

**REGLAMENTO (UE) N° 253/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**de 26 de febrero de 2014**

**por el que se modifica el Reglamento (UE) n° 510/2011 a fin de establecer las normas para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos comerciales ligeros nuevos**

**(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 <sup>(1)</sup>,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

(1) El artículo 13, apartado 1, del Reglamento (UE) n° 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup> dispone que la Comisión, a reserva de la confirmación de su viabilidad, revise las modalidades para alcanzar el objetivo de 147 g de CO<sub>2</sub>/km para 2020, incluidas las fórmulas establecidas en el anexo I de dicho Reglamento y las excepciones contempladas en el artículo 11 del mismo. Es conveniente que el presente Reglamento sea tan neutro como sea posible desde el punto de vista de la competencia, socialmente equitativo y sostenible.

(2) En razón del vínculo entre las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible, la definición de modalidades para reducir dichas emisiones de los vehículos comerciales ligeros también podría contribuir a reducir, de un modo rentable, el consumo de combustible y los costes que este genera para los propietarios de dichos vehículos.

(3) Procede aclarar que, a efectos de la verificación del cumplimiento del objetivo de 147 g de CO<sub>2</sub>/km, las emisiones de CO<sub>2</sub> deben seguir midiéndose de conformidad con el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup>, así como con sus medidas de aplicación, y tecnologías innovadoras.

(4) Según el análisis técnico efectuado para la evaluación de impacto, existen las tecnologías necesarias para cumplir el objetivo de 147 g de CO<sub>2</sub>/km y se pueden conseguir las reducciones necesarias a un coste más bajo que el previsto en el análisis previo realizado antes de adoptarse el Reglamento (UE) n° 510/2011. Además, también ha disminuido la diferencia entre la media actual de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de los vehículos comerciales ligeros nuevos y el objetivo de 147 g de CO<sub>2</sub>/km. Por lo tanto, queda confirmada la viabilidad del objetivo de 147 g de CO<sub>2</sub>/km que debe alcanzarse para 2020.

(5) 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 únicamente marginal desde el punto de vista de la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos vendidos por esos fabricantes, los fabricantes responsables de menos de 1 000 vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión anualmente deben estar excluidos del ámbito de aplicación del objetivo de emisiones específicas y de la prima por exceso de emisiones.

(6) El procedimiento de concesión de excepciones para los pequeños fabricantes se debe simplificar para permitir más flexibilidad en cuanto al momento en que deba presentarse la solicitud de excepción por parte de dichos fabricantes y al momento en que la Comisión deba conceder dicha excepción.

(7) Para permitir a la industria del automóvil realizar inversiones a largo plazo e innovar, conviene indicar cómo debe modificarse el Reglamento (UE) n° 510/2011 de cara al período posterior a 2020. Dichas indicaciones deben basarse en una evaluación del porcentaje de reducción necesario conforme a los objetivos climáticos a largo plazo de la Unión y de sus repercusiones en la

<sup>(1)</sup> DO C 44 de 15.2.2013, p. 109.

<sup>(2)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 14 de enero de 2014 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 11 de febrero de 2014.

<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) n° 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<sub>2</sub> de los vehículos ligeros (DO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

<sup>(4)</sup> Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

- creación de tecnología rentable de reducción de CO<sub>2</sub> para los vehículos comerciales ligeros. La Comisión, a más tardar en 2015, debe revisar estos aspectos y presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo con sus conclusiones. En el informe deben incluirse, en su caso, propuestas de modificación del Reglamento (UE) n° 510/2011 por lo que respecta a la fijación de objetivos en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos comerciales ligeros nuevos después de 2020, incluido el posible establecimiento de un objetivo realista y viable para 2025, basado en una evaluación general de impacto que tenga en cuenta la continuidad de la competitividad de la industria del automóvil y sus industrias dependientes, a la vez que se prosigue una trayectoria clara de reducción de emisiones con arreglo a los objetivos climáticos a largo plazo de la Unión. A la hora de elaborar dichas propuestas, la Comisión debe asegurarse de que son lo más neutras posibles desde el punto de vista de la competencia, y que son socialmente equitativas y sostenibles.
- (8) Las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el suministro energético y la fabricación y eliminación de vehículos constituyen componentes significativos de la huella de carbono del transporte por carretera en general y es probable que cobren mayor relevancia en el futuro. Por tanto, deben tomarse medidas políticas para orientar a los fabricantes hacia soluciones óptimas que tengan en cuenta, en particular, las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a la producción de energía que se suministra a los vehículos, como la electricidad y los combustibles alternativos, así como para garantizar que dichas emisiones desde la fuente no minen los beneficios relacionados con la mejora del uso operativo de la energía de los vehículos, como pretende el Reglamento (UE) n° 510/2011.
- (9) El artículo 13, apartado 3, del Reglamento (UE) n° 510/2011 dispone que la Comisión publique 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 de CO<sub>2</sub> expresadas mediante las fórmulas establecidas en el anexo I del Reglamento (UE) n° 510/2011. A pesar de que estos datos están disponibles y su uso potencial se ha analizado en la evaluación de impacto, se ha concluido que resulta más rentable mantener la masa en orden de marcha como el parámetro de utilidad para el objetivo de 2020 en el caso de los vehículos comerciales ligeros.
- (10) Conviene mantener el planteamiento de fijar el objetivo basado en una relación lineal entre la utilidad de los vehículos comerciales ligeros y sus emisiones de CO<sub>2</sub> expresada mediante la fórmula establecida en el anexo I del Reglamento (UE) n° 510/2011, ya que ello permite mantener la diversidad del mercado de los vehículos comerciales ligeros y la capacidad de los fabricantes de hacer frente a las distintas necesidades de los consumidores, evitando por lo tanto cualquier distorsión injustificada de la competencia. Sin embargo, conviene actualizar ese planteamiento para reflejar los últimos datos disponibles sobre las matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos.
- (11) En su evaluación de impacto, la Comisión ha estudiado la disponibilidad de datos relativos a la huella y al uso de esta como parámetro de utilidad en las fórmulas establecidas en el anexo I del Reglamento (UE) n° 510/2011, así como el uso potencial de dichos datos. Sobre la base de dicha evaluación, la Comisión ha concluido que el parámetro de utilidad usado en la fórmula para 2020 debe ser la masa.
- (12) En virtud del Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>, la Comisión debe llevar a cabo una evaluación de impacto con el fin de revisar los procedimientos de ensayo de forma que reflejen debidamente el comportamiento real de los vehículos en materia de emisiones de CO<sub>2</sub>. El Reglamento (UE) n° 510/2011 amplía la revisión de los procedimientos de ensayo para incluir los vehículos comerciales ligeros. Existe la necesidad de modificar el «Nuevo Ciclo de Conducción Europeo» (NEDC), utilizado en la actualidad para garantizar su representatividad respecto de las condiciones reales de conducción y evitar las infraestimaciones de emisiones de CO<sub>2</sub> y consumo de combustible reales. Procede acordar, en cuanto sea viable, un procedimiento de ensayo nuevo, más realista y fiable. Los trabajos en este sentido se están efectuando mediante el desarrollo de un procedimiento armonizado de ensayo de vehículos ligeros a nivel mundial (Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure, WLTP) en el marco de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, que todavía no ha concluido. Para garantizar que las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> citadas para los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos se acerquen en mayor medida a las emisiones realmente generadas durante las condiciones normales de uso, convendría aplicar el WLTP lo antes posible. En vista de ese contexto, el anexo I del Reglamento (UE) n° 510/2011 establece límites de emisión para 2020 medidos con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007 y al anexo XII del Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión <sup>(2)</sup>. Cuando se modifiquen los procedimientos de ensayo, los límites establecidos en el anexo I del Reglamento (UE) n° 510/2011 deben adaptarse para garantizar una exigencia comparable para todos los fabricantes y clases de vehículos. En consecuencia, la Comisión debe realizar un estudio de correlación significativo entre el NEDC y los nuevos ciclos de ensayo WLTP con objeto de garantizar que son representativos de las condiciones reales de conducción.

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE) n° 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<sub>2</sub> de los vehículos ligeros (DO L 140 de 5.6.2009, p. 1).

<sup>(2)</sup> Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

- (13) A fin de garantizar que se reflejen las emisiones reales correctamente y que los valores de CO<sub>2</sub> medidos sean estrictamente comparables, la Comisión debe garantizar que se definan estrictamente los elementos que influyan de forma considerable en las emisiones de CO<sub>2</sub> medidas durante el procedimiento de ensayo, con objeto de evitar que los fabricantes utilicen los mecanismos de flexibilidad del ciclo de ensayos. Debe hacerse frente a las desviaciones entre los valores de emisión de CO<sub>2</sub> de homologación de tipo y las emisiones procedentes de los vehículos puestos a la venta, también mediante el estudio de un procedimiento de ensayo de conformidad en circulación, que debe garantizar un ensayo independiente de una muestra representativa de vehículos a la venta, así como maneras de hacer frente a los casos de divergencia importante demostrada entre las emisiones del examen y las emisiones iniciales de CO<sub>2</sub> de la homologación de tipo.
- (14) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, definir las modalidades para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los nuevos vehículos comerciales ligeros, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su dimensión y efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (15) Procede modificar el Reglamento (UE) n° 510/2011 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

El Reglamento (UE) n° 510/2011 se modifica como sigue:

- 1) En el artículo 1, el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:
- «2. El presente Reglamento fija un objetivo, aplicable a partir de 2020, de 147 g de CO<sub>2</sub>/km como promedio de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión, medidas con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007 y sus medidas de aplicación, así como mediante tecnologías innovadoras.».
- 2) En el artículo 2 se añade el apartado siguiente:
- «4. El artículo 4, el artículo 8, apartado 4, letras b) y c), el artículo 9 y el artículo 10, 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 vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión en el año civil anterior.».
- 3) En el artículo 11, apartado 3, se suprime la última frase.
- 4) El artículo 12 se modifica como sigue:
- a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «1. Se tendrán en cuenta los ahorros de CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub>/km del objetivo de emisiones medias específicas de cada fabricante.»;
- b) en el apartado 2, la parte introductoria se sustituye por el texto siguiente:
- «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° 443/2009 y se basarán en los siguientes criterios para las tecnologías innovadoras:».
- 5) El artículo 13 se modifica como sigue:
- a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:
- «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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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 son lo más neutras posibles desde el punto de vista de la competencia, y que sean equitativas y sostenibles desde el punto de vista social.»;
- b) el apartado 6 se modifica como sigue:
- i) se suprime el párrafo segundo,
- ii) el párrafo cuarto se sustituye por los dos párrafos siguientes:

«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 CO<sub>2</sub> a que se refiere el Reglamento (CE) n° 715/2007 y el Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión (\*). Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 14, apartado 2, del presente Reglamento.

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.

(\*) Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n° 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).».

6) En el artículo 14 se añade el siguiente apartado:

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

Hecho en Estrasburgo, el 26 de febrero de 2014.

Por el Parlamento Europeo  
El Presidente  
M. SCHULZ

Por el Consejo  
El Presidente  
D. KOURKOULAS

«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° 182/2011.».

7) En el anexo I, punto 1, se añade la letra siguiente:

«c) A partir de 2020:

Emissiones específicas indicativas de  
 $CO_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$

donde:

M = masa del vehículo en kilogramos (kg)

M<sub>0</sub> = valor adoptado con arreglo al artículo 13, apartado 5

a = 0,096.».

#### Artículo 2

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