**Este documento es un instrumento de documentación y no compromete la responsabilidad de las instituciones**

# ►B REGLAMENTO (UE) Nº 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 $CO_2$ de los vehículos ligeros**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

(DO L 145 de 31.5.2011, p. 1)

Modificado por:

| | | Diario Oficial | | |
|---|---|---|---|---|
| | | n° | página | fecha |
| ►**M1** | Reglamento Delegado (UE) nº 205/2012 de la Comisión de 6 de enero de 2012 | L 72 | 2 | 10.3.2012 |

▼B

# REGLAMENTO (UE) Nº 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 $CO_2$ de los vehículos ligeros**

**(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,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo ([1]),

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ([2]),

Considerando lo siguiente:

(1) 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 Consejo ([3]), 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.

(2) En 2009 la Comisión completó una revisión de la Estrategia para un desarrollo sostenible de la Unión, centrándola en los problemas de desarrollo sostenible más acuciantes, como los relacionados con el transporte, el cambio climático, la salud pública y la conservación de la energía.

(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

([1]) DO C 44 de 11.2.2011, p. 157.
([2]) Posición del Parlamento Europeo de 15 de febrero de 2011 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 31 de marzo de 2011.
([3]) DO L 33 de 7.2.1994, p. 11.

▼B

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 ([1]), 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 ([2]), 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.

(4) Con objetivos de la Unión para los vehículos de carretera nuevos, los fabricantes tienen más seguridad de planificación y más flexibilidad para cumplir los requisitos en materia de reducción de las emisiones de $CO_2$ 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 resultantes del fomento de la innovación y de la reducción del consumo de energía y de los costes en combustibles.

(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 supercréditos.

(6) En sus Comunicaciones de 7 de febrero de 2007 tituladas «Resultados de la revisión de la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de $CO_2$ de los turismos y los vehículos comerciales ligeros» y «Marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI (CARS 21)», la Comisión insistió en que el objetivo de la Comunidad de conseguir que las emisiones medias del parque de turismos nuevos se sitúen en 120 g de $CO_2$/km no iba a poder alcanzarse antes de 2012 sin medidas adicionales.

(7) En esas Comunicaciones se propuso un enfoque integrado con vistas a alcanzar el objetivo comunitario de que las emisiones medias de los turismos nuevos matriculados en la Comunidad se sitúen en 120 g de $CO_2$/km antes de 2012, centrándose en reducciones obligatorias de las emisiones de $CO_2$ para conseguir el objetivo de 130 g de $CO_2$/km respecto a la media del parque de vehículos nuevos mediante mejoras de la tecnología de los motores de los vehículos y una reducción adicional de 10 g de $CO_2$/km, o equivalente si resulta necesario desde el punto de vista técnico, mediante otras mejoras tecnológicas, como el aumento de la eficiencia en el uso del combustible de los vehículos comerciales ligeros.

([1]) DO L 140 de 5.6.2009, p. 136.
([2]) DO L 275 de 25.10.2003, p. 32.

▼B

(8) 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) nº 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 $CO_2$ de los vehículos ligeros ([1]).

(9) El marco legislativo para alcanzar el objetivo relativo a las emisiones medias del parque de 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 propósito general de alcanzar los objetivos de reducción de emisiones de la Unión y complementarse con otros instrumentos más centrados en el uso, como la diferenciación de los impuestos aplicables a los vehículos y la energía o medidas para limitar la velocidad de los vehículos comerciales ligeros.

(10) Para mantener la diversidad del mercado de los vehículos comerciales ligeros y su capacidad para hacer frente a las diferentes necesidades de los consumidores, los objetivos de emisión de $CO_2$ para los vehículos comerciales ligeros deben definirse en función de la utilidad de los vehículos sobre una base lineal. La masa constituye un parámetro adecuado para describir esa utilidad, ya que proporciona una correlación con las emisiones actuales y, por tanto, permite establecer objetivos más realistas sin afectar a la competencia. 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 media de vía multiplicada por la distancia entre ejes) y la carga útil, con objeto de facilitar las evaluaciones a más largo plazo del enfoque basado en la utilidad.

(11) El presente Reglamento promueve activamente la ecoinnovación y tiene en cuenta futuros avances tecnológicos que puedan aumentar la competitividad a largo plazo de la industria automovilística europea y crear más empleos de calidad. Como medio para evaluar sistemáticamente las mejoras en cuanto a las emisiones debidas a la ecoinnovación, la Comisión debe examinar la posibilidad de incluir medidas de ecoinnovación en la revisión de los procedimientos de ensayo con arreglo al artículo 14, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos ([2]), teniendo en cuenta las repercusiones técnicas y económicas de esa inclusión.

([1]) DO L 140 de 5.6.2009, p. 1.
([2]) DO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

▼B

(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 $CO_2$ facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos ([1]), exige ya que los impresos de promoción de los vehículos faciliten a los usuarios finales los datos oficiales de emisión de $CO_2$ 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 ([2]), 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 $CO_2$ 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.

(13) 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 tras la entrada en vigor del presente Reglamento, este persigue acelerar y facilitar, con carácter provisional, el proceso de introducción en el mercado de la Unión de vehículos con emisiones de carbono extremadamente bajas en sus etapas iniciales de comercialización.

(14) El uso de determinados combustibles alternativos puede permitir reducciones importantes de $CO_2$ en términos «del pozo a la rueda». Por consiguiente, el presente Reglamento incorpora disposiciones específicas destinadas a promover aún más el uso de determinados vehículos de combustible alternativo en el mercado de la Unión.

(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 $N_1$, 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 ([3]), de equipar cada vehículo con un contador de consumo de combustible.

(16) Para garantizar la coherencia con el Reglamento (CE) nº 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.

([1]) DO L 12 de 18.1.2000, p. 16.
([2]) DO L 82 de 29.3.2003, p. 33.
([3]) DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

▼B

(17) La Directiva 2007/46/CE establece un marco armonizado con las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos generales para la homologación de todos los vehículos nuevos dentro de su ámbito de aplicación. La entidad responsable del cumplimiento del presente Reglamento debe ser la misma que la responsable de todos los aspectos del proceso de homologación de tipo con arreglo a la Directiva 2007/46/CE y de velar por la conformidad de la producción.

(18) 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 $CO_2$ 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) nº 443/2009.

(19) 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 $CO_2$ 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.

(20) La Estrategia de la Unión para reducir las emisiones de $CO_2$ 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 $CO_2$/km para 2012 y expuso, además, otros objetivos de reducción a más largo plazo. El Reglamento (CE) nº 443/2009 corrobora esa visión a más largo plazo y establece un objetivo de 95 g de $CO_2$/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 $CO_2$ de los vehículos comerciales ligeros en 2020.

(21) A fin de disponer de flexibilidad para cumplir sus objetivos de emisión con arreglo al presente Reglamento, los fabricantes pueden celebrar acuerdos dirigidos a formar agrupaciones de una forma abierta, transparente y no discriminatoria. Cuando se constituya una agrupación, los objetivos de cada fabricante deben sustituirse por un objetivo conjunto para la agrupación, que los miembros de la misma deben alcanzar de forma colectiva.

(22) Las emisiones específicas de $CO_2$ de los vehículos completados deben asignarse al fabricante del vehículo de base.

▼B

(23) Con el fin de garantizar que los valores de las emisiones de $CO_2$ 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.

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

(25) En la Unión, las emisiones específicas de $CO_2$ de los vehículos comerciales ligeros nuevos se miden sobre una base armonizada, de conformidad con la metodología establecida en el Reglamento (CE) nº 715/2007. Para minimizar la carga administrativa del sistema, su cumplimiento debe medirse en relación con los datos sobre matriculaciones de vehículos nuevos en la Unión, recabados por los Estados miembros y transmitidos a la Comisión. A fin de garantizar la coherencia de los datos utilizados para evaluar el cumplimiento, deben armonizarse en lo posible las normas de recogida y notificación de tales datos.

(26) De conformidad con la Directiva 2007/46/CE, los fabricantes deben expedir un certificado de conformidad para cada vehículo comercial ligero nuevo, y los Estados miembros deben permitir la matriculación y entrada en servicio de un vehículo comercial ligero 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 del vehículo comercial ligero y deben basarse solo en ese documento. Debe existir una base de datos de la Unión y normalizada para incluir los datos relativos al certificado de conformidad. Esa base de datos debe 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 de nueva matriculación.

(27) 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 $CO_2$ 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) nº 443/2009. El importe de la prima por exceso de emisiones debe considerarse como un ingreso para el presupuesto general de la Unión Europea.

(28) 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.

▼B

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

(30) Deben examinarse 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.

(31) La velocidad de los vehículos de carretera influye enormemente en el consumo de combustible y en las emisiones de $CO_2$. 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 ([1]), con objeto de incluir en él los vehículos comerciales ligeros regulados por el presente Reglamento.

(32) Para garantizar condiciones uniformes de aplicación del presente Reglamento, en particular para la adopción de disposiciones de desarrollo sobre el seguimiento e informes sobre las emisiones medias, especialmente la recogida, el registro, la presentación, la transmisión, el cálculo y la comunicación de los datos relativos a las emisiones medias y la aplicación de los requisitos establecidos en el anexo II, así como la adopción de disposiciones de desarrollo para la percepción de las primas por exceso de emisiones y las disposiciones de desarrollo para el procedimiento de aprobación de tecnologías innovadoras, deben conferirse competencias de ejecución a la Comisión, la cual ha de ejercerlas de conformidad con el Reglamento (UE) nº 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 ([2]).

(33) Deben otorgarse a la Comisión poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 290 del TFUE para que modifique los requisitos en materia de seguimiento y notificación establecidos en el anexo II a la luz de la experiencia adquirida con la aplicación del presente Reglamento, ajuste la cifra $M_0$ contemplada en el anexo I a la masa media de los vehículos comerciales ligeros nuevos en los tres años naturales anteriores, adopte disposiciones relativas a la interpretación de los criterios para poder acogerse a las excepciones, así como al contenido de las solicitudes de excepción y al contenido y evaluación de los programas de reducción de emisiones específicas de $CO_2$, y para que adapte las fórmulas establecidas en el anexo I a fin de reflejar cualquier cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario para la medición de emisiones específicas de $CO_2$. Reviste especial importancia que la Comisión celebre consultas apropiadas durante sus trabajos preparatorios, también con expertos.

([1]) DO L 57 de 2.3.1992, p. 27.
([2]) DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

▼B

(34) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de requisitos de comportamiento en materia de emisiones de $CO_2$ 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:

*Artículo 1*

**Objeto y finalidad**

1. El presente Reglamento establece requisitos de comportamiento en materia de emisiones de $CO_2$ de los vehículos comerciales ligeros nuevos. El presente Reglamento fija en 175 g de $CO_2$/km el promedio de las emisiones de $CO_2$ de los vehículos comerciales ligeros nuevos, mediante el perfeccionamiento de la tecnología de los vehículos, medidas de acuerdo con el Reglamento (CE) nº 715/2007 y sus medidas de aplicación, y mediante tecnologías innovadoras.

2. A partir de 2020, el presente Reglamento fija un objetivo de 147 g de $CO_2$/km para las emisiones medias de los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión, a reserva de que se confirme su viabilidad, como se especifica en el artículo 13, apartado 1.

*Artículo 2*

**Ámbito de aplicación**

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor de la categoría $N_1$, 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 $N_1$ a los que se haga extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 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.

*Artículo 3*

**Definiciones**

1. A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

a) «emisiones medias específicas de $CO_2$»: en relación con un fabricante, la media de las emisiones específicas de $CO_2$ de todos los vehículos comerciales ligeros que haya fabricado;

▼B

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

c) «vehículo completado»: todo vehículo 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 que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes de la Directiva 2007/46/CE;

e) «vehículo de base»: todo vehículo 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»: la masa del vehículo con carrocería en orden de marcha, como se indica en el certificado de conformidad y se define en el punto 2.6 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE;

h) «emisiones específicas de $CO_2$»: las emisiones de un vehículo comercial ligero medidas de conformidad con el Reglamento (CE) nº 715/2007 y descritas como emisión másica de $CO_2$ (combinada) en el certificado de conformidad del vehículo completo o completado;

i) «objetivo de emisiones específicas»: en relación con un fabricante, la media de las emisiones específicas indicativas de $CO_2$ determinadas 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, el objetivo de emisiones específicas determinado de conformidad con esa excepción;

j) «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;

k) «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 los efectos del presente Reglamento se entenderá por «grupo de fabricantes vinculados», un fabricante y sus empresas vinculadas. Se considerarán «empresas vinculadas» respecto a un fabricante:

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

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

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

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

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

*Artículo 4*

**Objetivos de emisiones específicas**

Respecto al año natural que empieza el 1 de enero de 2014 y cada uno de los años naturales siguientes, cada fabricante de vehículos comerciales ligeros garantizará que sus emisiones medias específicas de $CO_2$ 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.

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 $CO_2$.

Para la determinación de las emisiones medias específicas de $CO_2$ de cada fabricante se utilizarán los siguientes porcentajes de vehículos comerciales ligeros nuevos de cada fabricante matriculados en el año correspondiente:

— el 70 % en 2014,

— el 75 % en 2015,

— el 80 % en 2016,

— el 100 % de 2017 en adelante.

*Artículo 5*

**Supercréditos**

En el cálculo de las emisiones medias específicas de $CO_2$, cada vehículo comercial ligero nuevo con emisiones específicas de $CO_2$ por debajo de 50 g de $CO_2$/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.

▼B

Durante el régimen de los supercréditos, el número máximo de vehículos comerciales ligeros nuevos cuyas emisiones específicas sean inferiores a 50 g de $CO_2$/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.

*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 $CO_2$ 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 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 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 9;

c) pruebas de que el gerente de la agrupación va a ser capaz de cumplir las obligaciones previstas en la letra b).

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 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 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

▼B

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 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 $CO_2$;

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, apartado 4.

*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 $CO_2$ del año natural precedente;

▼B

b) el objetivo de emisiones específicas del año natural precedente;

c) la diferencia entre sus emisiones medias específicas de $CO_2$ 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 $CO_2$.

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 considere 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 $CO_2$ 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) nº 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.

10. Los Estados miembros recopilarán y notificarán también, con arreglo al presente artículo, datos sobre la matriculación de vehículos de las categorías $M_2$ y $N_2$, 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) nº 715/2007.

*Artículo 9*

**Prima por exceso de emisiones**

1. Para el período del 1 de enero al 31 de diciembre de 2014 y, a continuación, 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 $CO_2$ del fabricante superan su objetivo de emisiones específicas.

▼B

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 $CO_2$/km:

[(Exceso de emisiones – 3 g de $CO_2$/km) × 95 EUR + 45 EUR] × número de vehículos comerciales ligeros nuevos,

ii) por un exceso de emisiones de más de 2 g de $CO_2$/km, pero de menos de 3 g de $CO_2$/km:

[(Exceso de emisiones – 2 g de $CO_2$/km) × 25 EUR + 20 EUR] × número de vehículos comerciales ligeros nuevos,

iii) por un exceso de emisiones de más de 1 g de $CO_2$/km, pero de menos de 2 g de $CO_2$/km:

[(Exceso de emisiones – 1 g de $CO_2$/km) × 15 EUR + 5 EUR] × número de vehículos comerciales ligeros nuevos,

iv) por un exceso de emisiones de menos de 1 g de $CO_2$/km:

(Exceso de emisiones × 5 EUR) × número de vehículos comerciales ligeros nuevos;

b) a partir de 2019:

(Exceso de emisiones × 95 EUR) × número de vehículos comerciales ligeros nuevos.

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 $CO_2$ de un fabricante —teniendo en cuenta las reducciones en las emisiones de $CO_2$ derivadas de tecnologías innovadoras aprobadas con arreglo al artículo 12— 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»: el número de vehículos comerciales ligeros nuevos producidos por el fabricante que se matricularon en ese período, con arreglo a los criterios de introducción gradual establecidos en el artículo 4.

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.

*Artículo 10*

**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 una lista en la que indicará, respecto a cada fabricante:

a) su objetivo de emisiones específicas del año natural precedente;

▼B

b) sus emisiones medias específicas de $CO_2$ del año natural precedente;

c) la diferencia entre sus emisiones medias específicas de $CO_2$ del año natural precedente y su objetivo de emisiones específicas de ese año;

d) las emisiones medias específicas de $CO_2$ de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión el año natural precedente;

e) la masa media de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión el año natural precedente.

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.

*Artículo 11*

**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 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 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. 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 vehículos comerciales ligeros que fabrica, incluidas la masa y las emisiones específicas de $CO_2$ de esos 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 $CO_2$ y teniendo en cuenta las características del mercado para el tipo de 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 $CO_2$ y teniendo en

▼B

cuenta las características del mercado para el tipo de vehículo comercial ligero fabricado, la Comisión le concederá una excepción. La excepción se aplicará a partir del 1 de enero del año siguiente a la fecha de concesión de 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 $CO_2$, 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) nº 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 ([1]).

*Artículo 12*

**Ecoinnovación**

1. Se tendrán en cuenta las reducciones de $CO_2$ logradas mediante el uso 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 $CO_2$/km del objetivo de emisiones medias específicas de cada fabricante.

2. A más tardar el 31 de diciembre de 2012, la Comisión adoptará disposiciones de desarrollo relativas a un procedimiento de aprobación de tales tecnologías innovadoras. Estos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 14, apartado 2, del presente Reglamento. Esas disposiciones de desarrollo serán conformes a lo dispuesto en el artículo 12, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 443/2009 y se basarán en los siguientes criterios para las tecnologías innovadoras:

a) el proveedor o fabricante debe ser el responsable de la reducción de emisiones de $CO_2$ lograda mediante el uso de las tecnologías innovadoras;

b) las tecnologías innovadoras deben realizar una contribución verificada a la reducción de $CO_2$;

([1]) DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

▼B

c) las tecnologías innovadoras no deben estar cubiertas por el ciclo de ensayos estándar de medición de $CO_2$ o por disposiciones obligatorias derivadas de medidas adicionales complementarias destinadas a cumplir con la reducción de 10 g de $CO_2$/km a que se refiere el artículo 1 del Reglamento (CE) nº 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.

*Artículo 13*

**Revisión y presentación de informes**

1. El 1 de enero de 2013 como muy tarde, la Comisión completará una revisión de los objetivos de emisiones específicas contemplados en el anexo I y de las excepciones contempladas en el artículo 11, con el fin de determinar:

— a reserva de la confirmación de su viabilidad sobre la base de los resultados de una evaluación de impacto actualizada, las modalidades para alcanzar, en 2020 como muy tarde, el objetivo a largo plazo de 147 g de $CO_2$/km de forma rentable, y

— los aspectos de la aplicación del objetivo, incluida la prima por exceso de emisiones.

Sobre la base de esa revisión y su evaluación de impacto, incluida una evaluación general de la repercusión en la industria automovilística y sus industrias dependientes, la Comisión, si procede, elaborará una propuesta para modificar el presente Reglamento por el procedimiento legislativo ordinario, que sea lo más neutra posible desde el punto de vista de la competencia, y equitativa y sostenible desde el punto de vista social.

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 $N_2$ y $M_2$, según se definen en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia no superior a 2 610 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) nº 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.

▼B

4. A más tardar el 31 de diciembre de 2011, la Comisión establecerá un procedimiento para obtener valores representativos de las emisiones de $CO_2$, 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 $CO_2$ del vehículo completado.

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 sujeta a las condiciones establecidas en los artículos 16 y 17, con el fin de ajustar la cifra $M_0$, 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.

6. La Comisión incluirá los vehículos comerciales ligeros en la revisión de los procedimientos de medición de las emisiones de $CO_2$ de conformidad con el artículo 13, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 443/2009.

A partir de la fecha de aplicación del procedimiento revisado para la medición de las emisiones de $CO_2$, no se aprobarán tecnologías innovadoras con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 12.

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) nº 443/2009.

Con el fin de reflejar cualquier cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario para medir emisiones específicas de $CO_2$, la Comisión adaptará las fórmulas establecidas en el anexo I por medio de actos delegados, de conformidad con el artículo 15 y sujeta a las condiciones establecidas en los artículos 16 y 17.

*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 nº 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 ([1]). Dicho Comité es un comité en el sentido del Reglamento (UE) nº 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

*Artículo 15*

**Ejercicio de la delegación**

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.

([1]) DO L 49 de 19.2.2004, p. 1.

▼B

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.

*Artículo 18*

**Entrada en vigor**

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

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

▼B

*ANEXO I*

**OBJETIVOS DE EMISIONES ESPECÍFICAS DE $CO_2$**

1. Las emisiones específicas indicativas de $CO_2$ para cada vehículo comercial ligero, medidas en gramos por kilómetro, se determinarán aplicando las fórmulas siguientes:

   a) entre 2014 y 2017:

   Emisiones específicas indicativas de $CO_2 = 175 + a \times (M - M_0)$

   donde:

   M = masa del vehículo en kilogramos (kg)

   $M_0$ = 1 706,0

   a = 0,093;

   b) a partir de 2018:

   Emisiones específicas indicativas de $CO_2 = 175 + a \times (M - M_0)$

   donde:

   M = masa del vehículo en kilogramos (kg)

   $M_0$ = valor adoptado con arreglo al artículo 13, apartado 5

   a = 0,093.

2. El objetivo de emisiones específicas en relación con un fabricante en un año natural se calculará como la media de las emisiones específicas indicativas de $CO_2$ de cada vehículo comercial ligero nuevo del que sea fabricante y se haya matriculado en ese año natural.

▼B

*ANEXO II*

**SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN DE LAS EMISIONES**

A. Recogida de datos sobre vehículos comerciales ligeros y determinación de la información sobre el seguimiento de las emisiones de $CO_2$

1. Respecto al año que empieza el 1 de enero de 2012 y cada uno de los años siguientes, los Estados miembros registrarán los datos que se indican a continuación sobre cada vehículo comercial ligero nuevo matriculado en su territorio:

   a) fabricante;

   b) tipo, variante y versión;

   c) emisiones específicas de $CO_2$ (g/km);

   d) masa (kg);

   e) distancia entre ejes (mm);

   f) anchura de vía del eje de dirección (mm) y de otros ejes (mm);

   g) masa máxima en carga técnicamente admisible (en kg) de conformidad con el anexo III de la Directiva 2007/46/CE.

2. ►M1 Los datos a que se refiere el punto 1 procederán del certificado de conformidad o serán coherentes con el certificado de conformidad expedido por el fabricante del vehículo industrial ligero correspondiente. Cuando no se utilice el certificado de conformidad, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para velar por la exactitud adecuada del procedimiento de seguimiento. ◄ Si en el certificado de conformidad de un vehículo comercial ligero figuran una masa mínima y una masa máxima, los Estados miembros utilizarán únicamente la cifra máxima a los efectos del presente Reglamento. En el caso de los vehículos que utilizan dos combustibles (gasolina/gas), en cuyos certificados de conformidad figuren cantidades de emisiones específicas de $CO_2$ para ambos tipos de combustible, los Estados miembros harán uso solamente de la cantidad medida para el gas.

3. Respecto al año natural que empieza el 1 de enero de 2012 y cada uno de los años naturales siguientes, los Estados miembros determinarán, según los métodos descritos en la parte B del presente anexo y desglosando por fabricante:

   a) el número total de vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en su territorio;

▼M1

   b) el número de vehículos comerciales ligeros nuevos con valores para cada uno de los parámetros siguientes:

      i) emisiones de $CO_2$,

      ii) masa,

      iii) distancia entre ejes,

      iv) anchura de vía del eje de dirección,

      v) anchura de vía de otros ejes;

---

▼B

   d) en relación con cada versión de cada variante de cada tipo de vehículo comercial ligero nuevo:

      i) el número total de vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en su territorio, como se especifica en el punto 4 de la parte B del presente anexo,

      ii) las emisiones específicas de $CO_2$,

      iii) la masa,

▼M1

iv) masa máxima en carga técnicamente admisible,

v) distancia entre ejes,

vi) anchura de vía del eje de dirección,

vii) anchura de vía de otros ejes.

▼B

B. Metodología para la determinación de la información sobre el seguimiento de las emisiones de $CO_2$ de los vehículos comerciales ligeros nuevos

La información en materia de seguimiento que los Estados miembros deben determinar en virtud del punto 3 de la parte A del presente anexo se determinará con arreglo a la metodología descrita en la presente parte.

1. Número de vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados (N)

Los Estados miembros determinarán el número de vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en su territorio en el año de seguimiento correspondiente (N).

▼M1

_____

▼B

4. Distribución por versiones de vehículos comerciales ligeros nuevos

Respecto a cada versión de cada variante de cada tipo de vehículo comercial ligero nuevo, deben registrarse el número de vehículos comerciales ligeros de nueva matriculación, la masa de los vehículos, las emisiones específicas de $CO_2$, la distancia entre ejes, las anchuras de vía y la masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo.

▼M1

_____

▼B

7. Vehículos completados

En el caso de vehículos multifásicos, las emisiones específicas de $CO_2$ de los vehículos completados se asignarán al fabricante del vehículo de base.

Con el fin de garantizar que los valores de las emisiones de $CO_2$, de la eficiencia en el uso de combustible y de la masa de los vehículos completados sean representativos, sin imponer para ello una carga excesiva al fabricante del vehículo de base, la Comisión propondrá un procedimiento específico de seguimiento y revisará y modificará oportunamente la legislación pertinente en materia de homologación de tipo el 31 de diciembre de 2011, a más tardar.

Al establecer dicho procedimiento, la Comisión determinará, si procede, cómo se controlan los valores relativos a la masa y a las emisiones de $CO_2$, sobre la base de un cuadro de valores de $CO_2$ correspondientes a distintas clases de masas de inercia finales, o a partir de un solo valor de emisiones de $CO_2$ derivado de la masa del vehículo de base y de una masa añadida por defecto en función de la clase de $N_1$. En este último caso, esta masa se tendría asimismo en cuenta para la parte C del presente anexo.

La Comisión garantizará también que el fabricante del vehículo de base tenga acceso oportunamente a los datos relativos a la masa y las emisiones específicas de $CO_2$ del vehículo completado.

C. Formulario para la transmisión de datos

En relación con cada fabricante y cada año, los Estados miembros notificarán los datos a que se refiere el punto 3 de la parte A del presente anexo en los formularios siguientes:

▼B

**Sección 1 – Datos de seguimiento agregados**

| | |
|---|---|
| Estado miembro ([1]): | |
| Año: | |
| Fuente de los datos: | |

| Fabricante | Número total de vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados | Número de vehículos comerciales ligeros nuevos con un valor de emisiones | Número de vehículos comerciales ligeros nuevos con un valor de masa | Número de vehículos comerciales ligeros nuevos con un valor de distancia entre ejes | Número de vehículos comerciales ligeros nuevos con un valor de anchura de vía del eje de dirección | Número de vehículos comerciales ligeros nuevos con un valor de anchura de vía de otros ejes |
|---|---|---|---|---|---|---|
| (Fabricante 1) | … | … | … | … | … | … |
| (Fabricante 2) | … | … | … | … | … | … |
| … | … | … | … | … | … | … |
| Total de todos los fabricantes | … | … | … | … | … | … |

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

▼M1

**Sección 2 — Datos de seguimiento detallados**

| Nombre del fabricante – Denominación estándar en la UE | Nombre del fabricante – Denominación del fabricante | Nombre del fabricante-Denominación del registro nacional | Número de homologación de tipo y su extensión o extensiones | Tipo | Variante | Versión | Marca | Categoría de vehículo homologado | Categoría de vehículo matriculado | Número total de nuevas matriculaciones | Emisiones específicas de $CO_2$ (g/km) | Masa (kg) | Masa máxima en carga técnicamente admisible (kg) | Distancia entre ejes (mm) | Anchura de vía del eje de dirección (mm) | Anchura de vía de otros ejes (mm) | Tipo de combustible | Modo de combustible | Capacidad ($cm^3$) | Consumo de energía eléctrica (Wh/km) | Código de la tecnología o grupos de tecnologías innovadoras | Reducción de emisiones mediante tecnologías innovadoras |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Fabr. 1 | Fabr. 1 | Fabr. 1 | Número 1 | Tipo 1 | Variante 1 | Versión 1 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Fabr. 1 | Fabr. 1 | Fabr. 1 | Número 1 | Tipo 1 | Variante 1 | Versión 2 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Fabr. 1 | Fabr. 1 | Fabr. 1 | Número 1 | Tipo 1 | Variante 2 | Versión 1 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Fabr. 1 | Fabr. 1 | Fabr. 1 | Número 1 | Tipo 1 | Variante 2 | Versión 2 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Fabr. 1 | Fabr. 1 | Fabr. 1 | Número 2 | Tipo 2 | Variante 1 | Versión 1 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Fabr. 1 | Fabr. 1 | Fabr. 1 | Número 2 | Tipo 2 | Variante 1 | Versión 2 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Fabr. 1 | Fabr. 1 | Fabr. 1 | Número 2 | Tipo 2 | Variante 2 | Versión 1 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |

▼M1

| Nombre del fabricante – Denominación estándar en la UE | Nombre del fabricante – Denominación del fabricante | Nombre del fabricante-Denominación del registro nacional | Número de homologación de tipo y su extensión o extensiones | Tipo | Variante | Versión | Marca | Categoría de vehículo homologado | Categoría de vehículo matriculado | Número total de nuevas matriculaciones | Emisiones específicas de $CO_2$ (g/km) | Masa (kg) | Masa máxima en carga técnicamente admisible (kg) | Distancia entre ejes (mm) | Anchura de vía del eje de dirección (mm) | Anchura de vía de otros ejes (mm) | Tipo de combustible | Modo de combustible | Capacidad ($cm^3$) | Consumo de energía eléctrica (Wh/km) | Código de la tecnología o grupos de tecnologías innovadoras | Reducción de emisiones mediante tecnologías innovadoras |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Fabr. 1 | Fabr. 1 | Fabr. 1 | Número 2 | Tipo 2 | Variante 2 | Versión 2 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Fabr. 2 | Fabr. 2 | Fabr. 2 | Número 1 | Tipo 1 | Variante 1 | Versión 1 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Fabr. 2 | Fabr. 2 | Fabr. 2 | Número 1 | Tipo 1 | Variante 1 | Versión 2 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Fabr. 2 | Fabr. 2 | Fabr. 2 | Número 1 | Tipo 1 | Variante 2 | Versión 1 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |
| Fabr. 2 | Fabr. 2 | Fabr. 2 | Número 1 | Tipo 1 | Variante 2 | Versión 2 | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … | … |