

Este texto es exclusivamente un instrumento de documentación y no surte efecto jurídico. Las instituciones de la UE no asumen responsabilidad alguna por su contenido. Las versiones auténticas de los actos pertinentes, incluidos sus preámbulos, son las publicadas en el Diario Oficial de la Unión Europea, que pueden consultarse a través de EUR-Lex. Los textos oficiales son accesibles directamente mediante los enlaces integrados en este documento

► **B** **REGLAMENTO (UE) 2019/631 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

de 17 de abril de 2019

por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011

(versión refundida)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 111 de 25.4.2019, p. 13)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		nº	página	fecha
► <u>M1</u>	Reglamento Delegado (UE) 2020/22 de la Comisión de 31 de octubre de 2019	L 8	2	14.1.2020
► <u>M2</u>	Reglamento Delegado (UE) 2020/1590 de la Comisión de 19 de agosto de 2020	L 360	8	30.10.2020
► <u>M3</u>	Reglamento Delegado (UE) 2020/2173 de la Comisión de 16 de octubre de 2020	L 433	1	22.12.2020
► <u>M4</u>	Reglamento Delegado (UE) 2021/1961 de la Comisión de 5 de agosto de 2021	L 400	14	12.11.2021
► <u>M5</u>	Reglamento (UE) 2023/851 del Parlamento Europeo y del Consejo de 19 de abril de 2023	L 110	5	25.4.2023
► <u>M6</u>	Reglamento Delegado (UE) 2023/1634 de la Comisión de 5 de junio de 2023	L 203	1	16.8.2023
► <u>M7</u>	Reglamento Delegado (UE) 2023/2502 de la Comisión de 7 de septiembre de 2023	L 2502	1	13.11.2023



REGLAMENTO (UE) 2019/631 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 17 de abril de 2019

por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011

(versión refundida)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Artículo 1

Objeto y objetivos

1. El presente Reglamento establece requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos para contribuir al cumplimiento del objetivo de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero de la Unión, tal como se establece en el Reglamento (UE) 2018/842, y de los objetivos del Acuerdo de París, así como para garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior.
2. El presente Reglamento fija un objetivo a escala del parque de la Unión, 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 Unión 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 de la Comisión⁽¹⁾ junto con los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153, y, a partir del 1 de enero de 2021, medidas con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151.
3. El presente Reglamento se completará, hasta el 31 de diciembre de 2024, con medidas adicionales para la reducción de 10 g de CO₂/km, como parte del enfoque integrado de la Unión contemplado en la Comunicación de la Comisión 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».
4. A partir del 1 de enero de 2025, se aplicarán los siguientes objetivos a escala del parque de la Unión:
 - a) para las emisiones medias del parque de turismos nuevos, un objetivo a escala del parque de la Unión igual a una reducción del 15 % del objetivo en 2021 determinado 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 Unión igual a una reducción del 15 % del objetivo de 2021 determinado 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 escala del parque de la Unión:
 - a) para las emisiones medias del parque de turismos nuevos, un objetivo a escala del parque de la Unión igual a una reducción del ►**M5** 55 % ◀ del objetivo en 2021 determinado de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.1.2;

⁽¹⁾ 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).

▼B

- b) para las emisiones medias del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, un objetivo a escala del parque de la Unión igual a una reducción del ►**M5** 50 % ◀ del objetivo en 2021 determinado de conformidad con el anexo I, parte B, punto 6.1.2.

▼M5

5 *bis*. A partir del 1 de enero de 2035, se aplicarán los siguientes objetivos a escala del parque de la Unión:

- a) para las emisiones medias del parque de turismos nuevos, un objetivo a escala del parque de la Unión igual a una reducción del 100 % del objetivo en 2021, determinado de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.1.3;
- b) para las emisiones medias del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, un objetivo a escala del parque de la Unión igual a una reducción del 100 % del objetivo en 2021, determinado de conformidad con el anexo I, parte B, punto 6.1.3.

6. A partir del 1 de enero de 2025 hasta el 31 de diciembre de 2029, se aplicará un índice de referencia para los vehículos de emisión cero y de baja emisión igual a una proporción del 25 % del parque de turismos nuevos y a una cuota del 17 % del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.3, y parte B, punto 6.3, respectivamente.

▼B*Artículo 2***Ámbito de aplicación**

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor de:

- a) categoría M1, según se define en el ►**M5** artículo 4, apartado 1, letra a), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858 ◀ («turismos»), que se matriculen por primera vez en la Unión y que no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Unión (en lo sucesivo, «turismos nuevos»);

▼M5

- b) categoría N₁, según se define en el artículo 4, apartado 1, letra b), inciso i), del Reglamento (UE) 2018/858 y que entra en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 715/2007 («vehículos comerciales ligeros»), que se matriculen por primera vez en la Unión y que no han sido matriculados anteriormente fuera de la Unión («vehículos comerciales ligeros nuevos»); en el caso de los vehículos de emisión cero de categoría N con una masa de referencia superior a 2 610 kg o a 2 840 kg, según el caso, a partir del 1 de enero de 2025 se los considerará, a efectos del presente Reglamento y sin perjuicio de lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/858 y el Reglamento (CE) n.º 715/2007, vehículos comerciales ligeros a los que se aplica el presente Reglamento si el exceso de la masa de referencia es únicamente atribuible a la masa del sistema de almacenamiento de energía.

▼ B

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 ► **M5** anexo I, parte A, punto 5, del Reglamento (UE) 2018/858 ◀.

4. El artículo 4, el artículo 7, apartado 4, letras b) y c), el artículo 8 y el artículo 9, apartado 1, letras a) y c), no se aplicarán a los fabricantes que, junto con todas sus empresas vinculadas, sean responsables de menos de 1 000 turismos nuevos o de menos de 1 000 vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión en el año civil anterior, a menos que el fabricante solicite y obtenga una excepción de conformidad con el artículo 10.

*Artículo 3***Definiciones****▼ M5**

1. A efectos del presente Reglamento, serán de aplicación las definiciones establecidas en el Reglamento (UE) 2018/858. Asimismo se entenderá por:

▼ B

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;

▼ M5

▼ B

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 emisiones máscas de CO₂ (combinada) en el certificado de conformidad del vehículo. Para los turismos o vehículos comerciales ligeros que no estén homologados de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007, por «emisiones específicas de CO₂» se entenderán las emisiones de CO₂, medidas con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007, en particular de conformidad con el mismo procedimiento de medición que se especifica en el Reglamento (CE) n.º 692/2008, hasta el 31 de diciembre de 2020, y con el Reglamento (UE) 2017/1151, desde el 1 de enero de 2021, o según los procedimientos adoptados por la Comisión para establecer las emisiones de CO₂ para dichos vehículos;

▼ M5

▼ B

j) «objetivo de emisiones específicas»: en relación con un fabricante, el objetivo anual determinado de acuerdo con el anexo I o, en caso de que el fabricante disfrute de una excepción en virtud del artículo 10, el objetivo de emisiones específicas determinado de conformidad con esa excepción;

▼B

- k) «objetivo a escala del parque de la Unión»: 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» o «TM»: 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.

▼M5**▼B**

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 mencionados 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 mencionados 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 mencionados 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 mencionados en la letra a) sean titularidad conjunta del fabricante o de una o varias de sus empresas vinculadas, mencionadas en las letras a) a d), y uno o varios terceros.

*Artículo 4***Objetivos de emisiones específicas**

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

▼B

- b) respecto a cada año civil desde 2021 hasta 2024, los objetivos de emisiones específicas determinados con arreglo al anexo I, parte A, puntos 3 y 4, o parte B, puntos 3 y 4, según proceda o, si se trata de un fabricante que disfruta de una excepción en virtud del artículo 10, con arreglo a esa excepción y al anexo I, parte A, punto 5, o parte B, punto 5;
- c) para cada año civil, a partir de 2025, los objetivos de emisiones específicas determinados de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.3, o parte B, punto 6.3, o si se trata de un fabricante que disfruta de una excepción en virtud del artículo 10, de conformidad con dicha excepción.

▼M5

A efectos de la letra c), párrafo primero, cuando el objetivo de emisiones específicas determinado de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.3, o el anexo I, parte B, punto 6.3, sea negativo, el objetivo de emisiones específicas será de 0 g/km.

▼B

2. En el caso de los vehículos comerciales ligeros, cuando no se conozcan las emisiones específicas de CO₂ del vehículo completado, el fabricante del vehículo de base partirá de las emisiones específicas de CO₂ de este último para determinar sus emisiones medias específicas de CO₂.

3. Para la determinación de las emisiones medias específicas de CO₂ de cada fabricante se utilizarán los siguientes porcentajes de turismos nuevos de cada fabricante matriculados en el año correspondiente:

- 95 % en 2020,
- 100 % desde 2021 en adelante.

*Artículo 5***Supercréditos**

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, sujeto a un límite superior de 7,5 g de CO₂/km durante ese período para cada fabricante, calculado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153.

*Artículo 6***Formación de agrupaciones**

1. Los fabricantes, salvo aquellos a los que se haya concedido una excepción en virtud del artículo 10, podrán formar una agrupación a efectos del cumplimiento de sus obligaciones con arreglo al artículo 4.

▼B

2. Un acuerdo para formar una agrupación podrá referirse a uno o varios años civiles, siempre que la duración global de ese acuerdo no sea superior a cinco años civiles, y tendrá que entrar en vigor a más tardar el 31 de diciembre del primer año civil en el que se agrupen las emisiones. Los fabricantes que forman una agrupación presentarán a la Comisión la siguiente información:

- a) los fabricantes que van a formar la agrupación;
- b) el fabricante designado como gerente de la agrupación, que será la persona de contacto de la agrupación y el responsable de abonar todas las primas por exceso de emisiones impuestas a la agrupación de conformidad con el artículo 8;
- c) pruebas de que el gerente de la agrupación va a ser capaz de cumplir las obligaciones previstas en la letra b);
- d) la categoría de vehículos matriculados como M1 o N1, para la cual la agrupación presenta la solicitud.

3. Si el gerente de la agrupación propuesto no cumple el requisito establecido de abonar todas las primas por exceso de emisiones impuestas a la agrupación de conformidad con el artículo 8, la Comisión se lo notificará a los fabricantes.

4. Los fabricantes que formen parte de una agrupación informarán conjuntamente a la Comisión de cualquier cambio respecto al gerente de la agrupación o su situación financiera, en la medida en que ello pueda afectar a su capacidad para cumplir los requisitos de abonar todas las primas por exceso de emisiones impuestas a la agrupación de conformidad con el artículo 8, así como de cualquier modificación en la composición de la agrupación o de la disolución de la agrupación.

5. Los fabricantes podrán establecer acuerdos para formar agrupaciones si tales acuerdos cumplen lo dispuesto en los artículos 101 y 102 del TFUE y si permiten la participación abierta, transparente y no discriminatoria en unas condiciones comercialmente razonables a cualquier fabricante que solicite ser miembro de la agrupación. Sin perjuicio de la aplicación general a tales agrupaciones de las normas de la Unión en materia de competencia, 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 del presente artículo, 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 estos, se registrará, se comunicará y estará disponible en el registro central a que se refiere el artículo 7, apartado 4.

▼B

8. La Comisión, mediante actos de ejecución, podrá especificar las condiciones detalladas aplicables a un acuerdo de agrupación establecido de conformidad con el apartado 5 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartado 2.

*Artículo 7***Seguimiento y notificación de las emisiones medias**

1. Respecto a cada año civil, los Estados miembros registrarán la información relativa a cada turismo nuevo y a cada vehículo comercial ligero nuevo matriculado en su territorio de conformidad con el anexo II, parte A, y el anexo III, parte A, del presente Reglamento. 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. A más tardar el 28 de febrero de cada año, los Estados miembros determinarán y transmitirán a la Comisión la información que figura en el anexo II, parte A, y el anexo III, parte A, respecto al año civil precedente. Los datos se transmitirán de acuerdo con el formulario que figura en el anexo II, parte B, y en el anexo III, parte C.

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, a más tardar el 30 de junio de cada año, realizará, respecto a cada fabricante, un cálculo provisional de:

- a) las emisiones medias específicas de CO₂ del año civil precedente;
- b) el objetivo de emisiones específicas del año civil precedente;
- c) la diferencia entre las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante en el año civil precedente y su objetivo de emisiones específicas para 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 cual consideran que se ha producido el error.

▼B

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

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

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

▼M5

6 *bis*. Si la Comisión considera que los datos provisionales presentados por los Estados miembros con arreglo al apartado 2, o los datos notificados por los fabricantes con arreglo al apartado 5, se basan en datos incorrectos de la documentación de homologación de tipo o de los certificados de conformidad, informará de ello a la autoridad de homologación de tipo o, en su caso, al fabricante, y pedirá a la autoridad de homologación de tipo o, en su caso, al fabricante que emita una declaración de corrección especificando los datos corregidos. La declaración de corrección se transmitirá a la Comisión y los datos corregidos se utilizarán para modificar los cálculos provisionales con arreglo al apartado 4.

▼B

7. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, normas detalladas sobre los procedimientos de control y notificación de datos de conformidad con los apartados 1 a 6 del presente artículo, así como sobre la aplicación de los anexos II y III. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartado 2.

8. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 por los que se modifiquen los requisitos en materia de datos y los parámetros de los datos establecidos en los anexos II y III.

9. Las autoridades de homologación de tipo notificarán sin demora a la Comisión las desviaciones constatadas en las emisiones de CO₂ de los vehículos en circulación en comparación con las emisiones específicas de CO₂ indicadas en los certificados de conformidad, como resultado de las verificaciones efectuadas de conformidad con el artículo 13.

La Comisión tendrá en cuenta dichas desviaciones para el cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂ de un fabricante.

La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, 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 de CO₂. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartado 2.

▼M5

▼ **M5***Artículo 7 bis***Emisiones de CO₂ durante el ciclo de vida**

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2025, la Comisión publicará un informe que establezca una metodología para la evaluación y la notificación coherente de datos sobre las emisiones de CO₂ durante la totalidad del ciclo de vida de los turismos y los vehículos comerciales ligeros comercializados en la Unión. La Comisión presentará dicho informe al Parlamento Europeo y al Consejo.
2. A más tardar el 31 de diciembre de 2025, la Comisión adoptará actos delegados con arreglo al artículo 17 a fin de completar el presente Reglamento mediante el establecimiento de una metodología común de la Unión para la evaluación y la notificación coherente de datos sobre las emisiones de CO₂ durante la totalidad del ciclo de vida de los turismos y los vehículos comerciales ligeros.
3. A partir del 1 de junio de 2026, los fabricantes podrán presentar voluntariamente a la Comisión los datos sobre las emisiones de CO₂ durante el ciclo de vida de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos utilizando la metodología a que se refiere el apartado 2.

▼ **B***Artículo 8***Prima por exceso de emisiones**

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

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

A efectos del presente artículo, se entenderá por:

- «exceso de emisiones», el número positivo de gramos por kilómetro en que las emisiones medias específicas de CO₂ de un fabricante —teniendo en cuenta las reducciones en las emisiones de CO₂ derivadas de tecnologías innovadoras aprobadas con arreglo al artículo 11— superan su objetivo de emisiones específicas en el año civil o en la parte del año civil en la que se aplique la obligación prevista en el artículo 4, redondeado al tercer decimal más próximo, y por
- «número de vehículos matriculados por primera vez», el número de turismos nuevos o de vehículos comerciales ligeros nuevos contabilizados por separado producidos por el fabricante y que se matricularon en ese período, con arreglo a los criterios de introducción gradual establecidos en el artículo 4, apartado 3.

3. La Comisión determinará, mediante actos de ejecución, los medios para la percepción de las primas por exceso de emisiones impuestas en virtud del apartado 1 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartado 2.

▼B

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

*Artículo 9***Publicación de los resultados de los fabricantes**

1. A más tardar el 31 de octubre de cada año, la Comisión publicará mediante actos de ejecución una lista en la que indicará:

- a) respecto a cada fabricante, su objetivo de emisiones específicas del año civil precedente;
- b) respecto a cada fabricante, sus emisiones medias específicas de CO₂ del año civil precedente;
- c) la diferencia entre las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante en el año civil precedente y su objetivo de emisiones específicas para 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 civil 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 civil precedente hasta el 31 de diciembre de 2020;
- f) la masa de ensayo media de todos los turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión el año civil precedente.

2. En la lista publicada en virtud del apartado 1 del presente artículo se indicará asimismo si el fabricante ha cumplido los requisitos del artículo 4 respecto al año civil precedente.

3. En la lista a que se refiere el apartado 1 del presente artículo también se indicará, a efectos de su publicación a más tardar el 31 de octubre de 2022, lo siguiente:

- a) los objetivos a escala del parque de la Unión para 2025 y 2030 contemplados en el artículo 1, apartados 4 y 5, respectivamente, calculados por la Comisión de conformidad con el anexo I, parte A, puntos 6.1.1 y 6.1.2, y parte 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, parte A, punto 6.2, y parte B, punto 6.2.

*Artículo 10***Excepciones para algunos fabricantes**

1. Podrá presentar una solicitud de excepción respecto al objetivo de emisiones específicas calculado con arreglo al anexo I un fabricante de menos de 10 000 turismos nuevos o 22 000 vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión por año civil y:

▼B

- 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 civil, 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. ►**M5** Podrá concederse una excepción solicitada en virtud del apartado 1 respecto de los objetivos de emisiones específicas aplicables hasta el año civil 2035 inclusive. ◀ Se presentará a la Comisión una solicitud que incluya 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 que tenga 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 CO y tiene en cuenta las características del mercado para el tipo de turismo o vehículo comercial ligero fabricado, la Comisión le concederá una excepción.

La solicitud se presentará a más tardar el 31 de octubre del primer año en el que se aplique la excepción.

▼M5

4. El fabricante que sea responsable, junto con todas sus empresas vinculadas, de la matriculación en la Unión de 10 000 a 300 000 turismos nuevos por año civil podrá solicitar una excepción al objetivo de emisiones específicas calculado con arreglo al anexo I, parte A, puntos 1 a 4 y 6.3, para los años transcurridos hasta el año civil 2028 inclusive.

▼B

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 incluya lo siguiente:

- a) toda la información a que se refiere el apartado 2, letras a) y c), incluida, cuando proceda, la información acerca de cualquier empresa vinculada;

▼B

- b) en relación con las solicitudes que se refieran al anexo I, parte A, puntos 1 a 4, un objetivo que suponga una reducción del 45 % 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 45 % respecto de las emisiones medias específicas de CO₂ de dichas empresas en 2007;
- c) en relación con las solicitudes que se refieran al anexo I, parte A, punto 6.3, del presente Reglamento, un objetivo aplicable en los años civiles 2025 a 2028 que corresponda a la reducción contemplada en el artículo 1, apartado 4, letra a), del presente Reglamento, aplicada al objetivo calculado de conformidad con la letra b) del presente apartado, teniendo en cuenta las emisiones de CO₂ medidas con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151.

En el caso de un fabricante para el que no exista información sobre las emisiones medias específicas 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 ese objetivo a los efectos del párrafo segundo, 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 civil siguiente y le informará de ello.

7. Cuando el fabricante no alcance su objetivo de emisiones específico, la Comisión impondrá al fabricante una prima por exceso de emisiones, como establece el artículo 8.

8. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 por los que se establezcan normas que completen 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 la evaluación de los programas de reducción de las emisiones específicas de CO₂.

La Comisión estará asimismo facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 por los que se modifique el anexo I, parte A, a efectos de establecer las fórmulas de cálculo de los objetivos relativos a las excepciones a que se refiere el apartado 4, párrafo segundo, letra c), del presente artículo.

▼B

9. Las solicitudes de excepción, incluida la información que la justifique, las notificaciones con arreglo al apartado 5, las revocaciones con arreglo al apartado 6, toda imposición de prima por exceso de emisiones con arreglo al apartado 7 y las medidas adoptadas en virtud del apartado 8 se harán públicas, a reserva de lo dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾.

*Artículo 11***Ecoinnovación****▼M5**

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

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

La contribución total de esas tecnologías a la reducción de las emisiones medias específicas de CO₂ de un fabricante podrá elevarse a:

- 7 g de CO₂/km hasta 2024,
- 6 g de CO₂/km desde 2025 hasta 2029,
- 4 g de CO₂/km a partir de 2030 hasta el año 2034 inclusive.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 por los que se modifique el presente Reglamento a fin de ajustar a la baja los valores del límite máximo a que se refiere el párrafo tercero del presente apartado con efectos de 2025 en adelante, a fin de tener en cuenta la evolución tecnológica, garantizando al mismo tiempo una proporción equilibrada del nivel de dicho límite máximo en relación con las emisiones medias específicas de CO₂ de los fabricantes.

▼B

2. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones detalladas relativas a un procedimiento de aprobación de las tecnologías innovadoras o de los paquetes de tecnologías innovadoras a que se refiere el apartado 1 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartado 2. Estas disposiciones detalladas para las tecnologías innovadoras se basarán en los siguientes criterios:

- a) las reducciones de CO₂ logradas mediante el uso de las tecnologías innovadoras deberán ser atribuibles al proveedor o fabricante;
- b) las tecnologías innovadoras deberán realizar una contribución verificada a la reducción de CO₂;
- c) las tecnologías innovadoras no deberán estar cubiertas por el ciclo de ensayos estándar de medición de CO₂;

⁽¹⁾ 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).

▼B

- d) las tecnologías innovadoras no deberán:
- i) ser objeto de disposiciones obligatorias derivadas de medidas adicionales complementarias destinadas a cumplir con la reducción de 10 g de CO₂/km contempladas en el artículo 1, apartado 3, o
 - ii) ser obligatorias con arreglo a otras disposiciones del Derecho de la Unión.

Con efecto a partir del 1 de enero de 2025, el criterio contemplado en el párrafo primero, letra d), inciso i), no se aplicará con relación a las mejoras de la eficiencia de los sistemas de aire acondicionado.

3. El proveedor o fabricante que solicite la aprobación de una medida como tecnología innovadora o paquete de tecnologías innovadoras presentará a la Comisión un informe que incluya una verificación realizada por un organismo independiente y autorizado. En el caso de una posible interacción entre la medida y otra tecnología innovadora o paquete de tecnologías innovadoras ya aprobado, se mencionará esa interacción en dicho informe, y el informe de verificación evaluará hasta qué punto esa interacción modifica la reducción lograda por cada medida.

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

*Artículo 12***Emisiones de CO₂ y consumo de combustible o 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 combustible o energía determinados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007.

Además, la Comisión recopilará periódicamente datos sobre las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible o energía en condiciones reales de los turismos y los vehículos comerciales ligeros que utilicen dispositivos de control del consumo de combustible o energía a bordo, empezando por los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en 2021.

La Comisión velará por que el público sea informado sobre cómo evoluciona dicha representatividad en condiciones reales con el tiempo.

2. A efectos de lo dispuesto en el apartado 1, la Comisión garantizará que, a partir del 1 de enero de 2021, sean puestos a su disposición a intervalos periódicos, por los fabricantes, las autoridades nacionales o mediante la transferencia directa de datos desde los vehículos, según el caso, los siguientes parámetros relativos a las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible o energía en condiciones reales de los turismos y los vehículos comerciales ligeros:

- a) número de identificación del vehículo;
- b) combustible y/o energía eléctrica consumidos;
- c) distancia total recorrida;

▼ B

- d) en el caso de los vehículos eléctricos híbridos recargables desde el exterior, el combustible y la energía eléctrica consumidos y la distancia recorrida distribuidos entre los diferentes modos de conducción;
- e) otros parámetros necesarios para garantizar el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el apartado 1.

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

▼ M5

3. A fin de evitar que el problema de la disparidad de las emisiones en condiciones reales se agrave, la Comisión, a más tardar el 1 de junio de 2023, evaluará de qué forma pueden utilizarse los datos reales sobre consumo de combustible y energía recopilados con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) 2021/392 de la Comisión ⁽¹⁾ para garantizar que los valores de emisión de CO₂ y de consumo de combustible o energía del vehículo determinados con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007 sigan siendo representativos de las emisiones en condiciones reales a lo largo del tiempo para cada fabricante.

La Comisión hará un seguimiento e informará anualmente de la evolución de la disparidad a que se refiere el párrafo primero de 2021 en adelante y presentará, en cuanto se disponga de suficientes datos y a más tardar el 31 de diciembre de 2026, un informe que establezca una metodología para un mecanismo que ajuste las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante a partir de 2030 utilizando datos reales recopilados con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) 2021/392, y que evalúe la viabilidad de un mecanismo de este tipo.

La Comisión presentará dicho informe al Parlamento Europeo y al Consejo, incluyendo, en su caso, propuestas de medidas de seguimiento, tales como propuestas legislativas para implantar un mecanismo de este tipo.

▼ B

4. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, el procedimiento pormenorizado para recopilar y tratar los datos mencionados en el apartado 2 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartado 2.

*Artículo 13***Verificación de las emisiones de CO₂ de los vehículos en circulación**

1. Los fabricantes garantizarán que los valores de emisión de CO₂ y de consumo de combustible que figuran en el certificado de conformidad se corresponden con las emisiones de CO₂ y con el consumo de combustible de los vehículos en circulación determinados de conformidad con lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2017/1151.

⁽¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2021/392 de la Comisión, de 4 de marzo de 2021, relativo al seguimiento y la notificación de los datos sobre las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos comerciales ligeros de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se derogan los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 1014/2010, (UE) n.º 293/2012, (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153 de la Comisión (DO L 77 de 5.3.2021, p. 8).

▼B

2. Tras la entrada en vigor de los procedimientos a que se refiere el apartado 4, párrafo primero, las autoridades de homologación de tipo verificarán, para las familias de vehículos de cuya homologación de tipo sean responsables, y sobre la base de muestras adecuadas y representativas de vehículos, que los valores de emisión de CO₂ y de consumo de combustible que figuran en los certificados de conformidad se corresponden con las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos en circulación determinados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151, teniendo en cuenta, entre otros, los datos disponibles procedentes de los dispositivos de control del consumo de combustible o energía a bordo.

Las autoridades de homologación de tipo verificarán asimismo que no se emplea ninguna estratagema, ya sea a bordo o en relación con los vehículos de la muestra, que mejore artificialmente el rendimiento del vehículo en los ensayos realizados a efectos de la homologación de tipo, recurriendo, entre otros, a los datos procedentes de los dispositivos de control del consumo de combustible o energía a bordo.

3. Cuando, como resultado de las verificaciones realizadas con arreglo al apartado 2, se detecte una falta de correspondencia entre los valores de emisión de CO₂ y de consumo de combustible o el empleo de estratagemas que mejoren artificialmente el rendimiento del vehículo, la autoridad de homologación de tipo responsable, además de adoptar las medidas necesarias establecidas en el capítulo XI del Reglamento (UE) 2018/858, garantizará que se corrijan los certificados de conformidad. ► **M5** Cuando los datos de la documentación de homologación de tipo no puedan corregirse con arreglo al Reglamento (UE) 2018/858, la autoridad de homologación de tipo responsable emitirá una declaración de corrección con los datos corregidos y la transmitirá a la Comisión y a las partes interesadas. ◀

4. La Comisión determinará, mediante actos de ejecución, los procedimientos para llevar a cabo las verificaciones a que se refiere el apartado 2 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 16, apartado 2.

La Comisión estará facultada para, antes de adoptar los actos de ejecución contemplados en el párrafo primero del presente apartado, adoptar un acto delegado con arreglo al artículo 17 por el que se complete el presente Reglamento estableciendo los principios rectores y los criterios para definir los procedimientos a que se refiere el párrafo primero del presente apartado.

*Artículo 14***Ajuste de los valores M0 y TM0**

1. Los valores M0 y TM0 contemplados en el anexo I, partes A y B, se ajustarán como sigue:

- a) a más tardar el 31 de octubre de 2020, el valor M0 del anexo I, parte A, punto 4, se ajustará a la masa media en orden de marcha de todos los turismos nuevos matriculados en 2017, 2018 y 2019. Este nuevo valor M0 se aplicará desde el 1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2024;

▼B

- b) a más tardar el 31 de octubre de 2022, el valor M0 del anexo I, parte B, punto 4, se ajustará a la masa media en orden de marcha de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en 2019, 2020 y 2021. Este nuevo valor M0 se aplicará en 2024;
- c) a más tardar el 31 de octubre de 2022, el valor TM0 indicativo para 2025 se determinará como la masa de ensayo media respectiva de todos los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en 2021;
- d) a más tardar el 31 de octubre de 2024, y posteriormente cada dos años, el valor TM0 del anexo I, parte A, punto 6.2, y parte B, punto 6.2, se ajustarán a la masa de ensayo media respectiva de todos los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en los dos años civiles anteriores a partir de 2022 y 2023. Los nuevos valores TM0 respectivos se aplicarán a partir del 1 de enero del año civil siguiente a la fecha del ajuste.

▼M5

- 2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 por los que se modifique el anexo I tal como se prevé en el apartado 1 del presente artículo.

*Artículo 14 bis***Informe de situación**

- 1. A más tardar el 31 de diciembre de 2025, y posteriormente cada dos años, la Comisión presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre los avances hacia la movilidad por carretera sin emisiones. El informe supervisará y evaluará, en particular, la necesidad de posibles medidas adicionales para facilitar una transición justa, también mediante recursos financieros.
- 2. En el informe, la Comisión tendrá en cuenta todos los factores que contribuyen a un progreso rentable hacia la neutralidad climática para 2050, incluidos:
 - a) los avances en la implantación de vehículos de emisión cero y de baja emisión, en particular en el segmento de los vehículos comerciales ligeros, así como las medidas a escala de la Unión, de los Estados miembros y local para facilitar la transición de los Estados miembros hacia los vehículos ligeros de emisión cero;
 - b) los avances en la eficiencia energética y la asequibilidad de los vehículos de emisión cero y de baja emisión;
 - c) las consecuencias para los consumidores, en particular para los hogares de renta baja y media, incluidos los precios de la electricidad;
 - d) un análisis del mercado de vehículos de segunda mano;

▼ M5

- e) la posible contribución en términos de ahorro de CO₂ de medidas adicionales destinadas a reducir la edad media y, por tanto, las emisiones del parque de vehículos ligeros, como medidas para apoyar la eliminación progresiva de los vehículos más antiguos de una manera socialmente justa y respetuosa con el medio ambiente;
- f) las repercusiones en el empleo en el sector del automóvil, especialmente en las pequeñas y medianas empresas (pymes), incluidas las microempresas, así como la eficacia de las medidas de apoyo al reciclaje profesional y la mejora de las capacidades de la mano de obra;
- g) la eficacia de las medidas financieras existentes y la necesidad de adoptar nuevas medidas, incluidas medidas financieras adecuadas a escala de la Unión, de los Estados miembros o local, para garantizar una transición justa y mitigar cualquier efecto socioeconómico negativo, en particular en las regiones y comunidades más afectadas;
- h) los avances en el diálogo social, así como los aspectos que sigan facilitando una transición económicamente viable y socialmente justa hacia una movilidad por carretera sin emisiones;
- i) los avances en la implantación de infraestructuras de recarga y repostaje públicas y privadas, incluidos los avances en el marco de un reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la evolución de la infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se derogue la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, y en una refundición de la Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾;
- j) la posible contribución de las tecnologías de innovación y de los combustibles alternativos sostenibles, incluidos los combustibles sintéticos, para alcanzar una movilidad climáticamente neutra;
- k) las emisiones durante el ciclo de vida de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos comercializados, notificadas de conformidad con el artículo 7 *bis*;
- l) los efectos del presente Reglamento en la consecución de los objetivos de los Estados miembros en el marco del Reglamento (UE) 2018/842 y de una refundición de la Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Directiva 2010/31/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios (DO L 153 de 18.6.2010, p. 13).

⁽²⁾ Directiva 2008/50/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2008, relativa a la calidad del aire ambiente y a una atmósfera más limpia en Europa (DO L 152 de 11.6.2008, p. 1).

▼M5

3. En la fecha de presentación del primer informe de situación a que se refiere el apartado 1, la Comisión, en cooperación con los Estados miembros y todas las partes interesadas pertinentes, presentará también un informe al Parlamento Europeo y al Consejo que incluirá un análisis para detectar cualquier carencia de financiación a la hora de garantizar una transición justa en la cadena de suministro del sector del automóvil, prestando especial atención a las pymes y a las regiones más afectadas por la transición. El informe se acompañará, cuando proceda, de propuestas de medidas financieras adecuadas para abordar las necesidades detectadas.

▼B*Artículo 15***Revisión y presentación de informes****▼M5**

1. En 2026, la Comisión revisará la eficacia y el impacto del presente Reglamento sobre la base de los informes bienales y presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo con el resultado de dicha revisión. La Comisión evaluará, en particular, los progresos realizados en virtud del presente Reglamento en la consecución de los objetivos de reducción establecidos en el artículo 1, apartado 5 *bis*, teniendo en cuenta los avances tecnológicos, también por lo que respecta a las tecnologías híbridas enchufables, y la importancia de una transición económicamente viable y socialmente justa hacia el objetivo de movilidad sin emisiones. A partir de esta evaluación, la Comisión evaluará la necesidad de revisar los objetivos establecidos en el artículo 1, apartado 5 *bis*. La Comisión también evaluará las repercusiones del establecimiento de umbrales mínimos de eficiencia energética para los turismos de emisión cero y vehículos comerciales ligeros de emisión cero comercializados en la Unión.

El informe irá acompañado, en su caso, de una propuesta para modificar el presente Reglamento.

6. A más tardar el 31 de diciembre de 2024, la Comisión revisará la Directiva 1999/94/CE teniendo en cuenta la necesidad de proporcionar al consumidor información exacta, sólida y comparable sobre el consumo de combustible y energía, las emisiones de CO₂ y las emisiones de contaminantes atmosféricos de los turismos nuevos comercializados, también en condiciones reales, y evaluará asimismo la posibilidad de implantar una etiqueta indicadora del consumo de combustible y de las emisiones de CO₂ para los vehículos comerciales ligeros nuevos.

La revisión irá acompañada, en su caso, de una propuesta legislativa.

▼B

7. 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 los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (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 16, apartado 2, del presente Reglamento.

▼B

8. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 con objeto de modificar el presente Reglamento mediante la adaptación de las fórmulas establecidas en el anexo I, utilizando la metodología adoptada con arreglo al apartado 7 del presente artículo, y 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.

▼M5

9. La Comisión está facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17, con el fin de modificar las fórmulas establecidas en el anexo I, parte B, cuando dichas modificaciones sean necesarias para tener en cuenta el procedimiento aplicable a los vehículos N₁ multifásicos establecido en el anexo III, parte A.

▼B*Artículo 16***Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité del Cambio Climático mencionado en el artículo 44, apartado 1, letra a), del Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

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.

*Artículo 17***Ejercicio de la delegación**

1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el ►**M5** artículo 7, apartado 8, artículo 7 *bis*, apartado 2, artículo 10, apartado 8, artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, artículo 13, apartado 4, artículo 14, apartado 2, y artículo 15, apartados 8, y 9 ◀, se otorgan a la Comisión por un período de seis años a partir del 15 de mayo de 2019. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de seis años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.

⁽¹⁾ Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima, y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 663/2009 y (CE) n.º 715/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, las Directivas 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE y 2013/30/UE del Parlamento Europeo y del Consejo y las Directivas 2009/119/CE y (UE) 2015/652 del Consejo, y se deroga el Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 328 de 21.12.2018, p. 1).

▼B

3. La delegación de poderes mencionada en el ►**M5** artículo 7, apartado 8, artículo 7 *bis*, apartado 2, artículo 10, apartado 8, artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, artículo 13, apartado 4, artículo 14, apartado 2, y artículo 15, apartados 8, y 9 ◀, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en ella. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

4. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.

5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

6. Los actos delegados adoptados en virtud del ►**M5** artículo 7, apartado 8, artículo 7 *bis*, apartado 2, artículo 10, apartado 8, artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, artículo 13, apartado 4, artículo 14, apartado 2, y artículo 15, apartados 8, y 9 ◀, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

*Artículo 18***Derogación**

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

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

*Artículo 19***Entrada en vigor**

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

Será aplicable a partir del 1 de enero de 2020.

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

▼ B

ANEXO I

PARTE A.

OBJETIVOS DE EMISIONES ESPECÍFICAS PARA TURISMOS

1. Para el año civil 2020, las emisiones específicas de CO₂ autorizadas para cada turismo nuevo se determinarán, a los fines de los cálculos del presente punto y del punto 2, aplicando la fórmula siguiente:

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

donde:

M = masa en orden de marcha del vehículo en kilogramos (kg)

M₀ = 1 379,88

a = 0,0333

2. El objetivo de emisiones específicas para un fabricante en 2020 se calculará como la media de las emisiones específicas de CO₂ determinadas con arreglo al punto 1 de cada turismo nuevo del que sea fabricante y que se haya matriculado en ese año civil.
3. El objetivo de emisiones específicas de referencia de un fabricante en 2021 se calculará como sigue:

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

donde:

*WLTP*_{CO₂} es la media de las emisiones específicas de CO₂ en 2020, determinadas de conformidad con el anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151 y calculadas de conformidad con el artículo 4, apartado 3, segundo guion, del presente Reglamento, sin incluir las reducciones de emisiones de CO₂ resultantes de la aplicación de los artículos 5 y 11 del presente Reglamento;

*NEDC*_{CO₂} es la media de las emisiones específicas de CO₂ en 2020, determinadas de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 y calculadas de conformidad con el artículo 4, apartado 3, segundo guion, del presente Reglamento, sin incluir las reducciones de emisiones de CO₂ resultantes de la aplicación de los artículos 5 y 11 del presente Reglamento;

*NEDC*_{2020target} es el objetivo de emisiones específicas de 2020, calculado de conformidad con los puntos 1 y 2.

▼ M3

- 3 bis. *En el caso de un fabricante cuyo *WLTP*_{CO₂} o *NEDC*_{CO₂} sea cero, el objetivo de emisiones específicas de referencia en 2021 será *NEDC*_{2020target} según se define en el punto 3.*
- 3 ter. *En el caso de un fabricante que comercialice turismos en el mercado de la Unión por primera vez en cualquiera de los años civiles comprendidos entre 2021 y 2024, el objetivo de emisiones específicas de referencia en 2021 será la media de los objetivos de emisiones específicas de referencia determinados para todos los fabricantes de conformidad con el punto 3, ponderada en función del número de turismos nuevos de dichos fabricantes matriculados en la Unión en 2020.*

▼ M3

3 quater. *No obstante lo dispuesto en el punto 3 ter, cuando, en cualquiera de los años civiles comprendidos entre 2021 y 2024, un fabricante comercialice turismos en el mercado de la Unión por primera vez, pero dicho fabricante haya nacido de la fusión de dos o más fabricantes de los cuales al menos uno haya sido responsable de la matriculación de turismos nuevos en la Unión en 2020, el objetivo de emisiones específicas de referencia en 2021 para el nuevo fabricante será uno de los siguientes:*

- a) cuando dos o más de los fabricantes fusionados hayan sido responsables de la matriculación de turismos nuevos en la Unión en 2020, el objetivo de emisiones específicas de referencia en 2021 será la media de los objetivos de emisiones específicas de referencia determinados para esos fabricantes de conformidad con el punto 3, ponderada en función del número de turismos nuevos de dichos fabricantes matriculados en la Unión en 2020;
- b) cuando solo uno de los fabricantes fusionados haya sido responsable de la matriculación de turismos nuevos en la Unión en 2020, el objetivo de emisiones específicas de referencia en 2021 será el determinado de conformidad con el punto 3 para ese fabricante.

▼ M6

3 quinquies. En el caso de las agrupaciones formadas de conformidad con el artículo 6, el objetivo de emisiones específicas de referencia WLTP se determinará a partir de los valores $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ y $NEDC_{2020target}$ calculados para la agrupación en su conjunto.

En el caso de las agrupaciones de nueva formación en los años 2021 a 2024, o en caso de modificación de la composición de una agrupación ya existente en 2020, el objetivo de emisiones específicas de referencia WLTP se calculará a partir de los valores $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ y $NEDC_{2020target}$ correspondientes a la nueva agrupación en su conjunto.

▼ B

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

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

donde:

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

a es 0,0333;

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

▼ M4

M_0 es 1 379,88 en 2021 y 1 398,50 en 2022, 2023 y 2024;

▼ B

$M_{\emptyset 2020}$ es la media de la masa en orden de marcha (M) en kilogramos (kg) de los turismos nuevos del fabricante matriculados en 2020;

$M_{0,2020}$ es 1 379,88.

▼ **M3**

5. Objetivos resultantes de excepciones de conformidad con el artículo 10, apartado 3 o apartado 4
- a) En el caso de un fabricante que haya obtenido una excepción, de conformidad con el artículo 10, apartado 3, en relación con su objetivo de emisiones específicas con arreglo al NEDC en el año civil 2021, o una excepción, de conformidad con el artículo 10, apartado 4, en relación con sus objetivos de emisiones específicas en cualquiera de los años civiles comprendidos entre 2021 y 2024, el objetivo resultante de una excepción con arreglo al WLTP para esos años se calculará como sigue:

$$\text{Objetivo resultante de una excepción} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{derogationtarget}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

donde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$	es $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ tal como se define en el punto 3;
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	es $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ tal como se define en el punto 3;
$\text{NEDC}_{\text{derogationtarget}}$	es el objetivo resultante de la excepción concedida por la Comisión con arreglo al artículo 10, apartado 3 o apartado 4, según corresponda.

- b) No obstante lo dispuesto en la letra a), cuando un fabricante obtenga una excepción, de conformidad con el artículo 10, apartado 4, en relación con sus objetivos de emisiones específicas en cualquiera de los años civiles comprendidos entre 2021 y 2024, pero dicho fabricante no haya sido responsable de la matriculación de turismos nuevos en la Unión antes de 2021, el objetivo resultante de una excepción para cualquiera de los años civiles mencionados se calculará de acuerdo con la fórmula de la letra a), a cuyos efectos se aplicarán las definiciones siguientes:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$	es el valor medio de $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ tal como se define en el punto 3, para todos los fabricantes, ponderado por el número de turismos nuevos matriculados en 2020;
$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$	es el valor medio de $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ tal como se define en el punto 3, para todos los fabricantes, ponderado por el número de turismos nuevos matriculados en 2020;
$\text{NEDC}_{\text{derogationtarget}}$	es el objetivo resultante de una excepción calculado de conformidad con el artículo 10, apartado 4, en relación con el artículo 6, apartado 3, del Reglamento (UE) n.º 63/2011.

▼ **M6**

- c) En el caso de un fabricante que haya obtenido una excepción, de conformidad con el artículo 10, apartado 4, para cualquiera de los años civiles comprendidos entre 2025 a 2028, el objetivo de emisiones específicas (Objetivo de excepción₂₀₂₅₋₂₀₂₈) se calculará como sigue:

$$\text{Objetivo de excepción}_{2025-2028} = \frac{\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}}{\text{WLTP}_{\text{CO}_2}} \cdot \frac{\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{ind}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2, \text{ind}}} \cdot \text{Objetivo}_{2021} \cdot (1 - \text{factor de reducción}_{2025})$$

En el caso de un fabricante que no haya sido responsable de la matriculación de turismos nuevos en 2020 o cuyo $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ o $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$, tal como se definen en el punto 3, sea cero, el objetivo de emisiones específicas (Objetivo de excepción₂₀₂₅₋₂₀₂₈) se calculará como sigue:

$$\text{Objetivo de excepción}_{2025-2028} = \frac{\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \cdot \text{Objetivo}_{2021} \cdot (1 - \text{factor de reducción}_{2025})$$

▼ **M6**

donde:

$WLTP_{CO_2,measured}$	es el valor medio de $WLTP_{CO_2,measured}$, tal como se define en el punto 6.0, para todos los fabricantes a los que se aplica un objetivo de emisiones específicas de conformidad con el punto 4, ponderado por el número de turismos nuevos matriculados en 2020;
$WLTP_{CO_2}$	es el valor medio de $WLTP_{CO_2}$, tal como se define en el punto 3, para todos los fabricantes a los que se aplica un objetivo de emisiones específicas de conformidad con el punto 4, ponderado por el número de turismos nuevos matriculados en 2020;
$NEDC_{CO_2}$	es el valor medio de $NEDC_{CO_2}$, tal como se define en el punto 3, para todos los fabricantes a los que se aplica un objetivo de emisiones específicas de conformidad con el punto 4, ponderado por el número de turismos nuevos matriculados en 2020;
$WLTP_{CO_2, ind}$	es igual a $WLTP_{CO_2}$, tal como se define en el punto 3;
$NEDC_{CO_2, ind}$	es igual a $NEDC_{CO_2}$, tal como se define en el punto 3;
factor de reducción ₂₀₂₅	es la reducción a que se refiere el artículo 1, apartado 4, letra a);
Objetivo ₂₀₂₁	es una reducción del 45 % respecto de las emisiones medias específicas de CO ₂ en 2007 de dicho fabricante.

▼ **B**

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

6.0. Objetivo a escala del parque de la UE para 2021

El objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ es la media, ponderada sobre el número de turismos nuevos matriculados en 2021, de los valores de referencia₂₀₂₁ determinados para cada fabricante por separado a los que se aplica un objetivo de emisiones específicas de conformidad con el punto 4.

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

$$\text{reference} - \text{value}_{2021} = WLTP_{CO_2,measured} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020,Fleet Target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a(M_{0,2021} - M_{0,2021})$$

donde:

$WLTP_{CO_2,measured}$	es la media, para cada fabricante, de todas las emisiones de CO ₂ medidas combinadas de cada turismo nuevo matriculado en 2020, calculadas y comunicadas de conformidad con el artículo 7 <i>bis</i> del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153;
$NEDC_{2020,Fleet Target}$	es 95 g/km;
$NEDC_{CO_2}$	es lo definido en el punto 3;
$M_{0,2021}$	es la media de la masa en orden de marcha en kilogramos (kg) de los turismos nuevos del fabricante matriculados en 2021;
$M_{0,2021}$	es la media de la masa en orden de marcha en kilogramos (kg) de todos los turismos nuevos matriculados en 2021 por los fabricantes a los que se aplica un objetivo de emisiones específicas de conformidad con el punto 4;
a	es lo definido en el punto 4.

▼ B

6.1. ► **M5** Objetivos a escala del parque de la UE de 2025 en adelante ◀

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

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

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ es lo definido en el punto 6.0;

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

6.1.2. ► **M5** Objetivo a escala del parque de la UE de 2030 a 2034 ◀

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

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ es lo definido en el punto 6.0;

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

▼ M5

6.1.3. Objetivo a escala del parque de la UE de 2035 en adelante

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₅ = Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ · (1 – factor de reducción₂₀₃₅)

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ es el definido en el punto 6.0

factor de reducción₂₀₃₅ es el definido en el artículo 1, apartado 5 bis, letra a)

▼ B

6.2. ► **M5** Objetivos de emisiones específicas de referencia ◀

6.2.1. Objetivos de emisiones específicas de referencia de 2025 a 2029

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

donde:

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

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

donde:

a₂₀₂₁ es la pendiente de la mejor línea recta de ajuste establecida mediante la aplicación del método de ajuste lineal por mínimos cuadrados a la masa de ensayo (variable independiente) y a las emisiones específicas de CO₂ (variable dependiente) de cada turismo nuevo matriculado en 2021;

▼ B

emisiones medias ₂₀₂₁	es la media de las emisiones específicas de CO ₂ de todos los turismos nuevos matriculados en 2021 de aquellos fabricantes cuyo objetivo de emisiones específicas se calcula de conformidad con el punto 4;
TM	es la masa de ensayo media en kilogramos (kg) de todos los turismos nuevos del fabricante que se matriculen en el año civil pertinente;

▼ M7

TM ₀	es 1 609,6 kg en 2025 y el valor en kilogramos (kg) determinado con arreglo al artículo 14, apartado 1, letra d), en los demás años.
-----------------	--

▼ M5

- 6.3. Objetivos de emisiones específicas de 2025 en adelante
- 6.3.1. Objetivos de emisiones específicas de 2025 a 2029:
- Objetivo de emisiones específicas = objetivo de emisiones específicas de referencia • factor ZLEV

donde:

objetivo de emisiones específicas de referencia es el objetivo de emisiones específicas de referencia de CO₂ determinado de conformidad con el punto 6.2.1

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

donde:

y es la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque del fabricante de turismos nuevos calculada como el número total de vehículos nuevos de emisión cero y de baja emisión, cuando cada uno de ellos se contabiliza como ZLEV_{specific} de conformidad con la fórmula siguiente, dividido por el número total de turismos nuevos matriculados en el año civil correspondiente:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{emisiones específicas de CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Para los turismos nuevos matriculados en los Estados miembros con una proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en su parque inferior al 60 % de la media de la Unión en el año 2017, y con menos de 1 000 vehículos nuevos de emisión cero y de baja emisión matriculados en el año 2017⁽¹⁾, el ZLEV_{specific} se calculará hasta el final de 2029 de conformidad con la fórmula siguiente:

$$ZLEV_{\text{specific}} = \left(1 - \left(\frac{\text{emisiones específicas de CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

⁽¹⁾ La proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque de turismos nuevos de un Estado miembro en 2017 se calcula como el número total de vehículos nuevos de emisión cero y de baja emisión matriculados en 2017, dividido por el número total de turismos nuevos matriculados en ese mismo año.

▼ M5

Cuando la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión del parque de un Estado miembro de turismos nuevos matriculados en un año comprendido entre 2025 y 2028 sea superior al 5 %, ese Estado miembro no podrá optar a la aplicación del multiplicador de 1,85 en los años siguientes.

x es 25 % en los años 2025 a 2029.

6.3.2. Objetivos de emisiones específicas de 2030 a 2034

Objetivos de emisiones específicas = Objetivo a escala del parque de la $UE_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE_{2030} es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.2

a_{2030} es $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo a escala del parque de la } UE_{2030}}{\text{emisiones medias}_{2021}}$

donde:

a_{2021} es lo definido en el punto 6.2.1

emisiones medias₂₀₂₁ es lo definido en el punto 6.2.1

TM es lo definido en el punto 6.2.1

TM_0 es lo definido en el punto 6.2.1

6.3.3. Objetivos de emisiones específicas de 2035 en adelante

Objetivos de emisiones específicas = Objetivo a escala del parque de la $UE_{2035} + a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE_{2035} es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.3

a_{2035} es $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo a escala del parque de la } UE_{2035}}{\text{emisiones medias}_{2021}}$

donde:

a_{2021} es lo definido en el punto 6.2.1

emisiones medias₂₀₂₁ es lo definido en el punto 6.2.1

TM es lo definido en el punto 6.2.1

TM_0 es lo definido en el punto 6.2.1

▼B

PARTE B.

OBJETIVOS DE EMISIONES ESPECÍFICAS DE CO₂ PARA VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS

1. Para el año civil 2020, las emisiones específicas de CO₂ para cada vehículo comercial ligero nuevo, a los fines de los cálculos del presente punto y del punto 2, se determinarán aplicando la fórmula siguiente:

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

donde:

M = masa en orden de marcha del vehículo en kilogramos (kg)

M₀ = 1 766,4

a = 0,096

2. El objetivo de emisiones específicas en relación con un fabricante en 2020 se calculará como la media de las emisiones específicas de CO₂ determinada con arreglo al punto 1 de cada vehículo comercial ligero nuevo del que sea fabricante y se haya matriculado en ese año civil.
3. El objetivo de emisiones específicas de referencia de un fabricante en 2021 se calculará como sigue:

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

donde:

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

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

NEDC_{2020target} es el objetivo de emisiones específicas de 2020, calculado de conformidad con los puntos 1 y 2.

▼M3

- 3 bis. En el caso de un fabricante cuyo WLTP_{CO₂} o NEDC_{CO₂} sea cero, el objetivo de emisiones específicas de referencia en 2021 será NEDC_{2020target}, según se define en el punto 3.
- 3 ter. En el caso de un fabricante que comercialice vehículos comerciales ligeros en el mercado de la Unión por primera vez en cualquiera de los años civiles comprendidos entre 2021 y 2024, el objetivo de emisiones específicas de referencia en 2021 será la media de los objetivos de emisiones específicas de referencia determinados para todos los fabricantes de conformidad con el punto 3, ponderada en función del número de vehículos comerciales ligeros nuevos de dichos fabricantes matriculados en la Unión en 2020.

▼ M3

3 *quater*. No obstante lo dispuesto en el punto 3 *ter*, cuando, en cualquiera de los años civiles comprendidos entre 2021 y 2024, un fabricante comercialice vehículos comerciales ligeros en el mercado de la Unión por primera vez, pero dicho fabricante haya nacido de la fusión de dos o más fabricantes de los cuales al menos uno haya sido responsable de la matriculación de vehículos comerciales ligeros nuevos en la Unión en 2020, el objetivo de emisiones específicas de referencia en 2021 para el nuevo fabricante será uno de los siguientes:

- a) cuando dos o más de los fabricantes fusionados hayan sido responsables de la matriculación de vehículos comerciales ligeros nuevos en la Unión en 2020, el objetivo de emisiones específicas de referencia en 2021 será la media de los objetivos de emisiones específicas de referencia determinados para esos fabricantes de conformidad con el punto 3, ponderada en función del número de vehículos comerciales ligeros nuevos de dichos fabricantes matriculados en la Unión en 2020;
- b) cuando solo uno de los fabricantes fusionados haya sido responsable de la matriculación de vehículos comerciales ligeros nuevos en la Unión en 2020, el objetivo de emisiones específicas de referencia en 2021 será el determinado de conformidad con el punto 3 para ese fabricante.

▼ M6

3 *quinquies*. En el caso de las agrupaciones formadas de conformidad con el artículo 6, el objetivo de emisiones específicas de referencia WLTP se determinará a partir de los valores $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ y $NEDC_{2020target}$ calculados para la agrupación en su conjunto.

En el caso de las agrupaciones de nueva formación en los años 2021 a 2024, o en caso de modificación de la composición de una agrupación ya existente en 2020, el objetivo de emisiones específicas de referencia WLTP se calculará a partir de los valores $WLTP_{CO_2}$, $NEDC_{CO_2}$ y $NEDC_{2020target}$ correspondientes a la nueva agrupación en su conjunto.

▼ B

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

$$\text{Objetivo de emisiones específicas} = WLTP_{reference\ target} + a [(M_o - M_0) - (M_{o2020} - M_{0,2020})]$$

donde:

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

a es 0,096;

▼ M1

M_o es la media de la masa (M) en kilogramos (kg) de los vehículos comerciales ligeros nuevos del fabricante matriculados en el año de referencia pertinente;

donde:

— en el caso de un vehículo completo, M es la masa en orden de marcha del vehículo,

— en el caso de un vehículo de base completo vinculado a un vehículo completado, M es la masa en orden de marcha de dicho vehículo de base,

— en el caso de un vehículo de base incompleto vinculado a un vehículo completado, M es la masa de seguimiento (M_{mon}) de dicho vehículo de base, determinada de acuerdo con la fórmula siguiente:

▼ M1

$$M_{\text{mon}} = \text{MRO}_{\text{base}} \times B_0$$

donde:

MRO_{base} es la masa en orden de marcha del vehículo de base considerado,

B_0 es el valor definido en el anexo III, parte A, punto 1.2.4, letra a);

▼ M7

M_0 es 1 766,4 en 2020, 1 825,23 en 2021, 2022 y 2023, y 1 875,07 en 2024;

▼ B

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

$M_{0,2020}$ es 1 766,4.

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

$$\text{Objetivo relativo a la excepción } 2021_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

donde:

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

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

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$ es el objetivo relativo a la excepción para 2021 determinado por la Comisión de conformidad con el artículo 10.

6. A partir del 1 de enero de 2025, los objetivos a escala del parque de la UE y los objetivos de emisiones específicas de CO_2 de un fabricante se calcularán como sigue:

6.0. Objetivo a escala del parque de la UE para 2021

El objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ es la media, ponderada sobre el número de vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en 2021, de los valores de referencia₂₀₂₁ determinados para cada fabricante por separado a los que se aplica un objetivo de emisiones específicas de conformidad con el punto 4.

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

$$\text{reference} - \text{value}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\phi 2021} - M_{0,2021})$$

donde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}$ es la media, para cada fabricante, de todas las emisiones de CO_2 medidas combinadas de cada vehículo comercial ligero nuevo matriculado en 2020, calculadas y comunicadas de conformidad con el artículo 7 *bis* del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152;

$\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}$ es 147 g/km;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ es lo definido en el punto 3;

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

▼ B

$M_{0,2021}$ es la media de la masa en orden de marcha en 2021 en kilogramos (kg) de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en 2021 de dichos fabricantes a los que se aplica un objetivo de emisiones específicas de conformidad con el punto 4;

a es lo definido en el punto 4.

6.1. ► **M5** Objetivos a escala del parque de la UE de 2025 en adelante ◀

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

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

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ es lo definido en el punto 6.0;

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

6.1.2. ► **M5** Objetivos a escala del parque de la UE de 2030 a 2034 ◀

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

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ es lo definido en el punto 6.0;

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

▼ M5

6.1.3. Objetivos a escala del parque de la UE de 2035 en adelante

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₅ = Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ · (1 – factor de reducción₂₀₃₅)

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ es el definido en el punto 6.0

factor de reducción₂₀₃₅ es el definido en el artículo 1, apartado 5 bis, letra b)

▼ B

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

6.2.1. Objetivos de emisiones específicas de referencia de 2025 a 2029

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

donde:

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

▼ **B**

α es a_{2025} cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea igual o inferior a TM_0 , determinada de conformidad con el artículo 14, apartado 1, letra d), y a_{2021} cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea más elevada que TM_0 , determinada de conformidad con el artículo 14, apartado 1, letra d);

donde:

a_{2025} es $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet} - wide \ target_{2025}}{Average \ emissions_{2021}}$

a_{2021} es la pendiente de la mejor línea recta de ajuste establecida mediante la aplicación del método de ajuste lineal por mínimos cuadrados a la masa de ensayo (variable independiente) y a las emisiones específicas de CO_2 (variable dependiente) de cada vehículo comercial ligero nuevo matriculado en 2021;

emisiones medias $_{2021}$ es la media de las emisiones específicas de CO_2 de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en 2021 de aquellos fabricantes cuyo objetivo de emisiones específicas se calcula de conformidad con el punto 4;

▼ **M6**

TM es la masa de ensayo media en kilogramos (kg) de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos del fabricante matriculados en el año civil pertinente;

en el caso de un vehículo de base completo vinculado a un vehículo completado, la masa de ensayo será la masa de ensayo de dicho vehículo de base;

en el caso de un vehículo de base incompleto vinculado a un vehículo completado, el valor de la masa de ensayo será el valor DM_{base} determinado de conformidad con el anexo III, parte A, punto 1.2.4, letra a);

▼ **M7**

TM_0 es 2 163,0 kg en 2025 y el valor en kilogramos (kg) determinado con arreglo al artículo 14, apartado 1, letra d), en los demás años civiles.

▼ **M5**

6.2.2. Objetivos de emisiones específicas de referencia de 2030 a 2034

Objetivos de emisiones específicas de referencia = Objetivo a escala del parque de la $UE_{2030} + \alpha \cdot (TM - TM_0)$

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE_{2030} es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.2

α es a_{2030} cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea igual o inferior a TM_0 , y a_{2021} cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea más elevada que TM_0

donde:

a_{2030} es $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo a escala del parque de la } UE_{2030}}{\text{emisiones medias}_{2021}}$

▼ M5

	a_{2021}	es lo definido en el punto 6.2.1
	emisiones medias ₂₀₂₁	es lo definido en el punto 6.2.1
	TM	es lo definido en el punto 6.2.1
	TM ₀	es lo definido en el punto 6.2.1
6.2.3.	Objetivos de emisiones específicas de referencia de 2035 en adelante	
	Objetivos de emisiones específicas de referencia = Objetivo a escala del parque de la UE ₂₀₃₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$	
	donde:	
	Objetivo a escala del parque de la UE ₂₀₃₅	es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.3
	α	es $a_{2035,L}$ cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea igual o inferior a TM ₀ , y $a_{2035,H}$ cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea más elevada que TM ₀
	donde:	
	$a_{2035,L}$	es $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo a escala del parque de la UE}_{2035}}{\text{emisiones medias}_{2021}}$
	$a_{2035,H}$	es $\frac{a_{2021} \cdot \text{Objetivo a escala del parque de la UE}_{2035}}{\text{Objetivo a escala del parque de la UE}_{2025}}$
	emisiones medias ₂₀₂₁	es lo definido en el punto 6.2.1
	TM	es lo definido en el punto 6.2.1
	TM ₀	es lo definido en el punto 6.2.1
6.3.	Objetivos de emisiones específicas de 2025 en adelante	
6.3.1.	Objetivos de emisiones específicas de 2025 a 2029	
	Objetivo de emisiones específicas = [objetivo de emisiones específicas de referencia - (ϕ_{targets} - objetivo a escala del parque de la UE ₂₀₂₅)] • factor ZLEV	
	donde:	
	objetivo de emisiones específicas de referencia	es el objetivo de emisiones específicas de referencia de CO ₂ determinado de conformidad con el punto 6.2.1
	ϕ_{targets}	es la media, ponderada sobre el número de vehículos comerciales ligeros nuevos de cada fabricante por separado, de todos los objetivos de emisiones específicas de referencia determinados de conformidad con el punto 6.2.1

▼ **M5**

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

donde:

y es la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque del fabricante de vehículos comerciales ligeros calculada como el número total de vehículos nuevos de emisión cero y de baja emisión, cuando cada uno de ellos se contabiliza como $ZLEV_{\text{specific}}$ de conformidad con la fórmula siguiente, dividido por el número total de vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en el año civil correspondiente:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{emisiones específicas de CO}_2}{50} \right)$$

x es 17 % en los años 2025 a 2029.

6.3.2. Objetivos de emisiones específicas de 2030 a 2034

Objetivo de emisiones específicas = objetivo de emisiones específicas de referencia - $(\theta_{\text{targets}} - \text{objetivo a escala del parque de la UE}_{2030})$

donde:

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

θ_{targets} es la media, ponderada sobre el número de vehículos comerciales ligeros nuevos de cada fabricante por separado, de todos los objetivos de emisiones específicas de referencia determinados de conformidad con el punto 6.2.2

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₀ es el valor determinado en el punto 6.1.2.

6.3.3. Objetivos de emisiones específicas de 2035 en adelante

Objetivo de emisiones específicas = objetivo de emisiones específicas de referencia - $(\theta_{\text{targets}} - \text{objetivo a escala del parque de la UE}_{2035})$

donde:

objetivo de emisiones específicas de referencia es el objetivo de emisiones específicas de referencia del fabricante determinado de conformidad con el punto 6.2.3

θ_{targets} es la media, ponderada sobre el número de vehículos comerciales ligeros nuevos de cada fabricante por separado, de todos los objetivos de emisiones específicas de referencia determinados de conformidad con el punto 6.2.3

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₅ es el valor determinado en el punto 6.1.3.

▼ **B**

ANEXO II

SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN DE LAS EMISIONES DE LOS
TURISMOS NUEVOS

PARTE A

Recogida de datos sobre turismos nuevos y determinación de la información
sobre el seguimiento de las emisiones de CO₂▼ **M3**

1 bis. ► **M6** Los Estados miembros registrarán, para cada año civil, los datos detallados que se indican a continuación respecto a cada turismo nuevo matriculado como vehículo de categoría M₁ en su territorio, y transmitirán esos datos a la Comisión, de conformidad con el artículo 7, apartado 2, en el formato establecido en la parte B, sección 2 bis: ◀

- 1) fabricante;
- 2) número de homologación de tipo y sus extensiones;
- 3) tipo, variante y versión;
- 4) marca y denominación comercial;
- 5) identificador de la familia de interpolación del vehículo;

▼ **M6**

- 5 bis) identificador de la familia de resistencia al avance en carretera o identificador de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera;

▼ **M3**

- 6) número de identificación del vehículo;
- 7) categoría de vehículo con homologación de tipo;
- 8) categoría de vehículo matriculado;
- 9) fecha de primera matriculación;

▼ **M6**

- 9 bis) carácter correspondiente a las disposiciones utilizadas para la homologación de tipo;

▼ **M3**

- 10) emisiones específicas de CO₂;
- 11) consumo de combustible;
- 12) masa en orden de marcha;
- 13) masa de ensayo;
- 14) tipo de combustible y modo de combustible;
- 15) consumo de energía eléctrica;
- 16) autonomía eléctrica;
- 17) código o códigos de ecoinnovación;
- 18) reducción de emisiones de CO₂ debida a la ecoinnovación;

▼ **M6**

▼ **M3**

- 20) cilindrada del motor;
- 21) potencia neta máxima.

▼ **M6**

▼ M6

2. Los datos detallados a que se refiere el punto 1 *bis* se extraerán del certificado de conformidad del turismo correspondiente, salvo que se indique otra cosa en la parte B, sección 2 *bis*, del presente anexo.

▼ M3

- 2 *bis*. En el caso de los vehículos que utilicen dos combustibles, a saber, gasolina y gas licuado de petróleo (GLP), o gasolina y gas natural comprimido (GNC), y en cuyos certificados de conformidad figuren valores de emisiones específicas de CO₂ para ambos tipos de combustible, los Estados miembros notificarán el valor para el GLP o el GNC, según proceda.

En el caso de los vehículos flexifuel que utilicen gasolina y etanol (E85), los Estados miembros notificarán el valor de las emisiones específicas de CO₂ para la gasolina.

▼ B

3. Los Estados miembros determinarán, respecto a cada año civil:
- a) el número total de nuevas matriculaciones de turismos nuevos que disponen de una homologación de tipo CE;
 - b) el número total de nuevas matriculaciones de turismos nuevos que disponen de una homologación individual;
 - c) el número total de nuevas matriculaciones de turismos nuevos que disponen de una homologación de tipo nacional en series cortas.

PARTE B**Formulario para la transmisión de datos**

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

SECCIÓN 1

DATOS DE SEGUIMIENTO AGREGADOS

Estado miembro ⁽¹⁾	
Año	
Número total de nuevas matriculaciones de turismos nuevos que disponen de una homologación de tipo CE	
Número total de nuevas matriculaciones de turismos nuevos que disponen de una homologación individual	
Número total de nuevas matriculaciones de turismos nuevos que disponen de una homologación de tipo nacional en series cortas	

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

▼ M3

▼ **M3**

SECCIÓN 2 bis

Datos de seguimiento detallados: por cada vehículo

► M6 Referencia a la parte A, punto 1 bis ◀	Datos detallados por vehículo matriculado	Fuentes de información Certificado de conformidad [anexo VIII del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión (*)], salvo que se indique otra cosa	
1)	Nombre del fabricante: denominación estándar en la UE ⁽¹⁾	Nombre asignado por la Comisión	
	Nombre del fabricante ⁽²⁾	0.5 o, en caso de más de un nombre de fabricante, el nombre registrado en la entrada 0.5.1	
2)	Número de homologación de tipo y sus extensiones	0.11	
3)	Tipo	0.2	
	Variante		
	Versión		
4)	Marca y denominación comercial	0.1 y 0.2.1	
5)	Identificador de la familia de interpolación del vehículo	0.2.3.1	
▼ M6	5 bis)	Identificador de la familia de resistencia al avance en carretera o	0.2.3.4
		identificador de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera	0.2.3.5
▼ M3	6)	Número de identificación del vehículo	0.10
		7)	Categoría de vehículo con homologación de tipo
	8)	Categoría de vehículo matriculado	Certificado de matriculación
	9)	Fecha de primera matriculación	Certificado de matriculación
▼ M6	9 bis)	Carácter correspondiente a las disposiciones utilizadas para la homologación de tipo	47
▼ M3		10)	Emisiones específicas de CO ₂ (g/km)
	11)		Consumo de combustible (l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km)

▼ **M3**

		Fuentes de información
► M6 Referencia a la parte A, punto 1 <i>bis</i> ◀	Datos detallados por vehículo matriculado	Certificado de conformidad [anexo VIII del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión (*)], salvo que se indique otra cosa
12)	Masa en orden de marcha (kg)	13
13)	Masa de ensayo (kg)	47.1.1

▼ **M6**

14)	Tipo de combustible	26
	Modo de combustible	26.1 23 (en el caso de los vehículos eléctricos de batería) 23.1 (en el caso de los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior).

▼ **M3**

15)	Consumo de energía eléctrica (Wh/km)	VEP: 49.5.1 VEH-CCE: 49.5.2
16)	Autonomía eléctrica (km)	VEP: 49.5.1 VEH-CCE: 49.5.2
17)	Código o códigos de ecoinnovación	49.3.1
18)	Reducción debida a la ecoinnovación (g de CO ₂ /km)	49.3.2.2

▼ **M6**

-------	--	--

▼ **M3**

20)	Capacidad del motor (cm ³)	25
21)	Potencia neta máxima (kW)	27.1 y 27.3

▼ **M6**

-------	--	--

▼ **M3**

Notas:

- 1) Lista publicada por la Comisión en CIRCABC.
- 2) En el caso de homologaciones de tipo nacionales en series cortas (HNSC) o de homologaciones individuales (HI), el nombre del fabricante se facilitará en la columna «Nombre del fabricante», mientras que en la columna «Nombre del fabricante: denominación estándar en la UE» se hará constar, según el caso, una de las indicaciones siguientes: «AA-HNSC» o «AA-HI».
- 3) Cuando un vehículo tenga anchuras de vía distintas, se indicará la anchura máxima.

▼ **M6**

-------	--	--

▼ **M3**

- (*) Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión, de 15 de abril de 2020, por el que se desarrolla el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que concierne a los requisitos administrativos para la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (DO L 163 de 26.5.2020).

▼ B*ANEXO III***SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN DE LAS EMISIONES DE LOS VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS NUEVOS**

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

1. Datos detallados

▼ M3**▼ M6**

1.1 *bis*. Notificaciones de los Estados miembros en relación con los vehículos matriculados como vehículos de categoría N₁

Los Estados miembros registrarán, para cada año civil, los datos detallados que se indican a continuación respecto a cada vehículo comercial ligero nuevo completo o completado que se matricule como vehículo de categoría N₁ en su territorio, y transmitirán esos datos a la Comisión, de conformidad con el artículo 7, apartado 2, en el formato establecido en la parte C, sección 2 *bis*:

1) fabricante (en el caso de los vehículos completados: fabricante del vehículo de base);

▼ M3

2) número de homologación de tipo y sus extensiones;

3) tipo, variante y versión;

4) marca y, en su caso, denominación comercial;

5) identificador de la familia de interpolación del vehículo;

▼ M6

5 *bis*) identificador de la familia de resistencia al avance en carretera o identificador de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera;

▼ M3

6) número de identificación del vehículo;

7) categoría de vehículo con homologación de tipo;

▼ M6

7 *bis*) vehículo completo o completado;

▼ M3

8) categoría de vehículo matriculado;

9) fecha de primera matriculación;

▼ M6

9 *bis*) carácter correspondiente a las disposiciones utilizadas para la homologación de tipo;

▼ M3

10) emisiones específicas de CO₂;

11) consumo de combustible;

▼ M6

12) masa en orden de marcha del vehículo completo o completado;

12 *bis*) en el caso de los vehículos completados, masa en orden de marcha del vehículo de base;

▼ M3

13) masa de ensayo;

14) tipo de combustible y modo de combustible;

▼ M3

- 15) consumo de energía eléctrica;
- 16) autonomía eléctrica;
- 17) código o códigos de ecoinnovación;
- 18) reducción de emisiones de CO₂ debida a la ecoinnovación;

▼ M6

▼ M3

- 20) cilindrada del motor;
- 21) potencia neta máxima;
- 22) masa máxima en carga técnicamente admisible.

▼ M6

▼ M1

- 1.2. Vehículos completados matriculados como vehículos de categoría N1

▼ M6

▼ M3

▼ M6

▼ M1

- 1.2.2. Notificaciones de los fabricantes

▼ M6

En relación con cada vehículo completado nuevo notificado por los Estados miembros de conformidad con el punto 1.1 *bis*, el fabricante del vehículo de base correspondiente notificará a la Comisión los datos especificados en las letras a) y b) del presente punto respecto de cada vehículo de base cuyo número de identificación de vehículo sea igual al del vehículo completado. Los datos se comunicarán en un plazo de tres meses a partir de la notificación al fabricante de los datos provisionales de conformidad con el artículo 7, apartado 4, párrafo segundo.

▼ M1

- a) en caso de que el vehículo completado se base en un vehículo de base incompleto:
 - i) número de identificación del vehículo,
 - ii) ► **M6** identificador de la familia de interpolación del vehículo indicado en el Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas, punto 6.2.6, ◀
 - iii) emisiones de CO₂ de seguimiento determinadas de acuerdo con el punto 1.2.4,

▼ M6

▼ M1

- vi) masa de seguimiento determinada de conformidad con el anexo I, parte B, punto 4.1,

▼ M6

- vii) masa en orden de marcha del vehículo de base incompleto.

▼ M1

b) en caso de que el vehículo completado se base en un vehículo de base completo:

- i) número de identificación del vehículo,
- ii) identificador de la familia de vehículos a que se refiere la letra a), inciso ii), del presente apartado,
- iii) emisiones específicas de CO₂ del vehículo de base,

▼ M6

iv) masa en orden de marcha del vehículo de base completo.

▼ M1

1.2.3. Cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂ y del objetivo de emisiones específicas

La Comisión utilizará los valores notificados por el fabricante del vehículo de base de conformidad con el punto 1.2.2 para calcular sus emisiones medias específicas de CO₂ y el objetivo de emisiones específicas en el año civil en el que se haya matriculado el vehículo completado vinculado, salvo si se cumplen las condiciones del punto 1.2.5, en cuyo caso se utilizarán los datos relativos a los vehículos completados.

▼ M6

En caso de que el fabricante del vehículo de base no notifique los datos mencionados en el punto 1.2.2, se utilizarán las emisiones específicas de CO₂ y la masa en orden de marcha notificadas por los Estados miembros en relación con el vehículo completado vinculado, de conformidad con el punto 1.1 *bis*, para determinar si el vehículo entra dentro del ámbito de aplicación del presente Reglamento, así como para calcular las emisiones medias específicas de CO₂ y el objetivo de emisiones específicas del fabricante del vehículo de base en cuestión.

▼ M1

1.2.4. Cálculo de las emisiones de CO₂ de seguimiento en caso de vehículos de base incompletos

▼ M6

A partir del año civil 2020, los fabricantes calcularán las emisiones de CO₂ de seguimiento correspondientes a cada uno de sus vehículos de base incompletos de acuerdo con el método de interpolación a que se refiere el anexo B7, puntos 3.2.3.2 o 3.2.4, del Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas, utilizando el mismo método que el aplicado para la homologación de tipo CE del vehículo de base con respecto a sus emisiones, en el que los términos serán los definidos en dichos puntos, con las excepciones siguientes:

a) Masa de un vehículo concreto

El término «TM_{ind}» mencionado en el anexo B7, puntos 3.2.3.2.1 o 3.2.4.1.1.1, del Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas se sustituirá por la masa por defecto del vehículo de base, DM_{base}. Si la DM_{base} es inferior a la masa de ensayo del vehículo «Low» de la familia de interpolación (TM_L), TM_{ind} se sustituirá por TM_L. Si la DM_{base} es superior a la masa de ensayo del vehículo «High» de la familia de interpolación (TM_H), TM_{ind} se sustituirá por TM_H.

DM_{base} se determinará aplicando la fórmula siguiente:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + 0,28 \times (TPMLM - MRO_{base} \times B_0 - 25 \text{ kg})$$

▼ **M6**

donde:

MRO_{base} es la masa en orden de marcha del vehículo de base, tal como se define en el punto 3.2.5 del Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas,

B_0 es el valor de masa de la carrocería, que corresponde a 1,375 hasta el año civil 2022 y a 1,351 para los años civiles de 2023 a 2034,

TPMLM es la masa máxima en carga técnicamente admisible, tal como se define en el punto 3.2.23 del Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas.

b) Resistencia a la rodadura de un vehículo concreto

La resistencia a la rodadura del vehículo de base se utilizará a efectos del anexo B7, puntos 3.2.3.2.2.2. o 3.2.4.1.1.2, del Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas.

c) Influencia aerodinámica de un vehículo concreto

En el caso de un vehículo de base incompleto que pertenezca a una familia de matrices de resistencia al avance en carretera, el fabricante determinará el término « $A_{f,ind}$ » a que se refiere el anexo B7, punto 3.2.4.1.1.3, del Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas, de conformidad con una de las opciones siguientes:

- i) área frontal del vehículo representativo de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en m^2 ;
- ii) valor medio del área frontal del vehículo «High» y del vehículo «Low» de la familia de interpolación, en m^2 ;
- iii) área frontal del vehículo «High» de la familia de interpolación, en caso de que no se utilice el método de interpolación, en m^2 .

En el caso de un vehículo de base incompleto que no pertenezca a una familia de matrices de resistencia al avance en carretera, el término « $f_{2,ind}$ » a que se refiere el anexo B7, punto 3.2.3.2.2.4, del Reglamento n.º 154 de las Naciones Unidas, será igual a una de las opciones siguientes:

- i) el valor medio de los términos « $f_{2,L}$ » y « $f_{2,H}$ » a que se refiere el citado punto;
- ii) el término « $f_{2,H}$ » a que se refiere el citado punto.

▼ **M1**

1.2.5. Representatividad del valor de seguimiento de CO₂

La Comisión evaluará cada año la representatividad de la media de las emisiones de CO₂ de seguimiento notificadas por el fabricante del vehículo de base con respecto a la media de las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos completados vinculados matriculados en el año civil pertinente. La Comisión informará al fabricante del vehículo de base de la divergencia observada entre dichos valores.

▼ M1

En caso de que durante cada uno de los dos años civiles sucesivos se observe una divergencia del 4 % o más, la Comisión utilizará la media de las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos completados en el año civil siguiente para calcular las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante del vehículo de base o del conjunto de vehículos de ese año.

▼ M6

2. Los datos detallados a que se refiere el punto 1.1 *bis* se extraerán del certificado de conformidad del vehículo comercial ligero correspondiente, salvo que se indique otra cosa en la parte C, sección 2 *bis*.

▼ M3

- 2 *bis*. En el caso de los vehículos que utilicen dos combustibles, a saber, gasolina y gas licuado de petróleo (GLP), o gasolina y gas natural comprimido (GNC), y en cuyos certificados de conformidad figuren valores de emisiones específicas de CO₂ para ambos tipos de combustible, los Estados miembros notificarán el valor para el GLP o el GNC, según proceda.

En el caso de los vehículos flexifuel que utilicen gasolina y etanol (E85), los Estados miembros notificarán el valor de las emisiones específicas de CO₂ para la gasolina.

▼ B

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

▼ M6**▼ B**

- C. Formularios para la transmisión de datos
Para cada año, los Estados miembros notificarán los datos a que se refiere la parte A, puntos 1 y 3, en los formularios siguientes:

▼ **B**

Sección 1

Datos de seguimiento agregados

Estado miembro ⁽¹⁾	
Año	
Número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos que disponen de una homologación de tipo CE	
Número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos que disponen de una homologación individual	
Número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos que disponen de una homologación de tipo nacional en series cortas	
Número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos que disponen de una homologación de tipo multifásico (en su caso)	

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

▼ **M3**

Sección 2 bis

Datos de seguimiento detallados: por cada vehículo

	Datos detallados por vehículo matriculado	Fuentes de información
► M6 Referencia a la parte A, punto 1.1 bis ◀		Certificado de conformidad [anexo VIII del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión], salvo que se indique otra cosa
▼ M6	1) Nombre del fabricante: denominación estándar en la UE ⁽¹⁾	Nombre asignado por la Comisión
	Nombre del fabricante ⁽²⁾	0.5 o, en el caso de los vehículos que disponen de homologación de tipo multifásico, 0.5.1 (nombre del fabricante del vehículo de base)
▼ M3	2) Número de homologación de tipo y sus extensiones	0.11
	3) Tipo	0.2
Versión		
4)	Marca y denominación comercial	0.1 y 0.2.1
5)	Identificador de la familia de interpolación del vehículo	0.2.3.1

▼ **M3**

► M6 Referencia a la parte A, punto 1.1 <i>bis</i> ◀	Datos detallados por vehículo matriculado	Fuentes de información Certificado de conformidad [anexo VIII del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión], salvo que se indique otra cosa
---	---	--

▼ **M6**

5 <i>bis</i>)	Identificador de la familia de resistencia al avance en carretera o identificador de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera	0.2.3.4 0.2.3.5
----------------	---	--------------------

▼ **M3**

6)	Número de identificación del vehículo	0.10
7)	Categoría de vehículo con homologación de tipo	0.4

▼ **M6**

7 <i>bis</i>)	Vehículo completo o completado	0.4
----------------	--------------------------------	-----

▼ **M3**

8)	Categoría de vehículo matriculado	Certificado de matriculación
9)	Fecha de primera matriculación	Certificado de matriculación

▼ **M6**

9 <i>bis</i>)	Carácter correspondiente a las disposiciones utilizadas para la homologación de tipo	47
----------------	--	----

▼ **M3**

10)	Emisiones específicas de CO ₂ (g/km)	49.4 en ciclo mixto o, cuando corresponda, ponderadas y en ciclo mixto
11)	Consumo de combustible (l/100 km o m ³ /100 km o kg/100 km)	49.4 en ciclo mixto o, cuando corresponda, ponderadas y en ciclo mixto

▼ **M6**

12)	Masa en orden de marcha del vehículo completo o completado	13
12 <i>bis</i>)	Masa en orden de marcha del vehículo de base (en caso de vehículo completado)	14

▼ **M3**

13)	Masa de ensayo (vehículos completos y completados) (kg)	47.1.1
-----	---	--------

▼ **M3**

► M6 Referencia a la parte A, punto 1.1 <i>bis</i> ◀	Datos detallados por vehículo matriculado	Fuentes de información Certificado de conformidad [anexo VIII del Reglamento de Ejecución (UE) 2020/683 de la Comisión], salvo que se indique otra cosa
---	---	--

▼ **M6**

14)	Tipo de combustible	26
	Modo de combustible	26.1 23 (en el caso de los vehículos eléctricos de batería) 23.1 (en el caso de los vehículos eléctricos híbridos con carga exterior)

▼ **M3**

15)	Consumo de energía eléctrica (Wh/km)	VEP: 49.5.1 VEH-CCE: 49.5.2
16)	Autonomía eléctrica (km)	VEP: 49.5.1 VEH-CCE: 49.5.2
17)	Código o códigos de ecoinnovación	49.3.1
18)	Reducción debida a la ecoinnovación (g de CO ₂ /km)	49.3.2.2

▼ **M6**

-------	--	--

▼ **M3**

20)	Capacidad del motor (cm ³)	25
21)	Potencia neta máxima (kW)	27.1 y 27.3

▼ **M6**

22)	Masa máxima en carga técnicamente admisible (TPMLM)	16.1

▼ **M3**

Notas:

- 1) Lista publicada por la Comisión en CIRCABC.
- 2) En el caso de homologaciones de tipo nacionales en series cortas (HNSC) o de homologaciones individuales (HI), el nombre del fabricante se facilitará en la columna «Nombre del fabricante», mientras que en la columna «Nombre del fabricante: denominación estándar en la UE» se hará constar, según el caso, una de las indicaciones siguientes: «HNSC» o «HI».
- 3) Cuando un vehículo tenga anchuras de vía distintas, se indicará la anchura máxima.

▼ **M6**

-------	--	--



ANEXO IV

REGLAMENTOS DEROGADOS Y RELACIÓN DE SUS MODIFICACIONES SUCESIVAS

Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo	(DO L 140 de 5.6.2009, p. 1).
Reglamento (UE) n.º 397/2013 de la Comisión	(DO L 120 de 1.5.2013, p. 4).
Reglamento (UE) n.º 333/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo	(DO L 103 de 5.4.2014, p. 15).
Reglamento Delegado (UE) 2015/6 de la Comisión	(DO L 3 de 7.1.2015, p. 1).
Reglamento Delegado (UE) 2017/1502 de la Comisión	(DO L 221 de 26.8.2017, p. 4).
Reglamento Delegado (UE) 2018/649 de la Comisión	(DO L 108 de 27.4.2018, p. 14).
Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo	(DO L 145 de 31.5.2011, p. 1).
Reglamento Delegado (UE) n.º 205/2012 de la Comisión	(DO L 72 de 10.3.2012, p. 2).
Reglamento (UE) n.º 253/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo	(DO L 84 de 20.3.2014, p. 38).
Reglamento Delegado (UE) n.º 404/2014 de la Comisión	(DO L 121 de 24.4.2014, p. 1).
Reglamento Delegado (UE) 2017/748 de la Comisión	(DO L 113 de 29.4.2017, p. 9).
Reglamento Delegado (UE) 2017/1499 de la Comisión	(DO L 219 de 25.8.2017, p. 1).



ANEXO V

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Reglamento (CE) n.º 443/2009	Reglamento (UE)n.º 510/2011	Presente Reglamento
Artículo 1, párrafo primero	Artículo 1, apartado 1	Artículo 1, apartado 1
Artículo 1, párrafo segundo	Artículo 1, apartado 2	Artículo 1, apartado 2
Artículo 1, párrafo tercero	—	Artículo 1, apartado 3
—	—	Artículo 1, apartado 4
—	—	Artículo 1, apartado 5
—	—	Artículo 1, apartado 6
—	—	Artículo 1, apartado 7
Artículo 2, apartado 1	Artículo 2, apartado 1	Artículo 2, apartado 1
Artículo 2, apartado 2	Artículo 2, apartado 2	Artículo 2, apartado 2
Artículo 2, apartado 3	Artículo 2, apartado 3	Artículo 2, apartado 3
Artículo 2, apartado 4	Artículo 2, apartado 4	Artículo 2, apartado 4
Artículo 3, apartado 1, parte introductoria	Artículo 3, apartado 1, parte introductoria	Artículo 3, apartado 1, parte introductoria
Artículo 3, apartado 1, letras a) y b)	Artículo 3, apartado 1, letras a) y b)	Artículo 3, apartado 1, letras a) y b)
—	Artículo 3, apartado 1, letras c), d) y e)	Artículo 3, apartado 1, letras c), d) y e)
Artículo 3, apartado 1, letras c) y d)	Artículo 3, apartado 1, letras f) y g)	Artículo 3, apartado 1, letras f) y g)
Artículo 3, apartado 1, letra f)	Artículo 3, apartado 1, letra h)	Artículo 3, apartado 1, letra h)
Artículo 3, apartado 1, letra e)	Artículo 3, apartado 1, letra j)	Artículo 3, apartado 1, letra i)
Artículo 3, apartado 1, letra g)	Artículo 3, apartado 1, letra i)	Artículo 3, apartado 1, letra j)
—	—	Artículo 3, apartado 1, letras k), l) y m)
—	Artículo 3, apartado 1, letra k)	Artículo 3, apartado 1, letra n)
Artículo 3, apartado 2	Artículo 3, apartado 2	Artículo 3, apartado 2
Artículo 4, párrafo primero	Artículo 4, párrafo primero	Artículo 4, apartado 1, parte introductoria, letras a) y b)
—	—	Artículo 4, apartado 1, letra c)
—	Artículo 4, párrafo segundo	Artículo 4, apartado 2
Artículo 4, párrafo segundo	Artículo 4, párrafo tercero	Artículo 4, apartado 3

▼B

Reglamento (CE) n.º 443/2009	Reglamento (UE)n.º 510/2011	Presente Reglamento
Artículo 5	Artículo 5	—
Artículo 5 <i>bis</i>	—	Artículo 5
Artículo 6	Artículo 6	—
Artículo 7, apartado 1	Artículo 7, apartado 1	Artículo 6, apartado 1
Artículo 7, apartado 2, letras a) b) y c)	Artículo 7, apartado 2, letras a) b) y c)	Artículo 6, apartado 2, letras a) b) y c)
—	—	Artículo 6, apartado 2, letra d)
Artículo 7, apartado 3	Artículo 7, apartado 3	Artículo 6, apartado 3
Artículo 7, apartado 4	Artículo 7, apartado 4	Artículo 6, apartado 4
Artículo 7, apartado 5	Artículo 7, apartado 5	Artículo 6, apartado 5
Artículo 7, apartado 6	Artículo 7, apartado 6	Artículo 6, apartado 6
Artículo 7, apartado 7	Artículo 7, apartado 7	Artículo 6, apartado 7
Artículo 8, apartado 1	Artículo 8, apartado 1	Artículo 7, apartado 1
Artículo 8, apartado 2	Artículo 8, apartado 2	Artículo 7, apartado 2
Artículo 8, apartado 3	Artículo 8, apartado 3	Artículo 7, apartado 3
Artículo 8, apartado 4, párrafos primero y segundo	Artículo 8, apartado 4, párrafos primero y segundo	Artículo 7, apartado 4, párrafos primero y segundo
Artículo 8, apartado 4, párrafo tercero	Artículo 8, apartado 4, párrafo primero	Artículo 7, apartado 4, párrafo tercero
Artículo 8, apartado 5, párrafo primero	Artículo 8, apartado 5	Artículo 7, apartado 5, párrafo primero
Artículo 8, apartado 5, párrafo segundo	Artículo 8, apartado 6	Artículo 7, apartado 5, párrafo segundo
Artículo 8, apartado 6	Artículo 8, apartado 7	—
Artículo 8, apartado 7	Artículo 8, apartado 8	Artículo 7, apartado 6, párrafo primero
—	—	Artículo 7, apartado 6, párrafo segundo
Artículo 8, apartado 8	—	—
Artículo 8, apartado 9, párrafo primero	Artículo 8, apartado 9, párrafo primero	Artículo 7, apartado 7
Artículo 8, apartado 9, párrafo segundo	Artículo 8, apartado 9, párrafo segundo	Artículo 7, apartado 8
—	—	Artículo 7, apartado 9
—	—	Artículo 7, apartado 10
—	Artículo 8, apartado 10	Artículo 7, apartado 11
Artículo 9, apartado 1	Artículo 9, apartado 1	Artículo 8, apartado 1

▼B

Reglamento (CE) n.º 443/2009	Reglamento (UE)n.º 510/2011	Presente Reglamento
Artículo 9, apartado 2, párrafo primero, parte introductoria	Artículo 9, apartado 2, párrafo primero, parte introductoria	Artículo 8, apartado 2, párrafo primero, primera parte
Artículo 9, apartado 2, párrafo primero, letra a)	Artículo 9, apartado 2, párrafo primero, letra a)	—
Artículo 9, apartado 2, párrafo primero, letra b)	Artículo 9, apartado 2, párrafo primero, letra b)	Artículo 8, apartado 2, párrafo primero, segunda parte
Artículo 9, apartado 2, párrafo segundo	Artículo 9, apartado 2, párrafo segundo	Artículo 8, apartado 2, párrafo segundo
Artículo 9, apartado 3	Artículo 9, apartado 3	Artículo 8, apartado 3
Artículo 9, apartado 4	Artículo 9, apartado 4	Artículo 8, apartado 4
Artículo 10, apartado 1, parte introductoria	Artículo 10, apartado 1, parte introductoria	Artículo 9, apartado 1, parte introductoria
Artículo 10, apartado 1, letras a) a e)	Artículo 10, apartado 1, letras a) a e)	Artículo 9, apartado 1, letras a) a e)
—	—	Artículo 9, apartado 1, letra f)
Artículo 10, apartado 2	Artículo 10, apartado 2	Artículo 9, apartado 2
—	—	Artículo 9, apartado 3
Artículo 11, apartado 1	Artículo 11, apartado 1	Artículo 10, apartado 1
Artículo 11, apartado 2	Artículo 11, apartado 2	Artículo 10, apartado 2
Artículo 11, apartado 3	Artículo 11, apartado 3	Artículo 10, apartado 3, párrafo primero
—	—	Artículo 10, apartado 3, párrafo segundo
Artículo 11, apartado 4, párrafo primero	—	Artículo 10, apartado 4, párrafo primero
Artículo 11, apartado 4, párrafo segundo, parte introductoria	—	Artículo 10, apartado 4, párrafo segundo, parte introductoria
Artículo 11, apartado 4, párrafo segundo, letra a)	—	Artículo 10, apartado 4, párrafo segundo, letra a)
Artículo 11, apartado 4, párrafo segundo, letra b)	—	—
Artículo 11, apartado 4, párrafo segundo, letra c)	—	Artículo 10, apartado 4, párrafo segundo, letra b)
—	—	Artículo 10, apartado 4, párrafo segundo, letra c)
Artículo 11, apartado 4, párrafos tercero y cuarto	—	Artículo 10, apartado 4, párrafos tercero y cuarto

▼B

Reglamento (CE) n.º 443/2009	Reglamento (UE)n.º 510/2011	Presente Reglamento
Artículo 11, apartado 5	Artículo 11, apartado 4	Artículo 10, apartado 5
Artículo 11, apartado 6	Artículo 11, apartado 5	Artículo 10, apartado 6
Artículo 11, apartado 7	Artículo 11, apartado 6	Artículo 10, apartado 7
Artículo 11, apartado 8	Artículo 11, apartado 7	Artículo 10, apartado 8
Artículo 11, apartado 9	Artículo 11, apartado 8	Artículo 10, apartado 9
Artículo 12, apartado 1, párrafo primero	Artículo 12, apartado 1, párrafo primero	Artículo 11, apartado 1, párrafo primero
Artículo 12, apartado 1, párrafo segundo	—	Artículo 11, apartado 1, párrafo segundo
Artículo 12, apartado 1, párrafo tercero	Artículo 12, apartado 1, párrafo segundo	Artículo 11, apartado 1, párrafo tercero
—	—	Artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto
Artículo 12, apartado 2	Artículo 12, apartado 2	Artículo 11, apartado 2, parte introductoria, letras a), b), y c), y letra d), primera parte
—	—	Artículo 11, apartado 2, letra d), última parte
Artículo 12, apartado 3	Artículo 12, apartado 3	Artículo 11, apartado 3
Artículo 12, apartado 4	Artículo 12, apartado 4	Artículo 11, apartado 4
—	—	Artículo 12
—	—	Artículo 13
Artículo 13, apartado 1	—	—
—	Artículo 13, apartado 1	—
—	—	Artículo 14, título
—	—	Artículo 14, apartado 1, párrafo primero, parte introductoria
Artículo 13, apartado 2, párrafos primero y segundo	—	Artículo 14, apartado 1, letra a)
—	Artículo 13, apartado 5	Artículo 14, apartado 1, letra b)
—	—	Artículo 14, apartado 1, letras c) y d)
Artículo 13, apartado 2, párrafo tercero	Artículo 13, apartado 5	Artículo 14, apartado 2
—	—	Artículo 15, apartado 1
—	—	Artículo 15, apartado 2
—	—	Artículo 15, apartado 3

▼B

Reglamento (CE) n.º 443/2009	Reglamento (UE)n.º 510/2011	Presente Reglamento
—	Artículo 13, apartado 2	—
—	—	Artículo 15, apartado 4, primera parte
Artículo 13, apartado 3	Artículo 13, apartado 6, párrafo primero	Artículo 15, apartado 4, segunda parte
—	Artículo 13, apartado 4	—
Artículo 13, apartado 4	Artículo 13, apartado 6, párrafo segundo	—
Artículo 13, apartado 5	—	—
Artículo 13, apartado 6	Artículo 13, apartado 3	—
—	—	Artículo 15, apartado 5
—	—	Artículo 15, apartado 6
Artículo 13, apartado 7, párrafo primero	Artículo 13, apartado 6, párrafo tercero	Artículo 15, apartado 7
Artículo 13, apartado 7, párrafo segundo	Artículo 13, apartado 6, párrafo cuarto	Artículo 15, apartado 8
Artículo 14, apartado 1	Artículo 14, apartado 1	Artículo 16, apartado 1
Artículo 14, apartado 2	Artículo 14, apartado 2	Artículo 16, apartado 2
Artículo 14, apartado 3	Artículo 14, apartado 2 <i>bis</i>	Artículo 16, apartado 3
Artículo 14 bis, apartado 1	Artículo 15, apartado 3	Artículo 17, apartado 1
Artículo 14 <i>bis</i> , apartado 2	Artículo 15, apartado 1	Artículo 17, apartado 2
Artículo 14 <i>bis</i> , apartado 3	Artículo 16	Artículo 17, apartado 3
Artículo 14 <i>bis</i> , apartado 4	Artículo 15, apartado 2	Artículo 17, apartado 4
Artículo 14 <i>bis</i> , apartado 5	Artículo 17	Artículo 17, apartado 5
Artículo 15	—	—
—	—	Artículo 18
Artículo 16	Artículo 18	Artículo 19
—	—	Anexo I, parte A, punto 6
Anexo I	—	Anexo I, parte A, puntos 1 a 5
—	—	Anexo I, parte B, punto 6
—	Anexo I	Anexo I, parte B
Anexo II, parte A	—	Anexo II, parte A
Anexo II, parte B	—	—
Anexo II, parte C	—	Anexo II, parte B
—	Anexo II	Anexo III
—	—	Anexo IV
—	—	Anexo V