



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 11.7.2012
COM(2012) 393 final

2012/0190 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica el Reglamento (CE) n° 443/2009 a fin de definir las normas para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos

{SWD(2012) 213 final}
{SWD(2012) 214 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

- **Contexto general**

La UE tiene el objetivo declarado de limitar el cambio climático a un aumento de la temperatura de 2 °C por encima de los niveles preindustriales. Para ello, las emisiones globales deben tocar techo antes de 2020 y reducirse en un mínimo del 50 % en el mundo de aquí a 2050 respecto a 1990. El Consejo Europeo volvió a confirmar el objetivo de la UE de una reducción del 80-95 % en 2050 respecto a 1990 en el marco de la necesaria disminución que deben registrar los países desarrollados como grupo.

Las políticas actuales solo darían lugar a una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) de aproximadamente un 40 % de aquí a 2050. La *Hoja de ruta hacia una economía hipocarbónica competitiva en 2050*¹ de la Comisión establece la manera de cumplir el objetivo de 2050 de reducir las emisiones interiores en un 80 % del modo más rentable. La Hoja de ruta pone de manifiesto que todos los sectores de la economía deberán contribuir y, dependiendo de la hipótesis y respecto a 1990, las emisiones del transporte han de cifrarse entre + 20 % y – 9 % para 2030 y disminuir entre el 54 % y el 67 % para 2050².

Mientras que las emisiones de otros sectores disminuyen en general, el transporte por carretera es uno de los pocos sectores en que las emisiones han aumentado rápidamente. Entre 1990 y 2008, las emisiones procedentes del transporte por carretera aumentaron en un 26 %. En 2008, alrededor del 70 % de las emisiones de CO₂ del transporte procedieron del transporte por carretera³. Como consecuencia de ello, es la segunda fuente más importante de emisión de gases de efecto invernadero en la UE y representa en torno a la quinta parte del total de las emisiones de CO₂ de la Unión.

En marzo de 2011, la Comisión adoptó la *Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*, que establece una estrategia de transportes con vistas a conseguir una reducción de las emisiones de GEI del transporte cifrada en el 60 % para 2050.

- **El Reglamento**

El Reglamento (CE) n° 443/2009 establece el marco de reducción de CO₂ del parque de turismos nuevos hasta 2020. El Reglamento contempla una operación en dos fases. Se han fijado las normas para el cumplimiento del objetivo, hasta 2015. En cuanto al segundo período, hasta 2020, el objetivo no puede cumplirse sin ejecutar las normas para el cumplimiento necesarias, que se determinarán en una revisión. Este objetivo se estableció en el proceso de codecisión y no se reconsidera en la revisión.

No determinar o no aplicar las normas tendría un efecto nefasto en los fabricantes de vehículos y en los proveedores de piezas, los cuales necesitan disfrutar de seguridad jurídica en relación con la tecnología y los vehículos que tendrán que alcanzar el objetivo.

¹ COM(2011) 112 final.

² Excepto las emisiones marítimas internacionales.

³ *EU transport in figures 2011*, Comisión Europea.

Las normas constituyen aspectos del cumplimiento que inciden en la manera de alcanzar el objetivo en materia de emisiones. Las normas fundamentales del Reglamento vigente incluyen la curva de valores límite definida por el parámetro de utilidad y la función que describe la relación entre el parámetro de utilidad y las emisiones de CO₂ (fijación de la forma y la pendiente). Otras normas son el régimen de primas por exceso de emisiones, las ecoinnovaciones, las excepciones, la puesta en común, la introducción progresiva de los objetivos y la concesión de supercréditos por un período de tiempo limitado.

2. CONSULTA CON LAS PARTES INTERADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

Consulta de las partes interesadas

- *Asesoramiento externo*

Un estudio externo titulado «Material de apoyo para la revisión del Reglamento (CE) nº 443/2009 sobre las emisiones de CO₂ de los turismos» (*Support for the revision of Regulation (EC) 443/2009 on CO₂ emissions from cars*⁴) ha aportado el elemento de análisis principal subyacente a esta propuesta e incluye una evaluación de las diferentes normas para el cumplimiento, valorando sus costes. Se ha empleado el modelo PRIMES-TREMOVE para evaluar el impacto general de los objetivos para 2020.

- *Consulta de las partes interesadas*

Se ha consultado oficialmente a las partes interesadas mediante un cuestionario en línea y una reunión con ellas. Las reacciones de las partes interesadas se han tenido en cuenta a la hora de evaluar las distintas opciones de regulación de las emisiones de CO₂ de los automóviles.

– Consulta pública

Se llevó a cabo una consulta pública en línea en otoño de 2011. En general, las respuestas suelen indicar claramente que la regulación de las emisiones de los vehículos es importante y que debe realizarse con objetivos a largo plazo en materia de GEI, basarse en la media de emisiones de los vehículos nuevos y ser tecnológicamente neutra. Hubo gran división de opiniones sobre si la legislación vigente funciona bien o no. La razón principal parece ser que muchos creen que la legislación vigente no es lo suficientemente rigurosa. La fijación de objetivos para después de 2020 concita un amplio apoyo, independientemente de otras medidas que puedan aplicarse. Los resultados de la consulta pública se han resumido y publicado⁵.

– Reunión de las partes interesadas

El 6 de diciembre de 2011 se celebró una reunión de las partes interesadas. Se presentó el estudio concluido y se han publicado las comunicaciones de la reunión y un resumen de los debates⁶. Los participantes no expresaron ningún desacuerdo sustancial con el análisis

⁴ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicules/cars/docs/study_car_2011_en.pdf

⁵ http://ec.europa.eu/clima/consultations/0012/index_en.htm

⁶ http://ec.europa.eu/clima/events/0048/index_en.htm

presentado. Las ONG declararon que, ya que los costes son inferiores a lo previsto anteriormente, los objetivos deberían ser más exigentes.

Evaluación de impacto

Se han elaborado una evaluación de impacto conjunta en apoyo de la propuesta actual y una propuesta equivalente de modificar el Reglamento (UE) nº 510/2011. Se ha adoptado un amplio planteamiento para determinar las opciones políticas abarcando los temas planteados en la legislación, los derivados de la aplicación y los evaluados en los estudios que analizan los planteamientos posibles para mejorar la eficacia de la legislación. Se analizaron los aspectos siguientes:

- a) la opción de no hacer nada;
- b) normas para cumplir el objetivo para los automóviles;
- c) simplificación y reducción de la carga administrativa;
- d) adaptación al nuevo ciclo de ensayos;
- e) forma y exigencia de la legislación después de 2020.

Basándose en un análisis de sus repercusiones económicas, ambientales y sociales, la evaluación de impacto ha llegado a las conclusiones siguientes:

- El parámetro de utilidad debe seguir siendo la masa en el caso de los turismos; la curva de valores límite debe seguir siendo lineal.
- Las pruebas indican que la pendiente de la curva debe fijarse en un nivel relativamente bajo para reducir las distorsiones del mercado.
- La prima por exceso de emisiones debe mantenerse a 95 EUR por g/km y por vehículo.
- El Reglamento debería actualizarse para ajustarlo al Tratado de Lisboa.
- El procedimiento de excepción debe simplificarse mediante la introducción de una excepción «de minimis» a la obligación de tener un objetivo de CO₂ a que puedan acogerse los fabricantes más pequeños. Además, deberá contemplarse una mayor flexibilidad en cuanto a la fecha de concesión de excepciones a los fabricantes más pequeños.

3. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

La UE ya actuó en este ámbito al adoptar el Reglamento (CE) nº 443/2009, basado en el capítulo de medio ambiente del Tratado. Asimismo, el mercado único ofrece motivos para actuar a escala de la UE en vez de hacerlo a la nacional, a fin de garantizar unos requisitos comunes en toda la Unión y, por lo tanto, reducir al mínimo los costes para los fabricantes.

La adopción de la propuesta no dará lugar a la derogación de ninguna disposición legal vigente.

Resumen de la acción propuesta

La propuesta modifica el Reglamento para aplicar las normas encaminadas a cumplir el objetivo de 95 g de CO₂/km para los turismos nuevos, que debe alcanzarse en 2020. Las principales normas aplicadas son las siguientes:

- El parámetro de utilidad sigue siendo la masa del vehículo en orden de marcha.
- La curva de valores límite sigue siendo lineal, con una inclinación del 60 % respecto al parque de referencia, que se mantiene en el parque de 2006 en consonancia con la curva de valores límite de 2015.
- Se introducirán entre 2020 y 2023 supercréditos para los turismos que emitan menos de 35 g de CO₂/km con un multiplicador de 1,3 y limitándose a una cifra acumulada de 20 000 vehículos por fabricante mientras esté vigente el régimen.
- El objetivo respecto a las excepciones para los fabricantes especializados se actualiza para 2020.
- Los fabricantes responsables de menos de 500 matriculaciones de turismos nuevos por año están exentos de la obligación de tener un objetivo de CO₂.
- Se contempla una mayor flexibilidad en el calendario de las decisiones de concesión de excepciones para los pequeños fabricantes.
- Se mantienen las ecoinnovaciones cuando se aplique un procedimiento de ensayo revisado.
- La prima por exceso de emisiones se mantiene en 95 EUR por g/km y por vehículo.
- Las disposiciones sobre el procedimiento de comité se han actualizado para que sean compatibles con el Tratado de Lisboa.

Como la industria se beneficia de indicaciones sobre el régimen reglamentario que se aplicará después de 2020, la propuesta prevé que se proceda a una nueva revisión a más tardar el 31 de diciembre de 2014.

4. REPERCUSIONES PRESUPUETARIAS

La propuesta no exige nuevos recursos financieros.

5. ASPECTOS FACULTATIVOS

- Cláusula de reexamen/revisión/expiración

La propuesta incluye una cláusula de reexamen.

- Espacio Económico Europeo

El acto propuesto es pertinente a efectos del Espacio Económico Europeo y, por consiguiente, debe hacerse extensivo a su territorio.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

que modifica el Reglamento (CE) n° 443/2009 a fin de definir las normas para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁷,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁸,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El artículo 13, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros⁹, dispone que la Comisión debe revisar las normas para alcanzar el objetivo de 95 g de CO₂/km para 2020 de forma rentable y, en particular, la fórmula establecida en el anexo I y las excepciones contempladas en el artículo 11. La propuesta de modificación del Reglamento debe ser tan neutra como sea posible desde el punto de vista de la competencia, además de ser sostenible y equitativa desde el punto de vista social.
- (2) Procede aclarar que, a efectos de la verificación del cumplimiento del objetivo de 95 g de CO₂/km, las emisiones de CO₂ deben seguir midiéndose de conformidad con el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento

⁷ DO C de , p. .

⁸ DO C de , p. .

⁹ DO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

de los vehículos¹⁰, así como con sus medidas de ejecución y mediante tecnologías innovadoras.

- (3) Reconociendo los altos costes de investigación y desarrollado y unitarios de producción de las generaciones anteriores de vehículos hipocarbónicos, procede agilizar y facilitar, con carácter provisional y hasta cierto límite, su proceso de introducción en el mercado de la Unión en sus fases iniciales de comercialización.
- (4) Reconociendo las repercusiones desproporcionadas en los fabricantes más pequeños derivadas del cumplimiento de objetivos de emisiones específicos definidos en función de la utilidad de los vehículos, la elevada carga administrativa del procedimiento de excepción y el beneficio únicamente marginal desde el punto de vista de la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos vendidos por esos fabricantes, los productores que produzcan anualmente menos de 500 turismos nuevos están excluidos del ámbito de aplicación del objetivo de emisiones específicas y de la prima por exceso de emisiones.
- (5) El procedimiento de concesión de excepciones para los pequeños fabricantes se debe simplificar para permitir más flexibilidad en cuanto al calendario de presentación de la solicitud de excepción por parte de los fabricantes y la decisión de concederlas por parte de la Comisión.
- (6) Debe mantenerse el procedimiento de concesión de excepciones a los fabricantes especializados para 2020. No obstante, con el fin de garantizar que el esfuerzo de reducción exigido a los fabricantes especializados sea coherente con el de los grandes fabricantes, se debe aplicar desde 2020 un objetivo de un 45 % menos que las emisiones medias específicas de los fabricantes especializados en 2007.
- (7) Para permitir a la industria del automóvil realizar inversiones a largo plazo e innovar, conviene indicar cómo debe modificarse el presente Reglamento de cara al período posterior a 2020. Estas indicaciones deben basarse en una evaluación del porcentaje de reducción necesario en consonancia con los objetivos climáticos a largo plazo de la Unión y de sus repercusiones en la creación de tecnología rentable de reducción de CO₂ para los automóviles. Conviene, por lo tanto, que estos aspectos se revisen, que la Comisión presente un informe y, si procede, las propuestas apropiadas en materia de objetivos para después de 2020.
- (8) El Reglamento exige que la Comisión lleve a cabo una evaluación de impacto con el fin de revisar los procedimientos de ensayo para que reflejen debidamente el comportamiento real de los vehículos en materia de emisiones de CO₂. Este trabajo se está efectuando mediante la elaboración de un procedimiento mundial de ensayo de vehículos ligeros en el marco de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, el cual no ha concluido todavía. En vista de ello, el anexo I del Reglamento (CE) nº 443/2009 establece límites de emisión para 2020 medidos con arreglo al Reglamento (CE) nº 715/2007 y al anexo XII del Reglamento (CE) nº 692/2008. Cuando se modifiquen los procedimientos de ensayo, los límites establecidos en el anexo I deben adaptarse para garantizar una exigencia comparable para todos los fabricantes y clases de vehículos.

¹⁰ DO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

- (9) Procede modificar la redacción del artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 443/2009 para garantizar que el concepto de empresas vinculadas se ajuste a las disposiciones del Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas¹¹, así como al artículo 3, apartado 2, del Reglamento (UE) n° 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2011, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros¹².
- (10) El Reglamento (CE) n° 443/2009 del Consejo confiere a la Comisión competencias para aplicar algunas de sus disposiciones de conformidad con los procedimientos establecidos en la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999¹³. Como consecuencia de la entrada en vigor del Tratado de Lisboa, dichas competencias deben adaptarse a los artículos 290 y 291 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea.
- (11) A fin de garantizar condiciones uniformes de aplicación del Reglamento (CE) n° 443/2009, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión¹⁴.
- (12) El poder de adoptar actos de conformidad con el artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea debe delegarse en la Comisión, a fin de complementar las normas sobre exenciones de los objetivos de emisiones específicas, modificar los requisitos de información a efectos del control de las emisiones de CO₂ y ajustar las fórmulas de cálculo de las emisiones específicas de CO₂ en el anexo I a los cambios en el valor de la masa del vehículo y el procedimiento de ensayo reglamentario para medir las emisiones específicas de CO₂ a que se refiere el Reglamento (CE) n° 715/2007. Es especialmente importante que la Comisión celebre las consultas que proceda, incluidas las consultas a expertos, durante sus trabajos de preparación. Al preparar y redactar los actos delegados, la Comisión debe garantizar la transmisión simultánea, oportuna y adecuada de los documentos pertinentes al Parlamento Europeo y al Consejo.
- (13) Conviene mantener el planteamiento de cara a la fijación de objetivo basado en una relación lineal entre la utilidad de los automóviles y su objetivo de emisiones de CO₂ expresada mediante las fórmulas del anexo I, ya que esto permite mantener la diversidad del mercado de los vehículos de turismo y la capacidad de los fabricantes de hacer frente a las distintas necesidades de los consumidores, evitando cualquier distorsión injustificada del mercado.

¹¹ DO L 24 de 29.1.2004, p. 1.

¹² DO L 145 de 31.5.2011, p. 1.

¹³ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

¹⁴ DO L 55 de 28.2.2011, p. 13.

- (14) La Comisión ha evaluado la disponibilidad de datos relativos a la huella y su uso como parámetro de utilidad en las fórmulas del anexo I. Estos datos existen y su posible utilización se ha valorado en la evaluación de impacto. A juzgar por dicha evaluación, el parámetro de utilidad usado en la fórmula para 2020 debe ser la masa. No obstante, las ventajas y el menor coste de la adopción de la huella como parámetro de utilidad deben estudiarse en una revisión futura.
- (15) Procede modificar el Reglamento (CE) nº 443/2009 en consecuencia.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El Reglamento (CE) nº 443/2009 queda modificado como sigue:

- 1) En el artículo 1, el apartado segundo se sustituye por el texto siguiente:
- «A partir de 2020, el presente Reglamento fija un objetivo de 95 g de CO₂/km como promedio de emisiones para el parque de turismos nuevos medidas con arreglo al Reglamento (CE) nº 715/2007 y al mediante tecnologías innovadoras.»
- 2) En el artículo 2 se añade el apartado 4 siguiente:
- «4. El artículo 4, el artículo 8, apartado 4, letras b) y c), el artículo 9 y el artículo 10, apartado 1, letras a) y c), no se aplicarán a los fabricantes que hayan producido, junto con todas sus empresas vinculadas, menos de 500 turismos nuevos matriculados en la UE en el año civil anterior.»
- 3) En el artículo 3, apartado 2, letra a), el primer guión se sustituye por el texto siguiente:
- «- del poder de ejercer más de la mitad de los derechos de voto, o».
- 4) Se inserta el artículo siguiente tras el artículo 5:
- «*Artículo 5 bis*

Supercréditos para el objetivo de 95 g de CO₂/km

1. En el cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂, cada turismo nuevo con emisiones específicas de CO₂ por debajo de 35 g de CO₂/km equivaldrá a 1,3 turismos en el período comprendido entre 2020 y 2023 y a 1 turismo a partir de 2024.
2. El número máximo de turismos nuevos a tener en cuenta en la aplicación de los multiplicadores establecidos en el apartado 1 para el período comprendido entre 2020 y 2023 no será superior al total acumulado de 20 000 matriculaciones nuevas de turismos por fabricante.»
- 5) En el artículo 8, el apartado 9 se sustituye por el texto siguiente:

- «9. La Comisión adoptará normas detalladas sobre los procedimientos de control y notificación de datos de conformidad con el presente artículo, así como sobre la aplicación del anexo II, mediante actos de ejecución. Estos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 14, apartado 2.

La Comisión podrá adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 14 *bis*, a fin de modificar el anexo II en lo que se refiere a los requisitos en materia de datos y los parámetros de los datos.».

- 6) En el artículo 9, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

- «3. La Comisión adoptará normas de desarrollo para la percepción de las primas por exceso de emisiones de conformidad con el apartado 1 mediante actos de ejecución. Estos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 14, apartado 2.».

- 7) Se modifica el artículo 11 como sigue:

- a) En el apartado 3, se suprime la última frase.

- b) En el apartado 4, párrafo segundo, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

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

- c) En el apartado 4, párrafo segundo, se añade la letra c) siguiente:

- «c) si la solicitud se refiere a la letra c) del anexo I, punto 1, 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 de CO₂ medias específicas de dichas empresas en 2007.».

- 8) b) El apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8. La Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 14 *bis* para establecer normas para complementar los apartados 1 a 7 del presente artículo en lo relativo a los criterios para poder acogerse a una excepción, el contenido de las solicitudes y el contenido y evaluación de los programas de reducción de las emisiones específicas de CO₂.».

- 9) En el artículo 12, apartado 2, la frase primera se sustituirá por el texto siguiente:

«La Comisión adoptará disposiciones detalladas relativas a un procedimiento de aprobación de las tecnologías innovadoras a que se refiere el apartado 1 mediante actos de ejecución. Estos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 14, apartado 2, del presente Reglamento.».

- 10) Se modifica el artículo 13 como sigue:
- a) En el apartado 2, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:
- «Tales medidas se adoptarán mediante actos delegados, de conformidad con el artículo 14 *bis*.».
- b) Se suprime el párrafo segundo del apartado 3.
- c) El apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:
- «5. A más tardar el 31 de diciembre de 2014, la Comisión examinará los objetivos de emisiones específicas, las normas y otros aspectos del presente Reglamento con el fin de fijar los objetivos en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos para el período posterior a 2020.».
- d) El apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:
- «7. La Comisión deberá estar facultada para adoptar actos delegados, de conformidad con el artículo 14 *bis*, al efecto de modificar las fórmulas del anexo I para reflejar cualquier cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario para medir emisiones específicas de CO₂ a que se refieren el Reglamento (CE) n° 715/2007 y el Reglamento (CE) n° 692/2008, velando al mismo tiempo por que se establezcan unos requisitos de reducción de rigor comparable en los antiguos y los nuevos procedimientos de ensayo para los fabricantes y vehículos de diferente utilidad.».
- 11) El artículo 14 se sustituye por el texto siguiente:
- «Artículo 14
Procedimiento de comité
1. La Comisión estará asistida por el Comité del Cambio Climático creado en virtud del artículo 9 de la Decisión n° 280/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo. Este Comité se considerará comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011.
2. Cuando se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 182/2011.».
- 12) Se añade el artículo 14 *bis* siguiente:
- « Artículo 14 *bis*
Ejercicio de la delegación
1. Las competencias para adoptar actos delegados otorgadas a la Comisión estarán sujetas a las condiciones establecidas en el presente artículo.
2. El poder de adaptar los actos delegados a que se refieren el artículo 8, apartado 9, párrafo segundo, el artículo 11, apartado 8, el artículo 13, apartado 2, párrafo tercero, y el artículo 13, apartado 7, se otorgarán a la Comisión por un período indeterminado a partir de [la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento].

3. La delegación de poderes a que se refieren el artículo 8, apartado 9, párrafo segundo, el artículo 11, apartado 8, el artículo 13, apartado 2, párrafo tercero, y el artículo 13, apartado 7, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá fin a la delegación de la competencia que en ella se especifique y surtirá efecto el día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en la fecha posterior que en ella se precise. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.
 4. Tan pronto como adopte un acto delegado, la Comisión lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.
 5. Un acto delegado adoptado con arreglo al artículo 8, apartado 2, párrafo segundo, al artículo 11, apartado 8, al artículo 13, apartado 2, párrafo tercero, y al artículo 13, apartado 7, entrará en vigor solo si ni el Parlamento Europeo ni el Consejo han formulado objeción alguna en los dos meses siguientes a la fecha en que se les notificó o si, antes de que expire dicho plazo, el Parlamento Europeo y el Consejo han informado a la Comisión de que no van a formularlas. El plazo se prorrogará otros dos meses a instancia del Parlamento Europeo o del Consejo.
- 13) En el anexo II, punto 1, se añade la letra c) siguiente:

«c) A partir de 2020:

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

donde:

M = masa del vehículo en kilogramos (kg)

M₀ = valor adoptado con arreglo al artículo 13, apartado 2

a = 0,0333.».

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor el tercer día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente