclo de ensayo y en condiciones reales.
- Los Reglamentos son en gran medida coherentes internamente y entre sí.
- Las modalidades que podrían debilitar los Reglamentos, aunque con repercusiones limitadas, son la excepción para los fabricantes especializados, los supercréditos y el período de introducción paulatina (automóviles).
- La armonización del mercado es el aspecto más decisivo del valor añadido de la UE y es poco probable que una actuación no coordinada hubiera sido tan eficiente. Los Reglamentos garantizan unos requisitos comunes, minimizando de este modo los costes para los fabricantes, y proporcionan seguridad normativa.
- **Consultas con las partes interesadas**

La Comisión solicitó la opinión de las partes interesadas a través de los siguientes elementos:

- una consulta pública en línea entre el 20 de julio y el 28 de octubre de 2016;
- un taller de las partes interesadas (24 de marzo de 2017) para presentar los resultados de la consulta pública;
- un taller de las partes interesadas centrado en los empleos y las cualificaciones (26 de junio de 2017);
- reuniones con asociaciones industriales pertinentes en representación de los fabricantes de vehículos, proveedores de componentes y materiales, proveedores de combustible;
- reuniones bilaterales con autoridades de los Estados miembros, fabricantes de vehículos, proveedores, interlocutores sociales y ONG;
- documentos de posición presentados por partes interesadas o Estados miembros.

En el anexo 2 de la evaluación de impacto de la presente propuesta se ofrece un resumen de la consulta a las partes interesadas.

Los principales resultados de la consulta a las partes interesadas pueden resumirse como sigue. En lo que atañe a los niveles objetivo, los fabricantes de automóviles y furgonetas, en general, apoyan niveles objetivo menos ambiciosos para 2030 en comparación con las ONG medioambientales y de transporte, además de las organizaciones de consumidores, que están a favor de niveles objetivo más ambiciosos para 2025 y 2030. En lo que se refiere al reparto de los esfuerzos, los fabricantes apoyan una curva de valores límite basada en la masa, mientras que las ONG medioambientales y de transporte, además de las organizaciones de consumidores, prefieren la huella como parámetro de utilidad. Aunque la industria del automóvil está mayoritariamente en contra de un mandato vehículo de baja emisión/vehículo de emisión cero, los productores de baterías y de electricidad, los inversores en infraestructuras, muchas ciudades europeas que afrontan problemas de calidad del aire, además de la mayoría de las ONG medioambientales y de transporte, exigen este tipo de

enfoque. Las organizaciones de consumidores adoptan una posición neutra sobre los incentivos para los vehículos de baja emisión y de emisión cero.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La evaluación de impacto hace uso de las evidencias de la evaluación de los Reglamentos existentes¹³.

Para la valoración cuantitativa de las repercusiones económicas, sociales y medioambientales, el informe de evaluación de impacto se basa en un conjunto específico de curvas de costes, que cubren una gama amplia de tecnologías modernas para reducir las emisiones de CO₂ de los automóviles y furgonetas, y una serie de modelos. Se plantearon una serie de hipótesis a través del modelo PRIMES-TREMOVE, que proyecta la evolución del sector del transporte por carretera. Este análisis se complementó mediante la aplicación de otros instrumentos de modelización, como GEM-E3 y E3ME (para los impactos macroeconómicos) y el modelo JRC DIONE, con características recientemente desarrolladas para valorar los impactos a nivel (categoría) del fabricante.

Los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y otras características del parque de vehículos ligeros nuevos se obtuvieron a partir de los datos de seguimiento anual notificados por los Estados miembros y recabados por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) en virtud de los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (CE) n.º 510/2011 sobre las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros.

Además de las consultas con las partes interesadas, se recopiló más información a través de varios estudios encargados a contratistas externos, que abordan en particular los siguientes asuntos:

- las tecnologías disponibles que pueden desplegarse en el período pertinente para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros nuevos, además de su eficacia y coste;
- los elementos que pueden repercutir en la competitividad industrial y el empleo;
- la creciente brecha entre las emisiones en los ensayos y en condiciones reales de conducción y los factores que contribuyen a ella;
- el impacto de los diferentes enfoques reguladores, los parámetros reguladores y los posibles elementos de diseño (modalidades);
- las repercusiones en las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes.

En el anexo 1 de la evaluación de impacto de la presente propuesta se ofrece una lista de estudios.

- **Evaluación de impacto**

La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta se ha preparado y desarrollado conforme a las orientaciones aplicables de «Legislar mejor», y el Comité de Control Reglamentario ha emitido un dictamen positivo con reservas el 13 de octubre de 2017.

¹³ Ricardo-AEA y TEPR (2015), Evaluación de los Reglamentos 443/2009 y 510/2011, sobre la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros, disponible en: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

Se han incorporado a la versión final las mejoras sugeridas por el Comité, que afectan a los siguientes aspectos: (1) descripción de los vínculos con otras iniciativas de actuación de la UE, en particular los paquetes más amplios en materia de movilidad presentados por la Comisión; (2) explicación de los principales cuellos de botella que dificultan la utilización de vehículos de emisión cero y de baja emisión y cómo el Reglamento propuesto contribuiría a abordarlos; (3) la clarificación de los retos en materia de competitividad para la industria de la UE, en particular en lo que se refiere al riesgo de perder el liderazgo tecnológico y cómo el Reglamento propuesto puede afrontarlo; (4) identificación de las principales compensaciones de la decisión política; (5) valoración de la carga normativa y de las posibilidades de simplificación.

Opciones políticas

Las opciones políticas consideradas en la evaluación de impacto se agrupan en cinco elementos clave para resolver los problemas detectados y alcanzar los objetivos políticos.

1) Objetivos (nivel, calendario y parámetros)

Se evaluaron diferentes niveles de objetivo para el período hasta 2030, que oscilan del 10 % al 40 % de reducción en 2030 en comparación con el objetivo para 2021 a escala del parque de la UE para los turismos y el objetivo de 2020 para las furgonetas. También fueron evaluadas dos opciones que reflejan los niveles objetivo indicados por el Parlamento Europeo, que la Comisión se comprometió a evaluar durante las negociaciones de 2014.

En cuanto al calendario de los objetivos, las opciones consideradas incluyen el establecimiento de un objetivo para 2030, el establecimiento de objetivos para 2025 y 2030 además de la fijación de objetivos anuales para cada uno de los años 2022 a 2030. En cuanto a los parámetros para expresar el objetivo, las opciones consideradas incluían el enfoque actual basado en las emisiones de gases de escape («de depósito a rueda»), así como opciones alternativas («de pozo a rueda», «emisiones implícitas», «ponderación de kilometraje»).

La opción preferida para los niveles objetivo es fijar nuevos objetivos en materia de CO₂ a escala del parque de la UE equivalentes a una reducción del 30 % en 2030 con respecto a los objetivos de 2021, tanto para los automóviles como para las furgonetas.

Con respecto al parámetro de objetivo de emisión se opta por mantener el enfoque de depósito a rueda con objetivos establecidos en g CO₂/km para la media ponderada en función de las ventas del parque, ya que este enfoque es plenamente coherente con otros instrumentos políticos y el cambio de parámetro no habría aportado grandes beneficios. La opción preferida para el calendario de los objetivos consiste en fijar nuevos objetivos de CO₂ para automóviles y furgonetas aplicables a partir de 2025 y objetivos más estrictos aplicables a partir de 2030 para garantizar que las reducciones acumuladas requeridas de las emisiones de CO₂ se alcanzan a más tardar en 2030 y de este modo contribuir a alcanzar los objetivos fijados en el marco del Reglamento de reparto del esfuerzo. Este enfoque también lanzará una señal clara y temprana para la inversión en vehículos de baja emisión y de emisión cero.

2) Reparto del esfuerzo

En virtud de los Reglamentos vigentes, se utiliza una línea de valor límite para definir los objetivos de emisiones específicas de cada fabricante, empezando por los objetivos a escala del parque de la UE. Esta curva lineal define la relación entre las emisiones de CO₂ y la masa del vehículo en orden de marcha.

Además del enfoque actual, en la evaluación de impacto se consideraron las opciones siguientes: cambiar la pendiente de la línea de valor límite, utilizando otro parámetro de

utilidad (por ejemplo, la huella) o no utilizando ningún parámetro de utilidad (misma reducción o mismo objetivo para todos los fabricantes).

La opción preferida para distribuir los objetivos a escala del parque de la UE entre cada fabricante a partir de 2025 es utilizar una curva de valor límite, al tiempo que los objetivos específicos del fabricante dependen de la masa media de ensayo WLTP de los vehículos y la(s) pendiente(s) de la curva garantiza(n) un esfuerzo de reducción equivalente entre los fabricantes.

3) Incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión (definiciones y tipos de incentivos)

Utilizando diferentes definiciones para los vehículos de baja emisión, la evaluación de impacto consideró dos tipos diferentes de incentivos específicos para los vehículos de emisión cero y los vehículos de baja emisión:

- *Mandato vinculante:* Debe exigirse a todos los fabricantes la misma proporción de vehículos de emisión cero y vehículos de baja emisión.
- *Sistema de créditos:* Este incentivo tendría en cuenta la proporción de vehículos de emisión cero y vehículos de baja emisión del fabricante al fijar su objetivo específico de CO₂. Un fabricante que supere un determinado nivel de referencia de vehículos de emisión cero y vehículos de baja emisión sería recompensado con un objetivo de emisiones de CO₂ menos estricto.

Para cada uno de los dos tipos de incentivos, se consideraron diferentes mandatos o niveles de referencia.

La opción preferida en lo que atañe al mecanismo de incentivos para los vehículos de baja emisión o de emisión cero es un sistema de créditos.

4) Elementos para una aplicación rentable

Se evaluaron diferentes elementos que posibilitan una aplicación rentable. Estos elementos incluyen medidas ya presentes en los Reglamentos en vigor como las ecoinnovaciones, la agrupación y las excepciones. Además, se tuvieron en cuenta nuevos elementos como el comercio así como la acumulación y el préstamo.

La opción preferida consiste en mantener las disposiciones de ecoinnovación, ampliando al mismo tiempo el ámbito de aplicación a los sistemas de aire acondicionado y permitiendo una revisión del límite máximo de 7 g/km, mantener las disposiciones relativas a la agrupación, aclarando al mismo tiempo cómo los fabricantes pueden formar agrupaciones abiertas, no introducir la posibilidad de comercio, acumulación o préstamo de créditos de CO₂ y eliminar la posibilidad de que los fabricantes de automóviles se beneficien de una excepción para fabricantes especializados.

5) Gobernanza

La eficacia de los objetivos para reducir las emisiones de CO₂ depende, en realidad, por una parte, de la representatividad de los procedimientos de ensayo con respecto a la conducción media en condiciones reales y, por otra parte, de la medida en que los vehículos comercializados se ajustan a los vehículos de referencia sometidos a la homologación de tipo. En este contexto, la Recomendación del Parlamento Europeo a raíz de la investigación sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil destacó que los mecanismos de vigilancia del mercado son esenciales para mantener un sistema fiable y digno de confianza.

Con estos antecedentes y en consonancia con las Recomendaciones del Mecanismo de asesoramiento científico, se consideraron varias opciones. La primera fue la recopilación, publicación y seguimiento de datos sobre el consumo de combustible en circunstancias reales basada en una obligación para los fabricantes de instalar «dispositivos de medición del consumo de combustible» normalizados en los vehículos nuevos a través de la normativa de homologación de tipo. La segunda estaba relacionada con las medidas de vigilancia del mercado en relación con la conformidad de la producción y los controles de conformidad en circulación.

Se optó por otorgar a la Comisión competencias para permitir (i) la recopilación, publicación y seguimiento de datos sobre el consumo de combustible en circunstancias reales y establecer la obligación de notificar las desviaciones vinculadas a un mecanismo de corrección y (ii) corregir los valores de emisión de CO₂ notificados en caso de desviaciones detectadas gracias a la mejora de la vigilancia del mercado.

Referencia del Resumen de la evaluación de impacto: SWD(2017)650.

Referencia del dictamen del Comité de Control Reglamentario: SEC(2017)476.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

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

La evaluación de impacto también ha analizado la posibilidad de simplificar la legislación y disminuir los costes administrativos innecesarios.

Los fabricantes responsables de menos de 1 000 vehículos que se matriculen por primera vez al año, en muchos casos pymes, seguirán estando exentos de cumplir objetivos de emisiones específicas de CO₂. Las excepciones *de minimis* reducen los costes de cumplimiento y administrativos de los pequeños fabricantes. Además, se facilita la entrada en el mercado de nuevos fabricantes aunque sin impactos considerables en las reducciones globales de CO₂ de la totalidad del parque de vehículos de la UE.

Además, la propuesta mantiene varios elementos para una ejecución rentable como la agrupación que reduce los costes de cumplimiento para los fabricantes.

El sistema de créditos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión no supondría una carga administrativa suplementaria. La supresión de la excepción para los fabricantes especializados reducirá la carga administrativa.

No se prevén cambios en el régimen de cumplimiento ni en la cuantía de las multas. Los efectos de las opciones relativas a la gobernanza dependerán de las medidas concretas de aplicación.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no exige nuevos recursos financieros.

5. OTROS ELEMENTOS

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

La propuesta se basa en el procedimiento anual de notificación y seguimiento establecido en virtud de los Reglamentos vigentes. Para evaluar la conformidad de los fabricantes con sus objetivos anuales de emisiones específicas, los Estados miembros comunican anualmente a la Comisión datos de todos los vehículos y furgonetas que se matriculan por primera vez. Además de la emisión homologada de CO₂ y los valores de masa, se controlan otros datos pertinentes, incluido el tipo de combustible y las reducciones de las emisiones de CO₂ derivadas de las ecoinnovaciones.

La Comisión, apoyada por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), publica anualmente los datos de seguimiento del año natural anterior, incluidos los cálculos de rendimiento específico de CO₂ del fabricante. Los fabricantes tienen la oportunidad de notificar errores en los datos provisionales, tal como fueron presentados por los Estados miembros. Este sistema de seguimiento ya consolidado constituye una base importante para el seguimiento de los efectos de la legislación.

Con el fin de reforzar los aspectos de la gobernanza del sistema de seguimiento, la evaluación de impacto consideró la opción de tener en cuenta, para la prueba de conformidad del fabricante, si las emisiones de los vehículos en circulación se ajustaban a los valores de CO₂ homologados.

Además del procedimiento de evaluación de la conformidad la evaluación de impacto identificó una lista de indicadores clave para controlar qué objetivos políticos específicos deben lograrse con esta propuesta. Un conjunto de objetivos e indicadores operativos complementan estos indicadores clave.

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

Artículo 1 - Objeto y objetivos

Este artículo especifica los objetivos de CO₂ a escala del parque de la UE aplicables a los turismos nuevos y a los vehículos comerciales ligeros nuevos a partir de 2020, 2025 y 2030. El Reglamento debe aplicarse a partir de 2020 para asegurar una transición coherente hacia un nuevo régimen de objetivos a partir de 2025. Incluye, por lo tanto, los objetivos ya establecidos a escala del parque de la UE para 2020 de 95 g/km (basado en el NEDC) para los turismos y de 147 g/km (basado en el NEDC) para los vehículos comerciales ligeros, además de nuevos objetivos para 2025 y 2030.

A partir de 2021, los objetivos de emisiones específicas se basarán en el nuevo procedimiento de ensayo de emisiones, el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP). Por lo tanto, los objetivos a escala del parque para 2025 y 2030, basados en el WLTP, se expresan como reducciones porcentuales en comparación con la media de los objetivos de emisiones específicas para 2021 determinados para cada fabricante de conformidad con el anexo I, sección 4.

Artículo 2 - Ámbito de aplicación

Este artículo define las categorías de vehículos que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento con referencia a la normativa en materia de homologación de tipo. También aclara que la excepción *de minimis* aplicable a los fabricantes responsables de menos de 1 000 matriculaciones anuales no debe aplicarse cuando un fabricante que puede beneficiarse de una excepción de este tipo, sin embargo, solicita y obtiene una excepción.

Artículo 3 - Definiciones

Se han añadido nuevas definiciones para «objetivos a escala del parque de la UE», «vehículos de emisión cero y de baja emisión» y «masa de ensayo».

Artículo 4 - Objetivos de emisiones específicas

Este artículo impone a los fabricantes la obligación general de garantizar que las emisiones medias de CO₂ de su parque de vehículos que se matriculen por primera vez en un año natural no superan su objetivo anual de emisiones específicas. El objetivo es específico del fabricante y se calcula en función del objetivo aplicable a escala del parque de la UE, la curva de valores límite, la masa media del parque del fabricante y la masa de referencia (M₀ o TM₀). El cálculo de la masa se basa en la masa en orden de marcha hasta 2024 inclusive. A partir de 2025, debe utilizarse en su lugar la masa de ensayo del vehículo, que es más cercana a la masa real del vehículo terminado. Las fórmulas para calcular los objetivos de emisiones específicas para el período de 2020 a 2030 se establecen en el anexo I, partes A y B. Los cálculos de los objetivos aplicables de 2020 a 2024 son los establecidos en la legislación vigente.

A partir de 2025, el objetivo de emisiones específicas de un fabricante debe calcularse teniendo en cuenta la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión de su parque. Para el cálculo de dicha proporción, los vehículos de emisión cero y de baja emisión deben contabilizarse basándose en una ponderación de las emisiones de cada vehículo. Cuando la proporción supere la referencia a escala del parque de la UE, el fabricante se beneficiará de un objetivo de emisiones específicas más elevado.

En el caso de los vehículos comerciales ligeros, se hace una distinción en el reparto del esfuerzo entre fabricantes de vehículos comerciales ligeros con una masa media de ensayo superior a la masa media de referencia (TM₀) y aquellos con una masa media de ensayo inferior a TM₀. En el caso del primer grupo, la pendiente de la curva de valores límite se mantiene constante a lo largo del tiempo, mientras que en el segundo caso se utiliza el mismo enfoque que para los turismos, es decir, la pendiente se modifica en función del objetivo a escala del parque de la UE.

Artículo 5 - Supercréditos para el objetivo de 95 g de CO₂/km para automóviles

Esta disposición no varía y es aplicable hasta 2022 inclusive.

Artículo 6 - Formación de agrupaciones

Las disposiciones sobre agrupamiento para empresas vinculadas y fabricantes independientes se mantienen sin cambios. Sin embargo, se ha añadido una atribución de competencias a la Comisión para que aclare las condiciones relativas a los acuerdos para formar agrupaciones entre fabricantes independientes, en particular con respecto a las normas de competencia.

Artículo 7 - Seguimiento y notificación

Las disposiciones generales sobre el seguimiento de datos de CO₂ de los Estados miembros no varían. No obstante, se ha añadido un fortalecimiento de la obligación de los Estados miembros de garantizar un alto nivel de calidad de los datos y de cooperar con la Comisión.

Se añade un mecanismo para tener en cuenta, a efectos del seguimiento, las desviaciones detectadas en las emisiones de CO₂ de los vehículos en uso en comparación con los valores de homologación de tipo. Este mecanismo se basa en la propuesta de introducir en la normativa en materia de homologación de tipo un procedimiento para los controles de conformidad en circulación de los valores de las emisiones de CO₂. Las autoridades de homologación de tipo deben notificar cualesquiera desviaciones detectadas y la Comisión debe tenerlas en cuenta al comprobar que los fabricantes cumplen sus objetivos. La disposición incluye una atribución de competencias a la Comisión para establecer los detalles de dicho procedimiento mediante un acto de ejecución.

Artículo 8 - Prima por exceso de emisiones

Este artículo establece la fórmula para calcular las penalizaciones financieras en caso de que un fabricante supere su objetivo. Se mantiene la prima por exceso de emisiones de los Reglamentos vigentes, es decir, 95 EUR/g CO₂/km.

Artículo 9 - Publicación de los resultados de los fabricantes

Este artículo enumera los datos que la Comisión publicará con respecto al cumplimiento del objetivo anual de los fabricantes (es decir, la decisión de seguimiento anual). Se ha añadido la masa de ensayo como un parámetro de los datos que deben publicarse, en vista de su uso como parámetro de utilidad a partir de 2025.

Artículo 10 - Excepciones para algunos fabricantes

Se mantiene la posibilidad de que los pequeños fabricantes (es decir, los responsables de 1 000 a 10 000 matriculaciones de automóviles y de 1 000 a 22 000 matriculaciones de furgonetas) soliciten una excepción con respecto a sus objetivos de emisiones específicas.

Para los fabricantes especializados de vehículos, es decir, los responsables de entre 10 000 y 300 000 vehículos nuevos matriculados, se mantiene la posibilidad de beneficiarse de una excepción con respecto al objetivo de 95 g CO₂/km. No obstante, a partir de 2025, este grupo de fabricantes tendrá que cumplir los objetivos de emisiones específicas calculados de conformidad con el anexo I.

Artículo 11 - Ecoinnovaciones

Los fabricantes podrán seguir beneficiándose de unas emisiones medias inferiores equipando sus vehículos con ecoinnovaciones aprobadas de conformidad con el presente artículo. A fin de tener en cuenta los cambios en las reducciones por ecoinnovación que pueden producirse como consecuencia del cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario, se ha añadido una atribución de competencias a la Comisión para ajustar el límite de 7 g de CO₂/km fijado en las reducciones de CO₂ que un fabricante puede tener en cuenta para reducir sus emisiones medias. Esta atribución de competencias debe aplicarse a partir de 2025.

Los criterios de admisibilidad para ser considerada una ecoinnovación permanecerán inalterados hasta 2024 inclusive. A partir de 2025, la supresión de la referencia a las medidas de enfoque integrado permitirá que los aparatos móviles de aire acondicionado sean considerados una ecoinnovación.

Artículo 12 - Emisiones de CO₂ y consumo de energía en condiciones reales

Este artículo establece una atribución de competencias a la Comisión para controlar y evaluar la representatividad en condiciones reales del procedimiento de ensayo WLTP y para velar por que el público sea informado sobre cómo evoluciona dicha representatividad con el tiempo.

A tal fin, la Comisión debe tener la facultad de solicitar a los Estados miembros y los fabricantes que recopilen y notifiquen los datos en condiciones reales.

Artículo 13 - Ajustes de M_0 y TM_0

El esfuerzo de reducción de las emisiones de CO₂ se reparte entre los fabricantes sobre la base de la masa media del parque de vehículos durante un período determinado. Este valor de referencia se expresa como M_0 o TM_0 dependiendo de si se utiliza la masa en orden de marcha (M) o la masa de ensayo del vehículo (TM). La disposición aclara el proceso para ajustar el valor de la masa de referencia con el fin de garantizar que los objetivos de emisiones específicas siguen reflejando el objetivo a escala del parque de la UE. Con efectos a partir de

2025, la frecuencia de estos ajustes debe aumentar de cada tres años a cada dos años. Un ajuste más frecuente permitirá cambios en la masa de ensayo media y su efecto sobre la posición de los fabricantes en la curva de valor límite podrá tenerse en cuenta con anterioridad.

Artículo 14 - Revisión y presentación de informes

Este artículo incluye el requisito de que la Comisión elabore un informe sobre la eficacia del presente Reglamento, en su caso acompañado de una propuesta. Se propone que el informe se presente en 2024, para adaptarlo a las disposiciones de revisión y presentación de informes propuestas en el Reglamento de reparto del esfuerzo y la Directiva sobre el comercio de derechos de emisión.

El artículo también mantiene disposiciones sobre la revisión de los procedimientos de ensayo de homologación de tipo, además de las competencias para tener en cuenta los cambios en el procedimiento de ensayo reglamentario.

Artículos 15 y 16 - Comitología y delegación de poderes

Se trata de disposiciones estándar sobre el procedimiento de comité y la delegación de poderes.

Artículo 17 - Modificación del Reglamento (CE) n.º 715/2007

El objetivo de esta enmienda es introducir una base jurídica en el Reglamento (CE) n.º 715/2007 (Reglamento de homologación de tipo de emisiones Euro 5/6) para que la Comisión establezca un procedimiento para verificar la conformidad en circulación de las emisiones de CO₂. Este procedimiento es esencial para una vigilancia eficaz del mercado del sistema de homologación de tipo y de los valores de las emisiones de CO₂ utilizados a efectos del cumplimiento de los objetivos.

Artículos 18 y 19 - Derogación y entrada en vigor

Quedan derogados con efectos a partir del 1 de enero de 2020 los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011. La entrada en vigor debe producirse en un plazo de veinte días a partir de la publicación del acto.

Anexos I a V

Anexo I: establece las fórmulas para calcular los objetivos anuales de emisiones específicas que deben alcanzarse a través de las emisiones medias de los parques de los fabricantes de vehículos que se matriculen por primera vez. La parte A se refiere a los turismos, mientras que la parte B se refiere a los vehículos comerciales ligeros.

Anexos II y III: estos anexos establecen los parámetros de los datos de seguimiento necesarios para calcular los objetivos y verificar el cumplimiento de los mismos. El anexo III, que se refiere a los vehículos comerciales ligeros, también hace referencia a la necesidad de tener en cuenta las características específicas de los vehículos que se homologan en varias fases.

Anexo IV: este anexo enumera los actos jurídicos afectados por la refundición, es decir, los dos Reglamentos de base, (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011, con sus respectivos actos modificativos.

Anexo V: Tabla de correspondencias

↓ 510/2011 (adaptado)
⇒ nuevo

2017/0293 (COD)

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)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

↓ nuevo

- (1) El Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁴ y el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵, 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.

¹⁴ 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).

¹⁵ 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).

- (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.

↓ 443/2009 considerando 1

~~El objetivo del presente Reglamento es fijar normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos matriculados en la Comunidad los cuales forman parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros al tiempo que se garantiza el funcionamiento correcto del mercado interior.~~

↓ 510/2011 considerando 1
(adaptado)

~~El objetivo de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, aprobada en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 94/69/CE del Consejo⁴⁶, es lograr una estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropogénicas peligrosas en el sistema climático. Para conseguir ese objetivo, el aumento de la temperatura mundial anual media en superficie no debe rebasar los 2 °C en relación con los niveles de la era preindustrial. El cuarto Informe de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIECC) insiste en que, para conseguir ese objetivo, las emisiones de gases de efecto invernadero a escala mundial tienen que alcanzar su punto máximo antes de 2020. El Consejo Europeo, en su reunión de los días 8 y 9 de marzo de 2007, asumió el firme compromiso de reducir para 2020 las emisiones globales de gases de efecto invernadero de la Comunidad en al menos un 20 % comparado con los niveles de 1990, y en un 30 % siempre que otros países desarrollados se comprometieran a realizar reducciones comparables y que los países en desarrollo económicamente más avanzados contribuyeran en función de sus capacidades.~~

↓ nuevo

- (3) La ambición de la Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones¹⁷ es clara: de aquí a mitad 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.

¹⁶ ~~DO L 33 de 7.2.1994, p. 11.~~

¹⁷ 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»¹⁸ 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»¹⁹ 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.
- (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 de la Estrategia de la Unión de la Energía, adoptada el 25 de febrero de 2015, para ofrecer a los consumidores de la Unión Europea una energía segura, sostenible, competitiva y asequible. La Estrategia de la Unión de la Energía establece 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.
- (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

¹⁸ 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].

¹⁹ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones [...].

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.
- (11) 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 Comisión²⁰. Este nuevo procedimiento de ensayo proporcionará 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 aplicables ese año.

↓ 443/2009	considerando	2
(adaptado)		

~~La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, aprobada en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 94/69/CE del Consejo²¹, obliga a todas las partes a elaborar y aplicar programas nacionales y, en su caso, regionales, que contengan medidas para atenuar el cambio climático. A este respecto, en enero de 2007, la Comisión propuso que, en el contexto de negociaciones internacionales, la Unión Europea promoviera el objetivo de reducir en un 30 % las emisiones de gases de efecto invernadero de los países desarrollados para 2020 (respecto de los niveles de 1990) pero que la Unión asumiera de forma autónoma el firme compromiso de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al menos en un 20 % para 2020 respecto de los niveles de 1990 independientemente de las reducciones alcanzadas por otros países desarrollados. Este objetivo fue refrendado por el Parlamento Europeo y el Consejo.~~

²⁰ ⇒ 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). ⇐

²¹ DO L 33 de 7.2.1994, p. 11.

↓ 443/2009 considerando 3

~~Una de las implicaciones de esos compromisos es que todos los Estados miembros deben reducir considerablemente las emisiones de los turismos. Las políticas y medidas deben aplicarse, tanto a nivel de los Estados miembros como de la Comunidad, a todos los sectores de la economía comunitaria, y no solo a los sectores industrial y energético, con el fin de generar las reducciones sustanciales necesarias. El transporte por carretera es el segundo sector que más gases de efecto invernadero emite en la Unión, y sus emisiones siguen aumentando. Si el impacto del sector del transporte por carretera en el cambio climático continúa creciendo, neutralizará en gran medida las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.~~

↓ 510/2011 considerando 3

~~Con el fin de alcanzar las reducciones necesarias de las emisiones, deben aplicarse políticas y medidas, tanto a nivel de los Estados miembros como de la Unión, a todos los sectores de la economía de la Unión, y no solo a los sectores industrial y energético. La Decisión no 406/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el esfuerzo de los Estados miembros para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero a fin de cumplir los compromisos adquiridos por la Comunidad hasta 2020 (²²), prevé una reducción media del 10 % en comparación con los niveles de 2005 en los sectores no cubiertos por el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE establecido por la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad (²³), incluido el transporte por carretera. El transporte por carretera es el segundo sector que más gases de efecto invernadero emite en la Unión, y sus emisiones, incluidas las de los vehículos comerciales ligeros, siguen aumentando. Si esta situación se prolonga, se socavarán considerablemente los esfuerzos realizados por otros sectores para combatir el cambio climático.~~

↓ 443/2009 considerando 4

~~Con objetivos comunitarios para los turismos nuevos, los fabricantes tienen más seguridad de planificación y más flexibilidad para cumplir los requisitos en materia de reducción de las emisiones de CO₂ que con objetivos de reducción a nivel nacional. A la hora de fijar normas de comportamiento en materia de emisiones, hay que tener en cuenta las implicaciones para los mercados y la competitividad de los fabricantes, los costes directos e indirectos que se imponen a las empresas y los beneficios que se obtienen con el fomento de la innovación y la reducción del consumo de energía.~~

²² DO L 140 de 5.6.2009, p. 136.

²³ DO L 275 de 25.10.2003, p. 32.

↓ 443/2009 considerando 5
(adaptado)

- (12) ~~El presente Reglamento se basa en un procedimiento ya consolidado de medición y control de las emisiones de CO₂ de los vehículos matriculados en la Comunidad de acuerdo con la Decisión n.º 1753/2000/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 2000, por la que se establece un plan de seguimiento de la media de las emisiones específicas de CO₂ de los turismos nuevos²⁴. Es importante que el establecimiento de requisitos de reducción de las emisiones de CO₂ siga proporcionando seguridad de planificación y previsibilidad en toda la Comunidad~~ Unión a los fabricantes de automóviles para todo su parque de vehículos y vehículos comerciales ligeros nuevos en la Comunidad Unión .

↓ 510/2011 considerando 5

~~Para reforzar la competitividad de la industria europea del automóvil deben utilizarse sistemas de incentivos, como la compensación de las ecoinnovaciones y la concesión de supereréditos.~~

↓ nuevo

- (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.
- (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 cree 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 un índice 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

²⁴ ~~DO L 202 de 10.8.2000, p. 1.~~

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. 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.

↓ 443/2009 considerando 6
(adaptado)

~~En 1995, la Comisión adoptó una Estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ producidas por los automóviles. Esa estrategia se basaba en tres pilares: compromisos voluntarios de la industria automovilística para reducir emisiones, una mejor información de los consumidores y la promoción, mediante medidas fiscales, de vehículos que consuman menos combustible.~~

↓ 443/2009 considerando 7
(adaptado)

~~En 1998, la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) se comprometió a reducir las emisiones medias de los vehículos nuevos vendidos a 140 g de CO₂/km para 2008, y en 1999, la Asociación Japonesa de Fabricantes de Automóviles (JAMA) y la Asociación Coreana de Fabricantes de Automóviles (KAMA) se comprometieron a reducir el nivel medio de emisiones de los vehículos nuevos vendidos a 140 g de CO₂/km para 2009. Esos compromisos fueron reconocidos en la Recomendación 1999/125/CE de la Comisión, de 5 de febrero de 1999, sobre reducción de las emisiones de CO₂ producidas por los automóviles (ACEA)²⁵, la Recomendación 2000/303/CE de la Comisión, de 13 de abril de 2000, sobre la reducción de las emisiones de CO₂ de los automóviles (KAMA)²⁶, y la Recomendación 2000/304/CE de la Comisión, de 13 de abril de 2000, sobre la reducción de las emisiones de CO₂ de los automóviles (JAMA)²⁷.~~

↓ 443/2009 considerando 8
(adaptado)

~~El 7 de febrero de 2007, la Comisión adoptó dos Comunicaciones paralelas: una sobre los resultados de la revisión de la Estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos industriales ligeros y otra sobre un marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI (CARS 21). Las Comunicaciones~~

²⁵ DO L 40 de 13.2.1999, p. 49.

²⁶ DO L 100 de 20.4.2000, p. 55.

²⁷ DO L 100 de 20.4.2000, p. 57.

~~subrayaron los progresos en la consecución del objetivo de 140 g de CO₂/km para 2008/2009, pero advirtieron de que el objetivo de la Comunidad de 120 g de CO₂/km no se alcanzaría en 2012 sin medidas suplementarias.~~

↓ 510/2011 considerando 8
(adaptado)

~~Las disposiciones relativas al objetivo sobre las emisiones de los vehículos comerciales ligeros deben ser coherentes con el marco legislativo para la aplicación de los objetivos sobre las emisiones del parque de turismos nuevos establecido en el 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⁽²⁸⁾.~~

↓ 443/2009 considerando 9
(adaptado)

~~Las Comunicaciones propusieron un enfoque integrado para conseguir la meta de la Comunidad de 120 g de CO₂/km antes de 2012 y anunciaron que la Comisión iba a proponer un marco legislativo para lograr el objetivo de la Comunidad, centrándose en reducciones obligatorias de las emisiones de CO₂ para conseguir el objetivo de 130 g de CO₂/km respecto a la media del parque de vehículos nuevos mediante mejoras de la tecnología de los motores de los vehículos. Coherente con el planteamiento aplicado con los compromisos voluntarios de los fabricantes, esto abarca los elementos que ya se tienen en cuenta para medir las emisiones de CO₂ de los turismos con arreglo al 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 vehículos²⁹. Se realizará una nueva reducción de 10 g de CO₂/km, o equivalente, si resulta necesario desde el punto de vista técnico, mediante otras mejoras tecnológicas y una mayor utilización de los biocarburantes sostenibles.~~

↓ 443/2009 considerando 10
(adaptado)

- (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. ~~El marco legislativo debe ser compatible con el objetivo general de alcanzar las metas de la Comunidad con arreglo al Protocolo de Kioto y completarse con otros instrumentos más centrados en el uso, como la diferenciación de los impuestos aplicables a los vehículos y la energía.~~

²⁸ DO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

²⁹ DO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

↓ 443/2009 considerando 11

~~Debe preverse en el presupuesto general de la Unión Europea una financiación adecuada para promover el desarrollo de tecnologías destinadas a reducir drásticamente las emisiones de CO₂ de los vehículos de carretera.~~

↓ 443/2009 considerando 12
(adaptado)
⇒ nuevo

- (19) Para mantener la diversidad del mercado ~~automovilístico~~ de turismos y vehículos comerciales ligeros y su capacidad para hacer frente a las diferentes necesidades de los consumidores, los objetivos de CO₂ ~~para los turismos~~ 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 Reglamento (UE) 2017/1151, de 1 de junio de 2017. ~~⇒ Además, se puede acceder fácilmente a los datos sobre la masa. Deben recabarse datos sobre parámetros alternativos de utilidad como, por ejemplo, la huella (anchura de la vía por distancia entre ejes) con objeto de facilitar las evaluaciones a más largo plazo del enfoque basado en la utilidad. A más tardar en 2014, la Comisión debe revisar la disponibilidad de los datos y, si procede, presentar al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta para adaptar el parámetro de utilidad.~~
-

↓ nuevo

- (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.

↓ 443/2009 considerando 13
(adaptado)
⇒ nuevo

- (22) El propósito del presente Reglamento es crear incentivos para que la industria automovilística invierta en nuevas tecnologías. El presente Reglamento promueve activamente la ecoinnovación y ⇒ ofrece un mecanismo que permite reconocer ⇐ ~~tiene en cuenta~~ la evolución tecnológica en el futuro. ~~Debe fomentarse, en particular, el desarrollo de tecnologías de propulsión innovadoras, ya que generan una cantidad significativamente inferior de emisiones que los turismos tradicionales. Así, se promueve la competitividad a largo plazo de la industria europea y se crean empleos de gran calidad. La Comisión debe examinar la posibilidad de incluir las medidas de ecoinnovación en la revisión de los procedimientos de ensayo contemplada en el artículo 14, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, teniendo en cuenta las repercusiones técnicas y económicas de dicha inclusión.~~ ⇒ 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. ⇐

↓ 510/2011 considerando 12

~~La Directiva 1999/94/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 1999, relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO₂ facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos ⁽²⁴⁾, exige ya que los impresos de promoción de los vehículos faciliten a los usuarios finales los datos oficiales de emisión de CO₂ y de consumo de combustible del automóvil en cuestión. En su Recomendación 2003/217/CE, de 26 de marzo de 2003, sobre la aplicación a otros medios de las disposiciones de la Directiva 1999/94/CE en lo que se refiere a los impresos de promoción ⁽²⁴⁾, la Comisión interpretó que esta disposición incluía la publicidad. El ámbito de aplicación de la Directiva 1999/94/CE debe extenderse, por tanto, a los vehículos comerciales ligeros, de forma que la publicidad relativa a cualquier tipo de vehículo comercial ligero esté obligada a facilitar a los usuarios finales los datos oficiales de emisión de CO₂ y de consumo de combustible del vehículo cuando se divulgue información en materia de energía o de precios, y ello en 2014 a más tardar.~~

↓ nuevo

- (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

³⁰ ~~DO L 12 de 18.1.2000, p. 16.~~

³¹ ~~DO L 82 de 29.3.2003, p. 33.~~

cambio en el procedimiento oficial de ensayo. También conviene aclarar cómo deben calcularse las reducciones a efectos de cumplimiento del objetivo.

↓ 443/2009 considerando 14

~~Habida cuenta de los enormes costes de investigación y desarrollo y los elevadísimos costes unitarios de producción de las primeras generaciones de tecnologías de vehículos con emisiones de carbono muy bajas que se introducirán en el mercado a raíz de la entrada en vigor del presente Reglamento, este pretende acelerar y facilitar, con carácter provisional, el proceso de introducción en el mercado comunitario de vehículos con emisiones de carbono extremadamente bajas en sus etapas iniciales de comercialización.~~

↓ 443/2009 considerando 15
(adaptado)

~~El uso de determinados combustibles alternativos puede permitir reducciones importantes de CO₂ del pozo a la rueda. El presente Reglamento incorpora por tanto disposiciones específicas destinadas a promover aún más el uso de determinados vehículos de combustible alternativo en el mercado comunitario.~~

↓ 510/2011 considerando 15

~~A más tardar el 1 de enero de 2012, y con vistas a mejorar la recogida de datos sobre consumo de combustible así como su medición, la Comisión debe examinar la posible modificación de la legislación pertinente a fin de incluir en ella la obligación para los fabricantes que soliciten la homologación de tipo para los vehículos de la categoría N1, tal y como se definen en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos⁽²²⁾, de equipar cada vehículo con un contador de consumo de combustible.~~

↓ 443/2009 considerando 16

~~Para garantizar la coherencia con el enfoque adoptado con arreglo a la Estrategia de la Comisión sobre emisiones de CO₂ de los vehículos, en particular en relación con los compromisos voluntarios asumidos por las asociaciones de fabricantes, el objetivo debe aplicarse a los nuevos turismos matriculados por primera vez en la Comunidad y que, salvo durante un tiempo limitado para evitar abusos, no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Comunidad.~~

³²

DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

↓ 510/2011 considerando 16

~~Para garantizar la coherencia con el Reglamento (CE) n.º 443/2009 y evitar abusos, el objetivo debe aplicarse a los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados por primera vez en la Unión y que no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Unión, excepto durante un período limitado.~~

↓ 510/2011 considerando 17

(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 procedimiento de homologación de tipo con arreglo a la Directiva 2007/46/CE y de velar por la conformidad de producción.

↓ 443/2009 considerando 18

(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. ~~Los vehículos homologados como vehículos de la categoría M1 con anterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento que son construidos expresamente con fines comerciales a fin de dar acomodo a sillas de ruedas dentro del vehículo, y que se ajustan a la definición de vehículo especial contemplada en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, deben excluirse también del ámbito de aplicación del presente Reglamento, de acuerdo con la política comunitaria de ayudar a las personas con discapacidad.~~

↓ 510/2011 considerando 18
(adaptado)

~~Conviene que los fabricantes dispongan de flexibilidad para decidir la manera de cumplir sus objetivos con arreglo al presente Reglamento y hacer un promedio de las emisiones respecto a su parque de vehículos nuevos en lugar de tener que cumplir los objetivos de CO₂ con cada uno de los vehículos. Por consiguiente, debe exigirse a los fabricantes que garanticen que la emisión específica media de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión de los que son responsables no supere la media de los objetivos de emisión de dichos vehículos. Este requisito debe aplicarse gradualmente entre 2014 y 2017, con objeto de facilitar su introducción. Esto es coherente con los plazos y con la duración del período de introducción gradual previstos en el Reglamento (CE) n.º 443/2009.~~

↓ 443/2009 considerando 19 (adaptado)
--

~~Conviene que los fabricantes dispongan de flexibilidad para decidir la manera de cumplir sus objetivos con arreglo al presente Reglamento y hacer un promedio de las emisiones respecto a su parque de automóviles nuevos en lugar de tener que cumplir los objetivos de CO₂ con cada uno de los automóviles. Por consiguiente, debe exigirse a los fabricantes que garanticen que la emisión específica media de todos los nuevos automóviles matriculados en la Comunidad de los que son responsables no supere la media de los objetivos de emisiones de dichos automóviles. Este requisito debe introducirse gradualmente entre 2012 y 2015 con objeto de facilitar la transición.~~

↓ 510/2011 considerando 19 (adaptado)
--

~~A fin de garantizar que los objetivos reflejan las particularidades de fabricantes pequeños y especializados y son coherentes con su potencial de reducción, deben fijarse objetivos de reducción de emisiones alternativos para esos fabricantes teniendo en cuenta el potencial tecnológico de los vehículos de un fabricante determinado para reducir sus emisiones específicas de CO₂ y de forma coherente con las características de los segmentos de mercado pertinentes. Esa excepción debe estar incluida en la revisión de los objetivos de emisiones específicas contemplados en el anexo I, que deberá completarse a principios de 2013 a más tardar.~~

↓ 443/2009 considerando 20 (adaptado) ⇒ nuevo

- (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. ~~Esta excepción debe estar incluida en la revisión de los objetivos de emisiones específicas contemplados en el anexo I que deberá completarse a principios de 2013 a más tardar.~~
-

↓ 333/2014 considerando 7 (adaptado) ⇒ nuevo
--

- (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. ⇐ ~~Para garantizar que desde el principio dichos fabricantes gocen de seguridad jurídica, es fundamental que esta excepción se aplique a partir del 1 de enero de 2012.~~

↓ 333/2014 considerando 9
(adaptado)
⇒ nuevo

- (28) ~~Debe mantenerse después de 2020 e~~El procedimiento de concesión de excepciones ⇒ del objetivo de parque de 95 g CO₂/km ⇐ a los fabricantes especializados. ~~No obstante, con el fin de garantizar~~ que el esfuerzo de reducción exigido a los fabricantes especializados sea coherente con el de los grandes fabricantes ⇒ con respecto a dicho objetivo ⇐ ~~, se debe aplicar a partir de 2020 un objetivo de un 45 % menos que las emisiones medias específicas de los fabricantes especializados en 2007.~~ ⇒ 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. ⇐
-

↓ 510/2011 considerando 20

~~La Estrategia de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos comerciales ligeros estableció un enfoque integrado con objeto de conseguir el objetivo de la Unión de 120 g de CO₂/km para 2012 y expuso, además, otros objetivos de reducción a más largo plazo. El Reglamento (CE) n.º 443/2009 corrobora esa visión a más largo plazo y establece un objetivo de 95 g de CO₂/km de las emisiones medias del parque de vehículos nuevos. Para garantizar la coherencia con ese enfoque y ofrecer mayor seguridad de planificación a la industria, debe establecerse un objetivo a largo plazo respecto a las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros en 2020.~~

↓ 443/2009 considerando 21
(adaptado)

~~Debe permitirse que los fabricantes especializados se beneficien de un objetivo alternativo inferior en un 25 % a sus emisiones medias específicas de CO₂ en 2007. Cuando no exista información sobre las emisiones medias específicas de un fabricante para 2007, debe fijarse un objetivo equivalente. Esta excepción debe estar incluida en la revisión de los objetivos de emisiones específicas contemplados en el anexo I que deberá completarse a principios de 2013 a más tardar.~~

↓ 443/2009 considerando 22 (adaptado)
--

- (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 Comunidad ☒ 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, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, las emisiones de estos automóviles ☒ vehículos ☒ deben medirse de conformidad con el mismo procedimiento de medición especificado para los turismos ☒ vehículos ligeros ☒ en el Reglamento (CE) n.º 692/2008³³ de la Comisión ☒, el Reglamento (UE) 2017/1151 y los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152³⁴ y (UE) 2017/1153³⁵ 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.

↓ 510/2011 considerando 22 (adaptado)
--

- (30) Las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos ☒ comerciales ligeros ☒ completados deben asignarse al fabricante del vehículo de base.

↓ 510/2011 considerando 23

~~Con el fin de garantizar que los valores de las emisiones de CO₂ y de la eficiencia en el uso de combustible de los vehículos completados sean representativos, la Comisión debe proponer un procedimiento específico y considerar la posibilidad, si procede, de revisar la normativa en materia de homologación de tipo.~~

³³ 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).

³⁴ 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).

³⁵ 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).

↓ nuevo

- (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 el Reglamento (UE) 2017/1151.
-

↓ 443/2009 considerando 23
(adaptado)

- (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 ~~las emisiones~~ el objetivo de emisiones específicas de la agrupación.
-

↓ nuevo

- (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.
-

↓ 443/2009 considerando 24

- (34) Es necesario un mecanismo de cumplimiento sólido para garantizar la consecución de los objetivos previstos en el presente Reglamento.
-

↓ nuevo

- (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.

↓ 443/2009 considerando 25
(adaptado)
⇒ nuevo

- (37) En la ~~Comunidad~~ 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 ~~Comunidad~~ 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. ⇐

↓ 443/2009 considerando 26
(adaptado)

~~La Directiva 2007/46/CE establece que los fabricantes deben expedir un certificado de conformidad que tiene que acompañar a cada turismo nuevo, y los Estados miembros deben permitir la matriculación y puesta en circulación de un turismo nuevo solo si va acompañado de un certificado de conformidad válido. Los datos recabados por los Estados miembros deben ser coherentes con el certificado de conformidad expedido por el fabricante para el turismo y deben basarse solo en esta referencia. En caso de que los Estados miembros, por motivos justificados, no usen el certificado de conformidad para completar el proceso de matriculación y puesta en circulación de un turismo nuevo, deben adoptar las medidas necesarias para velar por la precisión adecuada en el procedimiento de seguimiento. Debe existir una base de datos comunitaria y normalizada para incluir los datos relativos al certificado de conformidad. Esta base de datos debería usarse como única referencia con el fin de permitir a los Estados miembros un mantenimiento más sencillo de sus datos de matriculación en el caso de los vehículos nuevos.~~

↓ 510/2011 considerando 27
(adaptado)

- (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, a partir del 1 de enero de 2014. La prima debe modularse en función del grado de incumplimiento de los objetivos por parte de los fabricantes. En aras de la coherencia, el mecanismo de primas debe ser similar al previsto en el Reglamento (CE) n.º 443/2009. El importe de la prima por exceso de emisiones debe considerarse como un ingreso para el presupuesto general de la Unión Europea.~~

↓ 510/2011 considerando 28

- (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.
-

↓ 510/2011 considerando 29

- (40) El presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de la plena aplicación de las normas de la Unión en materia de competencia.
-

↓ 443/2009 considerando 30
(adaptado)

~~La Comisión debe examinar nuevas modalidades que permitan alcanzar el objetivo a largo plazo, en particular la pendiente de la curva, el parámetro de utilidad y el régimen de primas por exceso de emisiones.~~

↓ 510/2011 considerando 31

~~La velocidad de los vehículos de carretera influye enormemente en el consumo de combustible y en las emisiones de CO₂. Además, el hecho de no limitar la velocidad de los vehículos comerciales ligeros puede constituir un elemento de competencia por lo que se refiere a la velocidad máxima, elemento que podría dar lugar a sistemas motopropulsores sobredimensionados, con las consiguientes ineficiencias en condiciones de conducción más lentas. Resulta, pues, conveniente, estudiar la viabilidad de ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad (³⁶), con objeto de incluir en él los vehículos comerciales ligeros regulados por el presente Reglamento.~~

³⁶ DO L 57 de 2.3.1992, p. 27.

↓ 443/2009 considerando 31
(adaptado)

~~Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión³⁷.~~

↓ nuevo

- (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 científico³⁸ y la recomendación del Parlamento Europeo, a raíz de su investigación sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil³⁹, 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 Reglamento (UE) 2017/1151. La Comisión debe disponer de competencias para garantizar la disponibilidad pública de dichos datos y, en caso necesario, desarrollar los procedimientos necesarios para identificar y recopilar los datos necesarios para efectuar tales valoraciones.
- (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 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.
- (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.
-

↓ 333/2014 considerando 15
(adaptado)

- (44) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento ~~(CE) n.º 443/2009~~, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. ~~Dichas competencias deben ejercerse con arreglo al Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁰.~~

³⁷ ~~DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.~~

³⁸ 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».

³⁹ 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)].

⁴⁰ ~~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).~~

↓ nuevo

- (45) Las competencias de ejecución relativas al artículo 6, apartado 8, al artículo 7, apartados 7 y 8, al artículo 8, apartado 3, al artículo 11, apartado 2, al artículo 12, apartado 3 y al artículo 14, apartado 3, deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴¹.

↓ 443/2009 considerando 32
(adaptado)

~~Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que modifique los requisitos en materia de seguimiento y notificación a la luz de la experiencia adquirida con la aplicación del presente Reglamento, para que establezca métodos para la percepción de las primas por exceso de emisiones, para que adopte disposiciones detalladas sobre la excepción para ciertos fabricantes independientes y para adaptar el anexo I a fin de tener en cuenta la evolución en la masa de los vehículos nuevos matriculados en la Comunidad y reflejar cualquier cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario para medir emisiones específicas de CO₂. Dado que esas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, completándolo con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión 1999/468/CE.~~

↓ 333/2014 considerando 16
(adaptado)
⇒ nuevo

- (46) ⇒ Para modificar o 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~~ Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a fin de modificar ~~el~~ los anexos II y III ~~del Reglamento (CE) n.º 443/2009~~ por lo que respecta a los requisitos en materia de datos y parámetros de los datos, ~~de complementar~~ complementando las normas relativas a la interpretación de los criterios para poder acogerse a una excepción de los objetivos específicos de misión, al contenido de las solicitudes de excepción y al contenido y evaluación de los programas de reducción de emisiones específicas de CO₂, ~~de ajustar~~ ajustando la cifra de M₀ ⇒ y TM₀ ⇐ a que se refiere el ~~anexo I del Reglamento (CE) n.º 443/2009~~ artículo 13, ⇒ el límite de 7 g CO₂/km contemplado en el artículo 11, ⇐ y el ajuste de las formulas del anexo I contemplado en el artículo 14, apartado 3 ~~a la masa media de los turismos nuevos en los tres años civiles anteriores, y de adaptar las fórmulas que figuran en el anexo I al Reglamento (CE) n.º 443/2009~~. 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

⁴¹ 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).

el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016⁴² ~~☒~~. ~~Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión~~ ~~☒~~ En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados ~~☒~~ ~~debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al~~ ~~el~~ Parlamento Europeo y ~~al~~ Consejo ~~de manera simultánea, oportuna y adecuada~~ ~~☒~~ deben recibir todos los documentos al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos deben tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados ~~☒~~.

↓ 443/2009 considerando 33
(adaptado)

~~La Decisión n.º 1753/2000/CE debe derogarse en aras de la simplificación y la claridad jurídica.~~

↓ 510/2011 considerando 34
(adaptado)

(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 y, por consiguiente, debido a su dimensión o efectos, 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.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

↓ 443/2009 (adaptado)

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 ~~☒~~ con objeto de garantizar el funcionamiento correcto del mercado interior ~~y alcanzar el objetivo global de la Comunidad Europea según el cual las emisiones medias de CO₂ del parque de vehículos nuevos deben situarse en 120 g de CO₂/km. El presente Reglamento fija en 130 g de CO₂/km el promedio de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos, mediante el perfeccionamiento de la tecnología de los motores de los vehículos, medido de acuerdo con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y sus medidas de aplicación, mediante tecnologías innovadoras.~~

⁴² DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

↓ 510/2011 (adaptado)

~~Artículo 1~~

Objeto y finalidad

~~1. El presente Reglamento establece requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos. El presente Reglamento fija en 175 g de CO₂/km el promedio de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos, mediante el perfeccionamiento de la tecnología de los vehículos, medidas de acuerdo con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y sus medidas de aplicación, y mediante tecnologías innovadoras.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 1 (adaptado)

~~El presente Reglamento fija un objetivo, aplicable a partir de 2020, de 95 g de CO₂/km de emisiones medias para el parque de turismos nuevos, medidas con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007 y al anexo XII del Reglamento (CE) n.º 692/2008 y sus medidas de ejecución, así como mediante tecnologías innovadoras.~~

↓ 253/2014 artículo 1, apartado 1 (adaptado)
⇒ nuevo

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 ⇐ ~~715/2007 y sus medidas de aplicación, así como mediante tecnologías innovadoras.~~

↓ 443/2009 (adaptado)
⇒ nuevo

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 ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒ contemplado en la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo de 2007⁴³ ☒.

⁴³ 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].

↓ nuevo

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 30 % 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.
-

↓ 443/2009 (adaptado)

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor de ~~la~~ :
- 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 ~~Comunidad~~ Unión y que no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la ~~Comunidad~~ Unión («turismos nuevos»);
- ~~2. No se tendrán en cuenta las matriculaciones anteriores fuera de la Comunidad realizadas menos de tres meses antes de la matriculación en la Comunidad.~~
- ~~3. El presente Reglamento no se aplicará a los vehículos especiales definidos en el punto 5 de la parte B del anexo II de la Directiva 2007/46/CE.~~
-

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 2 (adaptado)

- ~~4. El artículo 4, el artículo 8, apartado 4, letras b) y e), el artículo 9 y el artículo 10, apartado 1, letras a) y e), no se aplicarán, con efecto a partir del 1 de enero de 2012, a los~~

~~fabricantes que, junto con todas sus empresas vinculadas, sean responsables de menos de 1 000 turismos nuevos matriculados en la Unión en el año natural anterior.~~

↓ 510/2011 (adaptado)

~~Artículo 2~~

~~Ámbito de aplicación~~

- ~~1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor de la 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 a los vehículos de la 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.
-

↓ 253/2014 artículo 1, apartado 2 (adaptado)
⇒ nuevo

4. El artículo 4, el artículo ~~87~~, apartado 4, letras b) y c), el artículo ~~98~~ y el artículo ~~940~~, 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 ⇐.
-

↓ 443/2009 (adaptado)

~~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 que haya fabricado;~~
 - ~~b) «certificado de conformidad»: el certificado a que se refiere el artículo 18 de la Directiva 2007/46/CE;~~

- ~~c) «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;~~
- ~~d) «masa»: la masa del vehículo 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;~~
- ~~e) «huella»: la anchura de la vía multiplicada por la distancia entre los ejes como figura en el certificado de conformidad y se define en las secciones 2.1 y 2.3 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE;~~
- ~~g) «objetivo de emisiones específicas»: en relación con un fabricante, la media de las emisiones específicas de CO₂ autorizadas con arreglo al anexo I respecto a cada turismo nuevo que haya fabricado o, en caso de que el fabricante disfrute de una excepción en virtud del artículo 11, el objetivo de emisiones específicas determinado de conformidad con esa excepción.~~
- ~~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:~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 3
(adaptado)

- ~~– del poder de ejercer más de la mitad de los derechos de voto, o~~

↓ 443/2009 (adaptado)

- ~~– 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~~
- ~~– 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;~~
- ~~e) 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 e), 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 enumeradas 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.~~

↓ 510/2011 (adaptado)
⇒ nuevo

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 un vehículo comercial ligero medidas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y descritas como emisión másica de CO₂ (combinada) en el certificado de conformidad del vehículo completo o completado;~~

↓ 443/2009 (adaptado)
⇒ nuevo

- ~~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 \Leftarrow 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 de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 692/2008 \Rightarrow , hasta el 31 de diciembre de 2020, y con el Reglamento (UE) 2017/1151, desde el 1 de enero de 2021, \Leftarrow , o según los procedimientos adoptados por la Comisión para establecer las emisiones de CO₂ para dichos ~~turismos~~ \boxtimes vehículos \boxtimes ;

\Downarrow 510/2011
 \Rightarrow nuevo

- ~~h)~~ h) «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;
- ~~h)~~ h) «objetivo de emisiones específicas»: en relación con un fabricante, ~~la media de las emisiones específicas indicativas de CO₂~~ \Rightarrow el objetivo anual \Leftarrow ~~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 ~~11~~10, el objetivo de emisiones específicas determinado de conformidad con esa excepción;
-

\Downarrow nuevo

- 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.
-

\Downarrow 510/2011

~~h)~~ h) «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

↓ nuevo

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;

↓ 510/2011 (adaptado)
⇒ nuevo

- ~~b) Respecto a l año natural que empieza el 1 de enero de 2014 y cada uno de los años naturales siguientes ⇒ desde 2021 hasta 2024 ⇐, cada fabricante de vehículos comerciales ligeros garantizará que sus emisiones medias específicas de CO₂ no superan su 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 1110, con arreglo a esa excepción y al anexo I, partes A o B, punto 5;~~

↓ nuevo

- 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.

↓ 510/2011 (adaptado)

- ☒ 2. En el caso de los vehículos comerciales ligeros, ☒ ~~En~~ 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

~~Para la determinación de las emisiones medias específicas de CO₂ de cada fabricante se utilizarán los siguientes porcentajes de vehículos comerciales ligeros nuevos de cada fabricante matriculados en el año correspondiente:~~

- ~~– 70 % en 2014,~~
- ~~– 75 % en 2015,~~
- ~~– 80 % en 2016,~~
- ~~– 100 % de 2017 en adelante.~~

↓ 443/2009 (adaptado)

Artículo 4

Objetivos de emisiones específicas

~~Respecto al año natural que empieza el 1 de enero de 2012 y cada uno de los años siguientes, cada fabricante de turismos garantizará que sus emisiones medias específicas de CO₂ no superan su objetivo de emisiones específicas determinado con arreglo al anexo I o, si se trata de un fabricante que disfruta de una excepción en virtud del artículo 11, con arreglo a esa excepción.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 4 (adaptado)

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:

- ~~– 65 % en 2012,~~
- ~~– 75 % en 2013,~~
- ~~– 80 % en 2014,~~
- ~~– 100 % de 2015 a 2019,~~
- ~~– 95 % en 2020,~~
- ~~– 100 % a más tardar al final de 2020 y ☒ desde 2021 ☒ en adelante.~~

↓ 443/2009 (adaptado)

~~Artículo 5~~

~~Supercréditos~~

~~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:~~

- ~~– 3,5 vehículos en 2012,~~
- ~~– 3,5 vehículos en 2013,~~
- ~~– 2,5 vehículos en 2014,~~
- ~~– 1,5 vehículos en 2015,~~
- ~~– 1 vehículo a partir de 2016.~~

↓ 510/2011 (adaptado)

~~Artículo 5~~

~~Supercréditos~~

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

- ~~– 3,5 vehículos comerciales ligeros en 2014,~~
- ~~– 3,5 vehículos comerciales ligeros en 2015,~~
- ~~– 2,5 vehículos comerciales ligeros en 2016,~~
- ~~– 1,5 vehículos comerciales ligeros en 2017,~~
- ~~– 1 vehículo comercial ligero a partir de 2018.~~

~~Durante el régimen de los supercréditos, el número máximo de vehículos comerciales ligeros nuevos cuyas emisiones específicas sean inferiores a 50 g de CO₂/km que se tendrá en cuenta para la aplicación de los multiplicadores indicados en el párrafo primero no excederá de 25 000 vehículos comerciales ligeros por fabricante.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 5
⇒ nuevo

~~Artículo 5~~*bis*

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 ⇨ y sujeto a lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 ⇩ .

↓ 443/2009 (adaptado)

Artículo 6

~~Objetivo de emisiones específicas para vehículos que utilizan combustibles alternativos~~

~~A los efectos de determinar el cumplimiento por parte de los fabricantes del objetivo de emisiones específicas mencionado en el artículo 4, las emisiones específicas de CO₂ de todos los vehículos diseñados para poder funcionar con un combustible mezcla de gasolina con un 85 % de etanol («E85»), que cumplan las normas comunitarias pertinentes, se reducirán hasta el 31 de diciembre de 2015 en un 5 % en reconocimiento de la mayor capacidad tecnológica y de reducción de emisiones del funcionamiento con biocombustibles. Esta reducción solo se aplicará si al menos un 30 % de las estaciones de servicio del Estado miembro en el que esté matriculado el vehículo suministran este tipo de combustible alternativo que reúna los requisitos de sostenibilidad para los biocombustibles establecidos en la normativa comunitaria correspondiente.~~

↓ 510/2011 (adaptado)

Artículo 6

~~Objetivo de emisiones específicas para vehículos comerciales ligeros que utilicen combustibles alternativos~~

~~A los efectos de determinar el cumplimiento por parte de los fabricantes del objetivo de emisiones específicas mencionado en el artículo 4, las emisiones específicas de CO₂ de todos los vehículos comerciales ligeros diseñados para poder funcionar con un combustible que consista en una mezcla de gasolina con un 85 % de bioetanol («E85») y que cumplan la legislación de la Unión o las normas técnicas europeas pertinentes se reducirán para el 31 de diciembre de 2015 en un 5 % en reconocimiento de la mayor capacidad tecnológica y de reducción de emisiones del funcionamiento con biocombustibles. Esta reducción solo se aplicará si al menos un 30 % de las estaciones de servicio del Estado miembro en el que esté matriculado el vehículo comercial ligero suministra este tipo de combustible alternativo que reúna los requisitos de sostenibilidad para los biocombustibles establecidos en la legislación correspondiente de la Unión.~~

Artículo 7

Formación de agrupaciones

1. Los fabricantes ~~de vehículos comerciales ligeros nuevos~~, salvo aquellos a los que se haya concedido una excepción en virtud del artículo ~~110~~, 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 ~~98~~;
 - c) pruebas de que el gestor de la agrupación va a ser capaz de cumplir las obligaciones previstas en la letra b) ~~);~~

↓ nuevo

d) la categoría de vehículos matriculados como M₁ o N₁, para la cual la agrupación presenta la solicitud.

↓ 510/2011

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 ~~98~~, 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 ~~98~~, 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 ~~8~~7, apartado 4.

↓ nuevo

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.

↓ 443/2009 (adaptado)

Artículo 7

Formación de agrupaciones

~~1. Los fabricantes, salvo a aquellos a los que se ha concedido una excepción en virtud del artículo 11, 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 gestor de la agrupación, que será la persona de contacto de la agrupación y responsable de abonar todas las primas por exceso de emisiones impuestas a la agrupación de conformidad con el artículo 9, y~~
- ~~e) pruebas de que el gestor de la agrupación va a ser capaz de cumplir las obligaciones previstas en la letra b).~~

~~3. Si el gestor propuesto de la agrupación no cumple los requisitos establecidos de abonar todas las primas por exceso de emisiones impuestas a la agrupación de conformidad con el artículo 9, 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 gestor 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 9,~~

~~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 81 y 82 del Tratado 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 comunitarias 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 la supervisión 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 8, apartado 4.~~

Artículo ~~8~~7

Seguimiento y notificación de las emisiones medias

1. ~~Por lo que respecta al~~ Respecto a cada año natural que empieza el 1 de enero de 2012 y cada uno de los años naturales siguientes, 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, ~~a partir de 2011~~, los Estados miembros determinarán y transmitirán a la Comisión la información que figura en las partes BA 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 CB 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 ~~a partir de 2011~~ 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. Cuando, sobre la base de los cálculos previstos en el apartado 5, en relación con el año natural 2010 o 2011, la Comisión considere que las emisiones medias específicas de CO₂ de un fabricante superan en ese año su objetivo de emisiones específicas correspondiente a ese año, informará de ello al fabricante.~~

↓ 443/2009 (adaptado)

- ~~7.6. 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 a más tardar el 8 de diciembre de 2009. La Comisión informará a continuación al Parlamento Europeo y al Consejo.~~

↓ 510/2011 (adaptado)

~~8. En cada Estado miembro, la autoridad competente para la recogida y comunicación de los datos de seguimiento de conformidad con el presente Reglamento será la designada de conformidad con el artículo 8, apartado 7, del Reglamento (CE) n.º 443/2009.~~

↓ nuevo

Las autoridades competentes garantizarán la exactitud y exhaustividad de los datos transmitidos a la Comisión y nombrarán a una persona 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.

↓ 443/2009 (adaptado)

~~8. Para cada año natural en que se aplique el artículo 6, los Estados miembros facilitarán información a la Comisión sobre sus porcentajes de estaciones de servicio y sobre los criterios de sostenibilidad en relación con el combustible E85 a que se refiere dicho artículo.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 6 (adaptado)

9.7. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, normas detalladas sobre los procedimientos de control y notificación de datos de conformidad con ~~el presente artículo~~, 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 ~~14~~15, apartado 2.

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo ~~14 bis~~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 .

↓ nuevo

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 podrá adoptar 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.

↓ 510/2011 (adaptado)

Artículo 8

Seguimiento y notificación de las emisiones medias

~~1. Por lo que respecta al año natural que empieza el 1 de enero de 2012 y cada uno de los años naturales siguientes, los Estados miembros registrarán la información relativa a cada vehículo comercial ligero nuevo matriculado en su territorio de conformidad con la parte A del anexo II. Esa 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.~~

~~2. Antes del 28 de febrero de cada año, a partir de 2013, los Estados miembros determinarán y transmitirán a la Comisión la información que figura en la parte B del anexo II respecto al año natural precedente. Los datos se transmitirán de acuerdo con el formulario que figura en la parte C del anexo II.~~

~~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 ese registro estará a disposición del público. Antes del 30 de junio de 2013 y cada año siguiente, la Comisión 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 Estado miembro sobre el número de vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados y sus emisiones específicas de CO₂.~~

~~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.~~

~~6. 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.~~

~~7. En relación con los años naturales 2012 y 2013, y sobre la base de los cálculos realizados con arreglo al apartado 5, la Comisión notificará a los fabricantes si considera que sus emisiones medias específicas de CO₂ superan su objetivo de emisiones específicas.~~

~~8. En cada Estado miembro, la autoridad competente para la recogida y comunicación de los datos de seguimiento de conformidad con el presente Reglamento será la designada de conformidad con el artículo 8, apartado 7, del Reglamento (CE) n.º 443/2009.~~

~~9. La Comisión adoptará disposiciones de desarrollo sobre el seguimiento y la notificación de los datos previstos en el presente artículo, y sobre la aplicación del anexo II. Estos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 14, apartado 2.~~

~~A fin de tener en cuenta la experiencia adquirida con la aplicación del presente Reglamento, la Comisión podrá modificar el anexo II mediante actos delegados, de conformidad con el artículo 15 y sujeta a las condiciones establecidas en los artículos 16 y 17.~~

~~109.~~ 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 ~~98~~

Prima por exceso de emisiones

1. ~~Para el período del 1 de enero al 31 de diciembre de 2014 y, a continuación,~~ 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:

~~a) a partir de 2014 hasta 2018:~~

~~i) por un exceso de emisiones de más de 3 g de CO₂/km:~~

~~$[(\text{Exceso de emisiones} - 3 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}] \times \text{número de vehículos comerciales ligeros nuevos};$~~

~~ii) por un exceso de emisiones de más de 2 g de CO₂/km, pero de menos de 3 g de CO₂/km:~~

~~$[(\text{Exceso de emisiones} - 2 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}] \times \text{número de vehículos comerciales ligeros nuevos};$~~

~~iii) por un exceso de emisiones de más de 1 g de CO₂/km, pero de menos de 2 g de CO₂/km:~~

~~$[(\text{Exceso de emisiones} - 1 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}] \times \text{número de vehículos comerciales ligeros nuevos};$~~

~~iv) por un exceso de emisiones de menos de 1 g de CO₂/km:~~

~~$(\text{Exceso de emisiones} \times 5 \text{ EUR}) \times \text{número de vehículos comerciales ligeros nuevos};$~~

~~b) a partir de 2019:~~

~~$(\text{Exceso de emisiones} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{número de vehículos comerciales ligeros nuevos}$ 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 ~~1211~~— 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 ~~comerciales ligeros nuevos~~ 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 adoptará las normas de desarrollo para la percepción de las primas por exceso de emisiones previstas en el apartado 1 del presente artículo. Estos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 14, apartado 2.~~

~~4. El importe de la prima por exceso de emisiones tendrá la consideración de ingreso para el presupuesto general de la Unión Europea.~~

↓ 443/2009 (adaptado)

Artículo 9

Prima por exceso de emisiones

~~1. Respecto a cada año natural a partir de 2012 en el que las emisiones medias específicas de CO₂ de un fabricante superen su objetivo de emisiones específicas correspondiente a ese año, la Comisión impondrá al fabricante o, en caso de una agrupación, a su gestor, una prima por exceso de emisiones.~~

~~2. La prima por exceso de emisiones prevista en el apartado 1 se calculará mediante la siguiente fórmula:~~

~~a) a partir de 2012 hasta 2018:~~

~~i) cuando las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante sobrepasen su objetivo de emisiones específicas en más de 3 g CO₂/km:~~

~~$$((\text{Exceso de emisiones} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{número de turismos nuevos,}$$~~

~~ii) cuando las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante sobrepasen su objetivo de emisiones específicas en más de 2 g CO₂/km pero menos de 3 g CO₂/km:~~

~~$$((\text{Exceso de emisiones} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{número de turismos nuevos,}$$~~

~~iii) cuando las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante sobrepasen su objetivo de emisiones específicas en más de 1 g CO₂/km pero menos de 2 g CO₂/km:~~

~~$$((\text{Exceso de emisiones} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{número de turismos nuevos,}$$~~

~~iv) cuando las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante sobrepasen su objetivo de emisiones específicas en 1 g CO₂/km como máximo:~~

~~$$(\text{Exceso de emisiones} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{número de turismos nuevos,}$$~~

~~b) a partir de 2019:~~

~~$$(\text{Exceso de emisiones} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{número de turismos nuevos.}$$~~

~~A efectos del presente artículo se entenderá por «exceso de emisiones», determinado tal y como establece el artículo 4, el número positivo de gramos por kilómetro en que las emisiones medias específicas del fabricante — teniendo en cuenta las reducciones en las emisiones de CO₂ derivadas de tecnologías innovadoras aprobadas — superan su objetivo de emisiones específicas en el año natural, redondeado al tercer decimal más próximo; y por «número de turismos nuevos», el número de turismos nuevos producidos por el fabricante que se matricularon ese año, con arreglo a los criterios de introducción gradual establecidos en el artículo 4.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 7

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 ~~1415~~, apartado 2.
-

↓ 443/2009 (adaptado)

4. El importe de la prima por exceso de emisiones tendrá la consideración de ingreso para el presupuesto general de la Unión ~~Europea~~.

~~Artículo 10~~

Publicación de los resultados de los fabricantes

~~1. Antes del 31 de octubre de cada año a partir de 2011, la Comisión publicará una lista en la que indicará respecto a cada fabricante:~~

- ~~a) su objetivo de emisiones específicas del año natural precedente;~~
- ~~b) sus emisiones medias específicas de CO₂ del año natural precedente;~~
- ~~e) la diferencia entre sus emisiones medias específicas de CO₂ 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 en la Comunidad respecto al año natural precedente, y~~
- ~~e) la masa media de todos los turismos nuevos en la Comunidad en el año natural precedente.~~

~~2. A partir del 31 de octubre de 2013, la lista publicada de conformidad con el apartado 1 indicará asimismo si el fabricante ha cumplido o no los requisitos del artículo 4 respecto al año natural precedente.~~

↓ 510/2011 (adaptado)
⇒ nuevo

~~Artículo 109~~

Publicación de los resultados de los fabricantes

1. Antes del 31 de octubre ~~de 2013 y del 31 de octubre~~ de cada ~~uno de los~~ años siguientes, la Comisión publicará mediante actos de ejecución una lista en la que indicará, ~~respecto a cada fabricante~~:
- 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 ~~sus~~ 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 ;

nuevo

- f) la masa de ensayo media de todos los turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión el año natural precedente.

510/2011 (adaptado)

2. ~~A partir del 31 de octubre de 2015,~~ 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.

nuevo

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 a₂₀₂₁, a₂₀₂₅ y a₂₀₃₀ calculados por la Comisión de conformidad con el anexo I, partes A y B, punto 6.2.

Artículo ~~11~~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 renovables . 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 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. Los fabricantes que disfruten de una excepción de conformidad con el presente artículo notificarán inmediatamente a la Comisión cualquier modificación que afecte o pueda afectar a su derecho a una excepción.~~
- ~~5. Cuando la Comisión considere, sobre la base de una notificación con arreglo al apartado 4 o de otro modo, que un fabricante ya no puede acogerse a una excepción, revocará la excepción con efectos a partir del 1 de enero del año natural siguiente e informará de ello al fabricante.~~

~~6. Cuando el fabricante no alcance su objetivo de emisiones específicas, la Comisión le impondrá una prima por exceso de emisiones, como establece el artículo 9.~~

~~7. La Comisión adoptará disposiciones complementarias de los apartados 1 a 6 del presente artículo, entre otras cosas en relación con la interpretación de los criterios para poder acogerse a una excepción y el contenido de las solicitudes, así como disposiciones sobre el contenido y evaluación de los programas de reducción de las emisiones específicas de CO₂, mediante actos delegados de conformidad con el artículo 15 y sujeta a las condiciones establecidas en los artículos 16 y 17.~~

~~8. Se pondrán a disposición pública las solicitudes de excepción, incluida la información que las justifique, así como las notificaciones contempladas en el apartado 4, las revocaciones con arreglo al apartado 5, las imposiciones de primas por exceso de emisiones con arreglo al apartado 6, y los actos adoptados en virtud del apartado 7, observando lo dispuesto en el 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 Comisión⁴⁴.~~

↓ 443/2009 (adaptado)

⇒ nuevo

~~Artículo 11~~

~~Excepciones para algunos fabricantes~~

~~1. Un fabricante podrá presentar una solicitud de excepción respecto al objetivo de emisiones específicas calculado con arreglo al anexo I, si ese fabricante es responsable de menos de 10 000 turismos nuevos matriculados en la Comunidad por año natural y:~~

- ~~a) no forma parte de un grupo de fabricantes vinculados, o~~
- ~~b) forma parte de un grupo de fabricantes vinculados que es responsable en total de menos de 10 000 turismos nuevos matriculados en la Comunidad por año natural;~~
- ~~c) forma parte de un grupo de fabricantes vinculados, pero dispone 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. 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 que fabrica, incluidas la masa y las emisiones específicas de CO₂ de esos turismos, 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 vehículo fabricado.~~

⁴⁴ ~~DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.~~

~~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 vehículo fabricado, la Comisión le concederá una excepción.~~

4. El fabricante que sea responsable, junto con todas sus empresas vinculadas, de la matriculación anual en la Comunidad 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;

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 8, letra b) (adaptado)

~~b) si la solicitud se refiere al punto 1, letras a) y b), del anexo I, un objetivo que suponga una reducción del 25 % respecto de las emisiones medias específicas de CO₂ en 2007 o, cuando se presente una única solicitud respecto a una serie de empresas vinculadas, una reducción del 25 % respecto de las emisiones medias específicas de CO₂ de dichas empresas en 2007;~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 8, letra c)

~~eb) si la solicitud se refiere al punto 1, letra e), del anexo I, 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.~~

↓ 443/2009

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 98.
-

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 8, letra d)

8. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo ~~14 bis~~ 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.
-

↓ 443/2009

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 Consejo ~~de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión~~⁴⁵.

Artículo ~~121~~

Ecoinnovación

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 9, letra a)
⇒ nuevo

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.

⁴⁵ 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).

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 ~~del objetivo~~ de las emisiones específicas \Rightarrow medias \Leftarrow de un fabricante podrá elevarse a 7 g de CO₂/km.

↓ nuevo

La Comisión podrá ajustar el límite máximo con efectos a partir de 2025. Dichos ajustes se realizarán mediante actos delegados de conformidad con el artículo 16.

↓ 443/2009 (adaptado)
→₁ 333/2014 artículo 1, apartado 9, letra b)
 \Rightarrow nuevo

2. →₁ 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 ~~14~~15, apartado 2, del presente Reglamento. ← Estas disposiciones detalladas para las tecnologías innovadoras se basarán en los siguientes criterios:

a) el proveedor o fabricante debe poder cuantificar el ahorro 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) \oplus \boxtimes las tecnologías innovadoras deberán no estar cubiertas \boxtimes 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 ~~comunitario~~ \boxtimes de la Unión \boxtimes . \Rightarrow 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. \Leftarrow

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 9, letra c)

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.

↓ 443/2009

4. La Comisión habrá de aprobar la reducción lograda sobre la base de los criterios establecidos en el apartado 2.

↓ 510/2011 (adaptado)

~~Artículo 12~~

~~Ecoinnovación~~

↓ 253/2014 artículo 1, apartado 4, letra a) (adaptado)

~~1. Se tendrán en cuenta los ahorros de CO₂ logrados mediante el uso de tecnologías innovadoras o de una combinación de estas («paquete de tecnologías innovadoras»), previa solicitud por parte de un proveedor o fabricante.~~

~~La contribución total de esas tecnologías podrá alcanzar una reducción de hasta 7 g de CO₂/km del objetivo de emisiones medias específicas de cada fabricante.~~

↓ 253/2014 artículo 1, apartado 4, letra b) (adaptado)

~~2. Mediante actos de ejecución, y a más tardar el 31 de diciembre de 2012, la Comisión adoptará disposiciones detalladas relativas a un procedimiento de aprobación de las tecnologías innovadoras o los paquetes de tecnologías innovadoras a que se refiere el apartado 1. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 14, apartado 2, del presente Reglamento. Esas disposiciones detalladas serán conformes a las disposiciones establecidas en virtud del artículo 12, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 443/2009 y se basarán en los siguientes criterios para las tecnologías innovadoras:~~

↓ 510/2011 (adaptado)

~~a) el proveedor o fabricante debe ser el responsable de la reducción de emisiones de CO₂ lograda mediante el uso de las tecnologías innovadoras;~~

~~b) las tecnologías innovadoras deben realizar una contribución verificada a la reducción de CO₂;~~

~~e) las tecnologías innovadoras no deben estar cubiertas por el ciclo de ensayos estándar de medición de CO₂ o por disposiciones obligatorias derivadas de medidas adicionales complementarias destinadas a cumplir con la reducción de 10 g de~~

~~CO₂/km a que se refiere el artículo 1 del Reglamento (CE) n.º 443/2009, ni ser obligatorias con arreglo a otras disposiciones del Derecho de la Unión.~~

~~3. El proveedor o fabricante que solicite la aprobación de una medida como tecnología innovadora presentará a la Comisión un informe que incluya un informe de verificación realizado por un organismo independiente y certificado. En el caso de una posible interacción entre la medida y otra tecnología innovadora ya aprobada, el informe mencionará dicha interacción, y el informe de verificación evaluará hasta qué punto esa interacción modifica la reducción lograda por cada medida.~~

~~4. La Comisión certificará la reducción lograda sobre la base de los criterios establecidos en el apartado 2.~~

↓ nuevo

Artículo 12

Emissiones 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 de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151. Velará por que el público sea informado sobre cómo evoluciona dicha representatividad con el tiempo.
2. A tal fin, la Comisión garantizará que los fabricantes o las autoridades nacionales, según proceda, dispongan de datos no personales sólidos sobre las emisiones de CO₂ y el consumo de energía en condiciones reales de los turismos y los vehículos industriales ligeros.
3. La Comisión podrá adoptar las medidas a que se refiere el presente artículo mediante actos de ejecución de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 15, apartado 2.

↓ 443/2009 (adaptado)

Artículo 13

~~Revisión y presentación de informes~~ ☒ Ajuste de M₀ y TM₀ ☒

~~1. En 2010, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe en el que se analizarán los progresos realizados en la aplicación del enfoque integrado comunitario para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros.~~

↓ nuevo

1. Las cifras M₀ y TM₀ contempladas en el anexo I, partes A y B, se ajustarán como sigue:

↓ 443/2009 (adaptado)

⇒ nuevo

2. a) ~~A~~ a más tardar el 31 de octubre de ~~2014~~ ☒ 2020, ~~☒ y posteriormente cada tres años, la Comisión adoptará medidas para modificar el anexo I con el fin de ajustar~~ 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; ⇐

↓ nuevo

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.

↓ 443/2009

~~Estas medidas surtirán efecto por primera vez el 1 de enero de 2016 y posteriormente cada tres años.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 10, letra a) (adaptado)

2. La Comisión adoptará, mediante actos delegados, ~~dichas~~ medidas ☒ contempladas en el apartado 1 ☒ de conformidad con el artículo 1614 bis.

↓ 510/2011

Artículo ~~1314~~

Revisión y presentación de informes

↓ nuevo

1. La Comisión presentará, en 2024, un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la eficacia del presente Reglamento acompañado, en su caso, de una propuesta de modificación del mismo. Dicho informe considerará, entre otras cosas, la representatividad en condiciones reales de los valores de emisión de CO₂ y de consumo de energía determinados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151, 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 Consejo⁴⁶.

↓ 253/2014 artículo 1, apartado 5, letra a) (adaptado)

~~1. A más tardar el 31 de diciembre de 2015, la Comisión examinará los objetivos de emisiones específicas, y las modalidades que figuran en los mismos, y otros aspectos del presente Reglamento con el fin de fijar los objetivos en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos para el período posterior a 2020. A ese respecto, la evaluación del porcentaje de reducción necesario estará en consonancia con los objetivos climáticos a largo plazo de la Unión y sus repercusiones en el desarrollo de tecnología rentable de reducción de CO₂ para los vehículos comerciales ligeros. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre el resultado de dicha evaluación. Dicho informe incluirá propuestas oportunas para la modificación del presente Reglamento, incluido el posible establecimiento de un objetivo realista y viable basado en una evaluación global de impacto que tenga en cuenta la continuidad de la competitividad de la industria del vehículo comercial ligero y sus industrias dependientes. A la hora de elaborar dichas propuestas, la Comisión se asegurará de que sean lo más neutras posibles desde el punto de vista de la competencia, y que sean equitativas y sostenibles desde el punto de vista social.~~

↓ 510/2011 (adaptado)

~~2. A más tardar para 2014, la Comisión presentará, si procede, una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo para incluir en el presente Reglamento los vehículos de las categorías N₂ y M₂, según se definen en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia no superior a 2610 kg y 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, con vistas a alcanzar el objetivo a largo plazo a partir de 2020.~~

~~3. A más tardar para 2014, y tras realizar una evaluación de impacto, la Comisión publicará un informe sobre la disponibilidad de datos relativos a la huella y la carga útil, y su uso como parámetros de utilidad para determinar objetivos de emisiones específicas y, si procede, presentará una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar el anexo I, de conformidad con el procedimiento legislativo ordinario.~~

~~5. A más tardar el 31 de octubre de 2016 y, a continuación, cada tres años, la Comisión modificará el anexo I por medio de actos delegados, de conformidad con el artículo 15 y~~

⁴⁶ 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).

~~sujeta a las condiciones establecidas en los artículos 16 y 17, con el fin de ajustar la cifra Mo, en él considerada, a la masa media de los vehículos comerciales ligeros nuevos en los tres años naturales anteriores.~~

~~Esos ajustes surtirán efecto por primera vez el 1 de enero de 2018 y, a continuación, cada tres años.~~

~~4. A más tardar el 31 de diciembre de 2011, la Comisión establecerá un procedimiento para obtener valores representativos de las emisiones de CO₂, de la eficiencia en el uso de combustible y de la masa de los vehículos completados, al tiempo que garantiza que el fabricante del vehículo de base tenga acceso oportunamente a los datos relativos a la masa y las emisiones específicas de CO₂ del vehículo completado.~~

~~6. La Comisión incluirá los vehículos comerciales ligeros en la revisión de los procedimientos de medición de las emisiones de CO₂ de conformidad con el artículo 13, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 443/2009.~~

~~La Comisión incluirá los vehículos comerciales ligeros en la revisión de la Directiva 2007/46/CE de conformidad con el artículo 13, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 443/2009.~~

↓ 443/2009 (adaptado)
⇒ nuevo

~~32. A partir de 2012, la Comisión~~ ⇒ tendrá en cuenta las valoraciones realizadas con arreglo al artículo 12 y podrá, en su caso, ⇐ ~~llevará a cabo una evaluación de impacto con el fin de revisar hasta 2014, con arreglo al artículo 14, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, los procedimientos para medir las emisiones de CO₂ como estipula el mencionado Reglamento~~ ☒ (CE) n.º 715/2007 ☒. En particular, la Comisión presentará las propuestas pertinentes para adaptar los procedimientos de forma que reflejen debidamente ~~el comportamiento de los vehículos en materia de las~~ emisiones de CO₂ ⇒ en condiciones reales ⇐ ☒ de los turismos y de los vehículos comerciales ligeros ☒ ~~y para incluir las tecnologías innovadoras aprobadas como se definen en el artículo 12 que puedan reflejarse en el ciclo de ensayos. La Comisión velará por que esos procedimientos se revisen posteriormente de forma periódica.~~

↓ 443/2009 (adaptado)

~~4. En 2010 a más tardar, la Comisión revisará la Directiva 2007/46/CE de forma que cada tipo/versión/variante corresponda a un único grupo de tecnologías innovadoras.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 10, letra c) (adaptado)

~~5. A más tardar el 31 de diciembre de 2015, la Comisión examinará los objetivos de emisiones específicas y las modalidades establecidas en el presente Reglamento, así como otros aspectos de este, incluido si sigue siendo necesario un parámetro de utilidad y si el parámetro de utilidad más sostenible es la masa o la huella, con el fin de fijar los objetivos en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos para el período posterior a 2020. A ese respecto, la evaluación del porcentaje de reducción necesario estará en consonancia con los~~

~~objetivos climáticos a largo plazo de la Unión y de sus repercusiones en el desarrollo de tecnología rentable de reducción de CO₂ para los automóviles. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre el resultado de dicha evaluación. Dicho informe incluirá propuestas oportunas para la modificación del presente Reglamento, incluido el posible establecimiento de un objetivo realista y alcanzable basado en una evaluación global de impacto que tenga en cuenta la continuidad de la competitividad de la industria del automóvil y sus industrias dependientes. A la hora de elaborar dichas propuestas, la Comisión se asegurará de que sean lo más neutras posibles desde el punto de vista de la competencia, y que sean equitativas y sostenibles desde el punto de vista social.~~

↓ 443/2009 (adaptado)

~~6. Antes de 2014, y tras realizar una evaluación del impacto, la Comisión publicará un informe sobre la disponibilidad de datos sobre las huellas y su uso, como un parámetro de utilidad para determinar objetivos específicos de emisiones y, si procede, presentará una ponencia al Parlamento y al Consejo para modificar el anexo I.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 10, letra d) (adaptado)
⇒ nuevo

~~73.~~ 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 ~~14~~15, apartado 2, del presente Reglamento.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo ~~14 bis~~ 16 con objeto de adaptar las fórmulas establecidas en el anexo I utilizando la metodología adoptada con arreglo al párrafo primero, 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.

↓ 253/2014 artículo 1, apartado 5, letra b)

~~La Comisión, mediante actos de ejecución, determinará los parámetros de correlación necesarios para reflejar cualquier cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario para medir las emisiones específicas de CO₂ a que se refiere el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión⁴⁷. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 14, apartado 2, del presente Reglamento.~~

⁴⁷ ~~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).~~

~~La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 15 y en las condiciones establecidas en los artículos 16 y 17 con objeto de adaptar las fórmulas del anexo I utilizando la metodología adoptada en virtud del párrafo primero y velando al mismo tiempo por que se establezcan unos requisitos de reducción de rigor comparable en los antiguos y los nuevos procedimientos de ensayo para los fabricantes y vehículos de diferente utilidad.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 11 (adaptado)
⇒ nuevo

~~Artículo 14~~

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité ~~del Cambio Climático~~ de la Unión de la Energía establecido en virtud del [artículo ~~937~~] ~~de la Decisión n.º 280/2004/CE~~ [del Reglamento (UE) [...]] del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁸ ⇒ ⁴⁹ ⇐ . Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁰.
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.

↓ 510/2011 (adaptado)

~~Artículo 14~~

Procedimiento de comité

- ~~1. La Comisión estará asistida por el Comité del cambio climático creado en virtud del artículo 9 de la Decisión n.º 280/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, relativa a un mecanismo para el seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero en la Comunidad y para la aplicación del Protocolo de Kyoto⁵¹. Dicho Comité es un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.~~
- ~~2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.~~

⁴⁸ Decisión n.º 280/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, relativa a un mecanismo para el seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero en la Comunidad y para la aplicación del Protocolo de Kyoto (DO L 49 de 19.2.2004, p. 1).

⁴⁹ Reglamento (UE) [.../...] del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la gobernanza de la Unión de la Energía (DO L ... de ...).

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

⁵¹ DO L 49 de 19.2.2004, p. 1.

↓ 253/2014 artículo 1, apartado 6
(adaptado)

~~2 bis. En caso de que el Comité a que se refiere el apartado 1 no emita 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.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 12 (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo ~~14 bis~~16

Ejercicio de la delegación

- ~~1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.~~
- ~~21.~~ Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo ~~8~~7, apartado ~~9~~7, párrafo segundo, el artículo ~~11~~10, apartado 8, ⇒ el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, ⇐ el artículo 13, apartado 2, ~~párrafo tercero~~, y el artículo ~~13~~14, apartado ~~7~~3, párrafo segundo, se otorgan a la Comisión por un período ~~de cinco años a partir del 8 de abril de 2014~~ ⇒ indeterminado 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 cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.~~
- ~~32.~~ La delegación de poderes mencionada en el artículo ~~8~~7, apartado ~~9~~7, párrafo segundo, el artículo ~~11~~10, apartado 8, ⇒ el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, ⇐ el artículo 13, apartado 2, ~~párrafo tercero~~, y el artículo ~~13~~14, apartado ~~7~~3, párrafo segundo, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá fin a la delegación de competencias que en ella se especifique. 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.
- ~~43.~~ Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
- ~~54.~~ Los actos delegados adoptados en virtud del artículo ~~8~~7, apartado ~~9~~7, párrafo segundo, el artículo ~~11~~10, apartado 8, ⇒ el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, ⇐ el artículo 13, apartado 2, ~~párrafo tercero~~, y el artículo ~~13~~14, apartado ~~7~~3, 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.

~~1. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refieren el artículo 8, apartado 9, párrafo segundo, el artículo 11, apartado 7, el artículo 13, apartado 5, y el artículo 13, apartado 6, párrafo cuarto, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 3 de junio de 2011. La Comisión elaborará un informe sobre los poderes delegados a más tardar seis meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará automáticamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo la revocan con arreglo al artículo 16.~~

~~2. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.~~

~~3. Los poderes otorgados a la Comisión para adoptar actos delegados estarán sujetos a las condiciones establecidas en los artículos 16 y 17.~~

~~Artículo 16~~

~~Revocación de la delegación~~

~~1. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 8, apartado 9, párrafo segundo, el artículo 11, apartado 7, el artículo 13, apartado 5, y el artículo 13, apartado 6, párrafo cuarto, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo.~~

~~2. La institución que haya iniciado un procedimiento interno para decidir si va a revocar la delegación de poderes procurará informar a la otra institución y a la Comisión en un plazo razonable antes de adoptar la decisión definitiva, indicando los poderes delegados que podrían ser objeto de revocación y los posibles motivos de la misma.~~

~~3. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto inmediatamente o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor. Se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.~~

~~Artículo 17~~

~~Objeciones a los actos delegados~~

~~1. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán formular objeciones a un acto delegado en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación.~~

~~Por iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo, dicho plazo se prorrogará dos meses.~~

~~2. Si, una vez expirado el plazo al que se hace referencia en el apartado 1, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo han formulado objeciones al acto delegado, este se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y entrará en vigor en la fecha prevista en él.~~

~~El acto delegado podrá publicarse en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y entrar en vigor antes de que expire dicho plazo si tanto el Parlamento Europeo como el Consejo han informado a la Comisión de que no tienen la intención de formular objeciones.~~

~~3. Si el Parlamento Europeo o el Consejo formulan objeciones a un acto delegado en el plazo al que se hace referencia en el apartado 1, este no entrará en vigor. La institución que haya formulado objeciones deberá exponer sus motivos.~~

↓ nuevo

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, 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.».

↓ 443/2009 (adaptado)

Artículo ~~15~~18

Derogación

~~Queda derogada la Decisión n.º 1753/2000/CE con efecto a partir del 1 de enero de 2010.~~

~~No obstante, los artículos 4, 9 y 10 de esa Decisión seguirán aplicándose en tanto la Comisión no presente al Parlamento Europeo un informe sobre los datos de seguimiento correspondientes al año natural 2009.~~

↓ nuevo

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.

↓ 443/2009 (adaptado) ⇒ nuevo

Artículo ~~16~~19

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los ~~tres~~ 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

**FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA PARA PROPUESTAS CON INCIDENCIA
PRESUPUESTARIA EXCLUSIVAMENTE LIMITADA A LOS INGRESOS**

1. DENOMINACIÓN DE LA PROPUESTA

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 (versión refundida).

2. LÍNEAS PRESUPUESTARIAS:

Capítulo y artículo: Capítulo presupuestario 71 – Multas y sanciones, Partida presupuestaria 7 1 9 1 – Otras multas y sanciones no afectadas

Importe presupuestado para el año en cuestión: p. m. (véase la sección 5)

3. INCIDENCIA FINANCIERA

- La propuesta no tiene incidencia financiera
- La propuesta no tiene incidencia financiera en los gastos, pero sí en los ingresos; el efecto es el siguiente:

millones de euros (al primer decimal)

Línea presupuestaria	Ingresos ⁵²
Capítulo 71 — Multas y Sanciones, Partida presupuestaria 7 1 9 1 — Otras multas y multas coercitivas	p.m. (véase la sección 5)

4. MEDIDAS ANTIFRAUDE

Además de la aplicación del Reglamento financiero para prevenir el fraude y las irregularidades, como parte del procedimiento anual de seguimiento y notificación se llevará a cabo un control de la calidad y una verificación de los datos presentados.

⁵² En lo que respecta a los recursos propios tradicionales (exacciones agrícolas, gravámenes sobre la producción de azúcar y derechos de aduana), los importes indicados deben ser netos, esto es, los importes brutos, una vez deducido el 20 % en concepto de gastos de recaudación.

5. OTRAS OBSERVACIONES

De conformidad con el artículo 8 de la propuesta, la Comisión impondrá al fabricante una prima por exceso de emisiones o, en el caso de una agrupación, al gestor de la agrupación, cuando las emisiones medias específicas de CO₂ de un fabricante superen su objetivo de emisiones específicas. Este procedimiento es conforme con el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 443/2009⁵³ y con el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 510/2011⁵⁴ actualmente en vigor y que deben fusionarse y ser sustituidos por la nueva legislación. Los métodos de cobro de las primas por exceso de emisiones están establecidos en la Decisión 2012/100/UE de la Comisión⁵⁵ y en la Decisión 2012/99/UE de la Comisión⁵⁶.

Dado que los ingresos solo se generarán si un fabricante rebasa su objetivo de emisiones específicas, no es posible prever si habrá ingresos ni, en caso de haberlos, determinar su importe.

⁵³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127>

⁵⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514>

⁵⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100>

⁵⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099>