

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)**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

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

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario ⁽²⁾,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ y el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾ han sido modificados en diversas ocasiones y de forma sustancial. Con motivo de nuevas modificaciones y en aras de la claridad, conviene proceder a la refundición de dichos Reglamentos.
- (2) Con el fin de ofrecer una transición coherente y eficaz a raíz de la refundición y derogación de los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011, el presente Reglamento debe aplicarse a partir del 1 de enero de 2020. Sin embargo, procede mantener, sin cambios hasta 2024, las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ y las modalidades para lograrlas tal como se establecen en dichos Reglamentos.
- (3) El Acuerdo de París ⁽⁵⁾ establece, entre otras disposiciones, un objetivo a largo plazo que está en consonancia con el objetivo de mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de los 2 °C en relación con los niveles preindustriales, y de proseguir los esfuerzos para que permanezca en 1,5 °C por encima de esos niveles. Las últimas conclusiones científicas comunicadas por el Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (IPCC) en su informe especial sobre las repercusiones del calentamiento global de 1,5°C por encima de los niveles preindustriales y de las correspondientes trayectorias mundiales de la emisión de gases de efecto invernadero confirman de forma inequívoca los efectos negativos del cambio climático. Dicho informe especial concluye que la reducción de emisiones en todos los sectores es crucial para limitar el calentamiento global.
- (4) Para contribuir a los objetivos del Acuerdo de París, es necesario acelerar la transformación de todo el sector del transporte hacia las cero emisiones, teniendo en cuenta la Comunicación de la Comisión, de 28 de noviembre de 2018, titulada «Un planeta limpio para todos: una visión estratégica europea a largo plazo para una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra», en la que se esboza una visión de las transformaciones económicas y sociales que son necesarias, con la participación de todos los sectores de la economía y la sociedad, para lograr la transición a cero emisiones netas de gases de efecto invernadero de aquí a 2050. Las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte que perjudican seriamente nuestra salud y el medio ambiente deben reducirse también drásticamente sin demora. Después de 2020, se tendrán que seguir reduciendo las emisiones de los vehículos de motor de combustión tradicionales, y será necesario que los vehículos de emisión cero o de baja emisión se generalicen y ganen una cuota de mercado significativa antes de 2030. Será necesario seguir reduciendo las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos comerciales ligeros con posterioridad a 2030.

⁽¹⁾ DO C 227 de 28.6.2018, p. 52.

⁽²⁾ Posición del Parlamento Europeo de 27 de marzo de 2019 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 15 de abril de 2019.

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros (DO L 140 de 5.6.2009, p. 1).

⁽⁴⁾ Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2011, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros (DO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

⁽⁵⁾ DO L 282 de 19.10.2016, p. 4.

- (5) Las Comunicaciones de la Comisión tituladas «Europa en movimiento», una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos» y «Hacia la consecución de una movilidad de bajas emisiones—Una Unión Europea que proteja el planeta, empodere a sus consumidores y defienda a su industria y sus trabajadores», de 31 de mayo de 2017 y 8 de noviembre de 2017 respectivamente, destacan que las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ para los turismos y los vehículos comerciales ligeros son un importante motor de innovación y eficiencia y contribuyen a reforzar la competitividad de la industria del automóvil y a allanar el camino a los vehículos de emisión cero o de baja emisión de manera tecnológicamente neutra.
- (6) El presente Reglamento traza una trayectoria clara para las reducciones de las emisiones de CO₂ del sector del transporte por carretera y contribuye a cumplir el objetivo vinculante de reducción interna del 40 % como mínimo de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía de aquí a 2030, en comparación con 1990, tal como quedó refrendado en las Conclusiones del Consejo Europeo de los días 23 y 24 de octubre de 2014, y aprobado como contribución prevista determinada a nivel nacional de la Unión y sus Estados miembros de conformidad con el Acuerdo de París en la reunión del Consejo de Medio Ambiente de 6 de marzo de 2015.
- (7) El Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁶⁾ impone a los Estados miembros determinadas obligaciones para cumplir el objetivo de la Unión de reducir en 2030 las emisiones de gases de efecto invernadero en un 30 %, en relación con los niveles de 2005, para los sectores que no forman parte del sistema de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea establecido por la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷⁾. El transporte por carretera es un contribuyente importante a las emisiones de estos sectores. Además, las emisiones del transporte por carretera muestran una tendencia al alza, y siguen muy por encima de los niveles de 1990. Si las emisiones del sector del transporte por carretera continúan creciendo, dicho crecimiento continuará neutralizando las reducciones de emisiones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.
- (8) Las conclusiones del Consejo Europeo de los días 23 y 24 de octubre de 2014 destacan la importancia de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los riesgos relacionados con la dependencia de los combustibles fósiles en el sector del transporte a través de una perspectiva global y tecnológicamente neutra que promueva la reducción de las emisiones y la eficiencia energética en el transporte, así como el transporte eléctrico y las fuentes de energía renovables en el transporte también a partir de 2020.
- (9) A fin de ofrecer a los consumidores de la Unión Europea una energía segura, sostenible, competitiva y asequible, la eficiencia energética como contribución a la moderación de la demanda es una de las cinco dimensiones estrechamente interrelacionadas y mutuamente reforzadas que se establecen en la Comunicación de la Comisión de 25 de febrero de 2015 titulada «Estrategia Marco para una Unión de la Energía resiliente con una política climática prospectiva». En esta Comunicación se establece que, aunque todos los sectores económicos deben tomar medidas para aumentar la eficiencia del consumo de energía, el transporte tiene un enorme potencial de eficiencia energética, cuya realización exige seguir centrándose en el endurecimiento de las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos y vehículos comerciales ligeros con la vista puesta en 2030.
- (10) Una evaluación de los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 realizada en 2015 concluyó que ambos reglamentos habían sido pertinentes y en términos generales coherentes, y que habían generado importantes reducciones de emisiones, mostrándose al mismo tiempo más rentables de lo inicialmente previsto. También habían generado un considerable valor añadido de la Unión que no hubiera podido lograrse en las mismas proporciones a través de medidas nacionales. No obstante, los beneficios de estos Reglamentos se han visto erosionados por la acentuación de las divergencias entre las emisiones de CO₂ medidas según el Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC) y las emisiones de CO₂ emitidas por vehículos conducidos en condiciones reales.
- (11) Procede, por lo tanto, perseguir los objetivos de los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 mediante la adopción de nuevos objetivos de reducción de las emisiones de CO₂ a escala del parque de la Unión para los turismos y los vehículos comerciales ligeros, de aquí a 2030. Al definir los niveles de dichos objetivos, se han tenido en cuenta su eficacia en la consecución de una contribución eficaz a la reducción de las emisiones de los sectores a los que se aplica el Reglamento (UE) 2018/842 a más tardar en 2030, los costes y los ahorros resultantes para la sociedad, los fabricantes y los usuarios de los vehículos, así como sus implicaciones directas e indirectas en el empleo, la competitividad y la innovación y los beneficios colaterales generados en términos de reducción de la contaminación del aire y la seguridad energética. Habida cuenta de que la cuota de mercado y, por consiguiente, la contribución global de las emisiones de CO₂ de los turismos son significativamente superiores a las de los vehículos comerciales ligeros, conviene aplicar un planteamiento diferenciado entre turismos y vehículos comerciales ligeros.

⁽⁶⁾ Reglamento (UE) 2018/842 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros de 2021 a 2030 que contribuyan a la acción por el clima con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 (DO L 156 de 19.6.2018, p. 26).

⁽⁷⁾ Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Unión y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo (DO L 275 de 25.10.2003, p. 32).

- (12) Debe garantizarse una transición socialmente aceptable y justa hacia una movilidad sin emisiones. Por ello, es importante tener en cuenta los efectos sociales de dicha transición en toda la cadena de valor del automóvil, y abordar de manera proactiva las implicaciones para el empleo. Es necesario pensar en programas específicos a escala de la Unión, nacional y regional para el reciclaje profesional, la capacitación y la recolocación de los trabajadores, así como en iniciativas en materia de educación y búsqueda de empleo en las comunidades y regiones perjudicadas, en estrecha colaboración con los interlocutores sociales y las autoridades competentes. Como parte de esa transición, debe reforzarse el empleo de las mujeres y la igualdad de oportunidades en este sector.
- (13) El éxito de la transición hacia una movilidad sin emisiones pasa por un enfoque integrado y la existencia de un entorno propicio para estimular la innovación y mantener el liderazgo tecnológico de la Unión en este sector. Para ello son necesarias inversiones públicas y privadas en investigación e innovación, una mayor oferta de vehículos de emisión cero y de baja emisión, la implantación de infraestructuras de recarga y repostaje y la integración en los sistemas energéticos, así como el suministro sostenible de materiales y una producción sostenible, la reutilización y el reciclado de baterías en Europa. Todo ello requiere una acción coherente a nivel de la Unión, nacional, regional y local.
- (14) Como parte de la aplicación del Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁸⁾, en 2017 empezó a aplicarse un nuevo procedimiento de ensayo para medir las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los turismos y de vehículos comerciales ligeros, el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP, Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure), establecido en el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión ⁽⁹⁾. Este procedimiento de ensayo proporciona unos valores de emisión de CO₂ y de consumo de combustible más representativos de las condiciones reales.

Procede, por tanto, que los nuevos objetivos de emisión de CO₂ se basen en las emisiones de CO₂ determinadas a partir de dicho procedimiento de ensayo. Considerando, sin embargo, que las emisiones de CO₂ basadas en el WLTP estarán disponibles a efectos de cumplimiento de los objetivos a partir de 2021, procede que las nuevas normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ se definan como niveles de reducción establecidos en relación con los objetivos de 2021 calculados sobre la base de las emisiones de CO₂ medidas a efectos del ensayo de emisiones del WLTP. A fin de asegurar la fiabilidad y la representatividad de los valores utilizados como punto de partida para la definición de los objetivos de reducción de emisiones que habrán de aplicarse en 2025 y 2030, las condiciones para la realización de dichas mediciones han sido precisadas como parte de los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 ⁽¹⁰⁾ y (UE) 2017/1153 ⁽¹¹⁾ de la Comisión.

- (15) Es importante que el establecimiento de requisitos de reducción de las emisiones de CO₂ siga proporcionando seguridad de planificación y previsibilidad en toda la Unión a los fabricantes de automóviles para todo su parque de turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos en la Unión.
- (16) La evaluación llevada a cabo en 2016 por la Comisión de la Directiva 1999/94/CE del Parlamento y del Consejo ⁽¹²⁾ reveló la necesidad de aclarar y simplificar dicho acto legislativo con la intención de reforzar su pertinencia, eficacia, eficiencia y coherencia. Así pues, la Comisión debe revisar dicha Directiva a más tardar el 31 de diciembre de 2020 y, en su caso, presentar una propuesta legislativa pertinente. Para promover la aceptación de los vehículos más eficientes en términos de consumo de combustible y respeto del medio ambiente, dicha revisión debe valorar, en particular, la conveniencia de incluir a los vehículos comerciales ligeros y la necesidad de una mejor concepción y armonización de los requisitos de la Unión en materia de etiquetado, para que puedan ofrecer a los consumidores una información comparable, fiable y fácil de utilizar sobre las ventajas de los vehículos de emisión cero y de baja emisión, incluida información sobre los contaminantes atmosféricos.

⁽⁸⁾ Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

⁽⁹⁾ Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

⁽¹⁰⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario en relación con los vehículos comerciales ligeros y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 293/2012 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 644).

⁽¹¹⁾ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1014/2010 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 679).

⁽¹²⁾ Directiva 1999/94/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 1999, relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO₂ facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos (DO L 12 de 18.1.2000, p. 16).

- (17) Los objetivos de reducción de emisiones para los parques a escala de la Unión de turismos y de vehículos comerciales ligeros nuevos deben, por lo tanto, fijarse para 2025 y para 2030, teniendo en cuenta el período de renovación del parque automovilístico y la necesidad de que el sector del transporte por carretera contribuya a los objetivos climáticos y energéticos para 2030. Este enfoque gradual también ofrece una señal clara y temprana a la industria del automóvil para no retrasar la introducción en el mercado de tecnologías eficientes desde el punto de vista energético y de vehículos de emisión cero y de baja emisión.
- (18) Las normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ establecidas en el presente Reglamento se aplican a los turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos. Respecto del parque existente de tales vehículos, incluidos los vehículos de segunda mano, también se han de poder tomar medidas adicionales encaminadas a reducir las emisiones, por ejemplo a escala nacional y de la Unión. Se han de poder tomar, por ejemplo, medidas para fomentar un índice de renovación de los parques más elevado, con el fin de sustituir lo antes posible los vehículos más antiguos y con más emisiones por otros más eficientes. La disponibilidad de vehículos de emisión cero y de baja emisión más asequibles podría fomentar cambios en el comportamiento de los consumidores y una difusión más rápida de las tecnologías de baja emisión.
- (19) Aunque la Unión se encuentra entre los principales productores mundiales de vehículos de motor y demuestra el liderazgo tecnológico en el sector automovilístico mundial, la competencia está aumentando y este sector está cambiando rápidamente a través de nuevas innovaciones en sistemas de propulsión eléctricos, y movilidad cooperativa, conectada y automatizada. A fin de mantener su competitividad a escala mundial y su acceso a los mercados, la Unión necesita un marco regulador, incluido un incentivo particular en el ámbito de los vehículos de emisión cero o de baja emisión, que contribuya a crear un gran mercado interior y apoye el desarrollo tecnológico y la innovación.
- (20) Para facilitar una transición fluida hacia una movilidad sin emisiones debe introducirse un mecanismo de incentivos específicos. Este mecanismo debe diseñarse con el fin de fomentar el despliegue en el mercado de la Unión de vehículos de emisión cero y de baja emisión. Además, debe establecerse una medida transitoria específica para que los consumidores de los Estados miembros con un bajo índice de penetración en el mercado de los vehículos de emisión cero y de baja emisión puedan adquirir dichos vehículos.
- (21) Establecer índices de referencia adecuados para la cuota de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque de la Unión, junto con un mecanismo bien concebido para ajustar el objetivo específico de emisiones de un fabricante en función del porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en su propio parque debe ofrecer una señal sólida y creíble para el desarrollo, el despliegue y la comercialización de dichos vehículos, permitiendo al mismo tiempo la mejora de la eficiencia de los motores de combustión interna convencionales.
- (22) Al determinar los créditos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión, conviene tener en cuenta la diferencia entre las emisiones de CO₂ de los vehículos. En relación con los turismos, se debe reconocer el papel de los vehículos de baja emisión, en particular los vehículos híbridos enchufables, en la transición hacia los vehículos de emisión cero. El mecanismo de ajuste debe garantizar que un fabricante que supere el índice de referencia se beneficie de un objetivo específico de emisiones más elevado. Con objeto de garantizar un enfoque equilibrado, deben fijarse límites para el nivel de ajuste posible dentro de dicho mecanismo. Este ofrecerá incentivos, favoreciendo el despliegue oportuno de infraestructuras de recarga y repostaje y generando grandes ventajas para los consumidores, la competitividad y el medio ambiente.
- (23) El marco legislativo para cumplir el objetivo relativo al parque de la Unión debe garantizar que los objetivos de reducción de emisiones no afecten a la competencia y sean socialmente justos y sostenibles, que tengan en cuenta la diversidad existente entre fabricantes europeos de automóviles y que se evite toda distorsión injustificada de la competencia entre ellos.
- (24) Para mantener la diversidad del mercado de turismos y vehículos comerciales ligeros y su capacidad para hacer frente a las diferentes necesidades de los consumidores, los objetivos de emisiones específicas deben definirse en función de la utilidad de los vehículos sobre una base lineal. El mantenimiento de la masa como parámetro de utilidad se considera coherente con el régimen existente. Con el fin de reflejar mejor la masa de vehículos utilizados en carretera, el parámetro debe cambiarse, con efectos a partir de 2025, de la masa en orden de marcha a la masa de ensayo del vehículo, tal como se especifica en el WLTP.
- (25) Debe evitarse que los objetivos a escala del parque de la Unión se alteren debido a cambios en la masa media del parque. Los cambios en la masa media deben, por lo tanto, reflejarse sin demora en los cálculos del objetivo de emisiones específicas y los ajustes de los valores de la masa media que se utilicen a tal fin deben efectuarse cada dos años con efecto a partir de 2025.
- (26) Para repartir el esfuerzo de reducción de las emisiones de forma competitivamente neutra y justa que refleje la diversidad del mercado de turismos y de vehículos comerciales ligeros, y dado que en 2021 se producirá el cambio a los objetivos de emisiones específicas basados en el WLTP, procede determinar la pendiente de la curva de valor límite en función de las emisiones específicas de CO₂ de todos los vehículos que se matriculen por

primera vez en ese año, y tener en cuenta el cambio en los objetivos a escala del parque de la Unión entre 2021, 2025 y 2030 con vistas a garantizar un esfuerzo de reducción de emisiones equivalente de todos los fabricantes. En lo que atañe a los vehículos comerciales ligeros, el mismo enfoque que el aplicable a los fabricantes de turismos debe aplicarse a los fabricantes de furgonetas, derivadas de turismos, mientras que para los fabricantes de vehículos de segmentos más pesados debe fijarse una curva más elevada y fija para todo el período de referencia.

- (27) El presente Reglamento pretende alcanzar sus objetivos por medio de, entre otras vías, la creación de incentivos para que la industria automovilística invierta en nuevas tecnologías. El presente Reglamento promueve activamente la ecoinnovación y ofrece un mecanismo que permite reconocer la evolución tecnológica en el futuro. La experiencia demuestra que las ecoinnovaciones han contribuido con éxito a la eficacia en relación con los costes de los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 y a la reducción de las emisiones de CO₂ en condiciones reales. Por lo tanto, debe mantenerse esta modalidad y debe ampliarse su ámbito de aplicación para incentivar las mejoras de la eficiencia de los sistemas de aire acondicionado.
- (28) Sin embargo, debe garantizarse un equilibrio entre los incentivos concedidos a las ecoinnovaciones y a aquellas tecnologías cuyo efecto en la reducción de emisiones ha sido demostrado por un procedimiento oficial de ensayo. Consecuentemente, procede mantener un límite en las reducciones por ecoinnovación que un fabricante puede tener en cuenta a efectos de cumplimiento del objetivo. La Comisión debe tener la posibilidad de revisar el nivel de dicho límite, sobre todo para tener en cuenta los efectos del cambio en el procedimiento oficial de ensayo. También conviene aclarar cómo deben calcularse las reducciones a efectos de cumplimiento del objetivo.
- (29) Es importante que los componentes ligeros sean sostenibles para reducir el consumo de energía y las emisiones de CO₂ de los vehículos nuevos. Su desarrollo y despliegue ulteriores deben apoyar la transición hacia una movilidad sin emisiones o con bajas emisiones.
- (30) La Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹³⁾ estableció un marco armonizado con las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos generales para la homologación de todos los vehículos nuevos dentro de su ámbito de aplicación. La entidad responsable del cumplimiento del presente Reglamento debe ser la misma que la responsable de todos los aspectos del procedimiento de homologación de tipo con arreglo a la Directiva 2007/46/CE y de velar por la conformidad de producción.
- (31) A los fines de la homologación de tipo, se aplican requisitos específicos a los vehículos especiales, tal como se definen en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, y por ello deben excluirse del ámbito de aplicación del presente Reglamento.
- (32) En aquellos casos en que los vehículos comerciales ligeros de emisión cero con una masa de referencia superior a 2 610 kg o 2 840 kg, según el caso, queden fuera del ámbito de aplicación del presente Reglamento por causa únicamente de la masa del sistema de almacenamiento de energía, conviene permitir que dichos vehículos se consideren incluidos en el ámbito de aplicación.
- (33) No es adecuado utilizar el mismo método para determinar los objetivos en materia de reducción de emisiones en el caso de los grandes fabricantes y de los pequeños fabricantes, que se consideran independientes sobre la base de los criterios establecidos en el presente Reglamento. Dichos pequeños fabricantes deben contar con la posibilidad de solicitar objetivos alternativos en materia de reducción de emisiones relacionados con el potencial tecnológico de los automóviles de un fabricante determinado para reducir sus emisiones específicas de CO₂ y coherentes con las características de los segmentos de mercado pertinentes.
- (34) Reconociendo las repercusiones desproporcionadas en los fabricantes más pequeños que se derivarían del cumplimiento de objetivos de emisiones específicas definidos en función de la utilidad de los vehículos, la elevada carga administrativa del procedimiento de excepción y el beneficio marginal derivado, en términos de reducción de emisiones de CO₂, de los vehículos vendidos por esos fabricantes, los fabricantes responsables de menos de 1 000 turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados anualmente en la Unión deben estar excluidos del ámbito de aplicación del objetivo de emisiones específicas y de la prima por exceso de emisiones. Ahora bien, cuando pese a todo uno de estos fabricantes solicita y obtiene una excepción, procede que se le pueda exigir que cumpla el objetivo de tal excepción.
- (35) El procedimiento de concesión de excepciones del objetivo de parque de la Unión de 95 g CO₂/km a los fabricantes especializados garantiza que el esfuerzo de reducción de emisiones exigido a dichos fabricantes especializados sea coherente con el de los grandes fabricantes con respecto a dicho objetivo. Procede seguir dando a esos fabricantes especializados la posibilidad de acogerse a una excepción similar de los objetivos aplicables de 2025 a 2028.

⁽¹³⁾ Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

- (36) A la hora de determinar las emisiones medias específicas de CO₂ de todos los turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión de los que son responsables los fabricantes, deben tenerse en cuenta todos los turismos y vehículos comerciales ligeros independientemente de su masa o de otras características, según el caso. Aunque el Reglamento (CE) n.º 715/2007 no contempla los turismos y vehículos comerciales ligeros con una masa de referencia superior a 2 610 kg y a los que no se hace extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, de dicho Reglamento, las emisiones de estos vehículos deben medirse de conformidad con los mismos procedimientos de medición especificados de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007, en particular los procedimientos establecidos en el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión ⁽¹⁴⁾ y en el Reglamento (UE) 2017/1151 y los procedimientos de correlación adoptados sobre la base de los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011, en particular los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153. Los valores de emisión de CO₂ resultantes deben incorporarse en el certificado de conformidad del vehículo para que puedan ser incluidos en el sistema de control.
- (37) Las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros completados deben asignarse al fabricante del vehículo de base.
- (38) Debe prestarse atención a la situación específica de los fabricantes de vehículos comerciales ligeros que producen vehículos incompletos que se homologan en varias fases. Aunque estos fabricantes son responsables del cumplimiento de los objetivos de emisiones de CO₂, deben tener la posibilidad de pronosticar con certeza razonable las emisiones de CO₂ de los vehículos completados. La Comisión debe garantizar que esas necesidades se reflejen debidamente en las medidas de aplicación adoptadas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007.
- (39) Para que dispongan de flexibilidad para cumplir sus objetivos con arreglo al presente Reglamento, los fabricantes han de poder celebrar un acuerdo para formar agrupaciones de una forma abierta, transparente y no discriminatoria. Los acuerdos relativos a la formación de una agrupación no deben tener una vigencia superior a cinco años, pero deben poder renovarse. Si los fabricantes forman una agrupación, debe considerarse que cumplen sus objetivos con arreglo al presente Reglamento siempre que las emisiones medias de la agrupación en su conjunto no superen el objetivo de emisiones específicas de la agrupación.
- (40) La posibilidad para los fabricantes de formar agrupaciones ha resultado ser una forma eficaz en relación con los costes de alcanzar el cumplimiento de los objetivos de emisiones de CO₂, en particular facilitando su cumplimiento a los fabricantes que producen una gama limitada de vehículos. Con el fin de mejorar la neutralidad competitiva, la Comisión debe tener competencias para aclarar en qué condiciones los fabricantes independientes pueden formar una agrupación a fin de permitirles situarse en una posición equivalente a la de las empresas vinculadas.
- (41) Es necesario un mecanismo de cumplimiento sólido para garantizar la consecución de los objetivos previstos en el presente Reglamento.
- (42) Para alcanzar las reducciones de emisiones de CO₂ requeridas en virtud del presente Reglamento también es fundamental que las emisiones de los vehículos en uso sean conformes con los valores de CO₂ determinados en la homologación de tipo. Por lo tanto, la Comisión debe tener la posibilidad de tener en cuenta en el cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂ de un fabricante cualquier incumplimiento sistémico detectado por las autoridades de homologación de tipo con respecto a las emisiones de CO₂ de los vehículos en uso.
- (43) La Comisión debe tener competencias para establecer y aplicar un procedimiento de verificación de la correspondencia de las emisiones de CO₂ de los vehículos en circulación, determinadas de conformidad con el WLTP, y los valores de las emisiones de CO₂ que figuran en los certificados de conformidad. Al desarrollar tal procedimiento, debe prestarse especial atención a la determinación de los métodos, incluido el uso de datos procedentes de los dispositivos de control del consumo de combustible o energía a bordo, para detectar estrategias que pretendan mejorar artificialmente el comportamiento en materia de CO₂ del vehículo en el procedimiento de homologación de tipo. Cuando en el transcurso de estas comprobaciones, se detecten desviaciones o estrategias que mejoren artificialmente el comportamiento en materia de CO₂, ello debe considerarse razón suficiente para sospechar que existe un riesgo grave de incumplimiento de los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁵⁾ y en el Reglamento (CE) n.º 715/2007, y sobre esta base los Estados miembros han de adoptar las medidas necesarias con arreglo al capítulo XI del Reglamento (UE) 2018/858.
- (44) Las emisiones específicas de CO₂ de los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos se miden sobre una base armonizada en la Unión, de conformidad con el WLTP. Para minimizar la carga administrativa del presente

⁽¹⁴⁾ 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).

⁽¹⁵⁾ Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre 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, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

Reglamento, su cumplimiento debe medirse en relación con los datos sobre matriculaciones de turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos en la Unión, recabados por los Estados miembros y transmitidos a la Comisión. A fin de garantizar la coherencia de los datos utilizados para evaluar el cumplimiento, deben armonizarse en lo posible las normas de recogida y notificación de tales datos. Por lo tanto, debe indicarse claramente la responsabilidad de las autoridades competentes para facilitar datos correctos y completos, así como la necesidad de una cooperación eficaz entre dichas autoridades y la Comisión para abordar cuestiones sobre la calidad de los datos.

- (45) El cumplimiento de los objetivos fijados en el presente Reglamento por parte de los fabricantes debe evaluarse a escala de la Unión. Los fabricantes cuyas emisiones medias específicas de CO₂ superen las autorizadas por el presente Reglamento deben pagar una prima por exceso de emisiones respecto a cada año civil. El importe de la prima por exceso de emisiones debe considerarse un ingreso para el presupuesto general de la Unión. En su revisión de 2023, la Comisión debe valorar la posibilidad de asignar los importes de prima por exceso de emisiones a un fondo específico o un programa pertinente que tenga por objeto garantizar una transición justa hacia una movilidad sin emisiones y apoyar el reciclaje profesional, la capacitación y la formación de los trabajadores del sector del automóvil.
- (46) Habida cuenta del objetivo y los procedimientos establecidos por el presente Reglamento, las medidas nacionales que los Estados miembros puedan mantener o introducir de conformidad con el artículo 193 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) no deben imponer sanciones adicionales o más estrictas a los fabricantes que no cumplan sus objetivos con arreglo al presente Reglamento.
- (47) El presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de la plena aplicación de las normas de la Unión en materia de competencia.
- (48) La eficacia de los objetivos establecidos en el presente Reglamento para reducir realmente las emisiones de CO₂ depende en gran medida de la representatividad del procedimiento oficial de ensayo en condiciones reales. De conformidad con el dictamen científico 1/2016 del Mecanismo de Asesoramiento Científico titulado «Reducir la diferencia entre las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros en condiciones reales y en los ensayos de laboratorio» y la Recomendación del Parlamento Europeo, de 4 de abril de 2017, al Consejo y a la Comisión, a raíz de la investigación sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil ⁽¹⁶⁾, debe instaurarse un mecanismo para valorar la representatividad en condiciones reales de conducción de los valores de las emisiones de CO₂ y del consumo de energía de los vehículos determinados de conformidad con el WLTP. La forma más fiable de garantizar la representatividad en condiciones reales de los valores de homologación de tipo es utilizar datos procedentes de los dispositivos de control del consumo de combustible o energía a bordo. La Comisión debe, por lo tanto, estar facultada para desarrollar los procedimientos necesarios para la recopilación y el tratamiento de los datos sobre consumo de combustible y energía necesarios para llevar a cabo tales evaluaciones, así como para garantizar la disponibilidad pública de dichos datos, sin descuidar la protección de los datos personales. Por otra parte, para garantizar la disponibilidad de datos sobre el consumo de combustible y energía de los vehículos eléctricos con batería y los vehículos con sistemas de propulsión que utilizan combustibles gaseosos, como el hidrógeno, conviene que los trabajos de normalización de los dispositivos de control del consumo de combustible o de energía a bordo de dichos vehículos se lleven a cabo sin demora, en el marco de la aplicación del Reglamento (UE) 2017/1151.
- (49) La Comisión debe, además, valorar cómo pueden utilizarse los datos sobre consumo de combustible y energía para garantizar que las emisiones de CO₂ del vehículo determinadas con arreglo al WLTP sigan siendo representativas de las emisiones en condiciones reales a lo largo del tiempo para todos los fabricantes, y, más precisamente, cómo pueden utilizarse estos datos para vigilar la disparidad entre las emisiones de CO₂ en laboratorio y en condiciones reales y, cuando sea necesario, evitar que se acentúe.
- (50) Es importante evaluar las emisiones durante todo el ciclo de vida de los turismos y los vehículos comerciales ligeros en la Unión. A tal efecto, a más tardar en 2023 la Comisión debe valorar la posibilidad de elaborar 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 dichos vehículos comercializados en la Unión. La Comisión debe adoptar medidas de seguimiento, incluidas, en su caso, propuestas legislativas.
- (51) En 2024, tendrá lugar una revisión de los progresos realizados en virtud del Reglamento (UE) 2018/842 y de la Directiva 2003/87/CE. Procede por lo tanto revisar globalmente la eficacia del presente Reglamento en 2023 con el fin de permitir una valoración coordinada y coherente de las medidas aplicadas en virtud de todos esos instrumentos. En dicha revisión de 2023, la Comisión debe asimismo definir una vía clara para ulteriores reducciones de las emisiones de CO₂ aplicables a los turismos y a los vehículos comerciales ligeros con posterioridad a 2030 a fin de contribuir de manera significativa a alcanzar los objetivos a largo plazo del Acuerdo de París. En su caso, el informe sobre esa revisión debe ir acompañado de una propuesta de modificación del presente Reglamento.

⁽¹⁶⁾ DO C 298 de 23.8.2018, p. 140.

- (52) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución por lo que respecta a la especificación de las condiciones detalladas para los acuerdos para formar agrupaciones, la adopción de normas detalladas sobre los procedimientos para el seguimiento y la notificación de las emisiones medias y sobre la aplicación de los anexos II y III, la adopción de normas detalladas sobre los procedimientos para informar sobre las desviaciones detectadas, como resultado de las verificaciones, en las emisiones de CO₂ de los vehículos en servicio y tener en cuenta esas desviaciones al calcular las emisiones medias específicas de CO₂ de un fabricante, la determinación de los medios para la percepción de las primas por exceso de emisiones, la publicación del comportamiento de los fabricantes, la adopción de disposiciones detalladas para un procedimiento de aprobación de las tecnologías innovadoras o de los paquetes de tecnologías innovadoras, la adopción de un procedimiento pormenorizado para recabar y procesar parámetros sobre las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible o energía en condiciones reales de los turismos y los vehículos comerciales ligeros, la determinación de los procedimientos para efectuar las verificaciones i) de 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, y ii) el empleo de cualquier 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, y la determinación de los parámetros de correlación necesarios para reflejar cualquier cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario para medir las emisiones específicas de CO₂. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁷⁾.
- (53) Para modificar, o completar, según convenga, elementos no esenciales de las disposiciones del presente Reglamento deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE a fin de modificar los requisitos en materia de datos y parámetros de los datos que figuran en los anexos II y III del presente Reglamento, de establecer normas relativas a la interpretación de los criterios para que algunos fabricantes puedan acogerse a una excepción, al contenido de las solicitudes de excepción, al contenido y la evaluación de los programas de reducción de emisiones específicas de CO₂, de modificar el anexo II, parte A, del presente Reglamento con el fin de fijar las fórmulas de cálculo de los objetivos de las excepciones para fabricantes especializados, de ajustar el límite de la contribución total de las tecnologías innovadoras en la reducción de las emisiones medias específicas de CO₂ de un fabricante a partir del 2025, de establecer los principios rectores y los criterios para definir los procedimientos para efectuar las verificaciones, de establecer las medidas de ajuste de los valores de M0 and TM0, y de adaptar las fórmulas de cálculo aplicables a los objetivos de emisiones específicos para reflejar el cambio operado en el procedimiento de ensayo reglamentario. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación ⁽¹⁸⁾. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (54) Los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 deben derogarse con efectos a partir del 1 de enero de 2020.
- (55) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros sino que, debido a su dimensión o efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dichos objetivos.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

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.

⁽¹⁷⁾ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

⁽¹⁸⁾ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

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 ⁽¹⁹⁾ 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 37,5 % del objetivo en 2021 determinado de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.1.2;
 - b) para las emisiones medias del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, un objetivo a escala del parque de la Unión igual a una reducción del 31 % del objetivo en 2021 determinado de conformidad con el anexo I, parte B, punto 6.1.2.
6. A partir del 1 de enero de 2025, se aplicará un índice de referencia para los vehículos de emisión cero y de baja emisión igual a una cuota del 15 % del parque de turismos nuevos y 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.
7. A partir del 1 de enero de 2030, se aplicarán de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.3, y parte B, punto 6.3, respectivamente, los siguientes índices de referencia de emisión cero y de baja emisión:
 - a) una cuota del 35 % del parque de turismos nuevos;
 - b) una cuota del 30 % del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos.

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 anexo II de la Directiva 2007/46/CE («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»);
 - b) categoría N1, según se define en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia igual o inferior a 2 610 kg, y a los vehículos de categoría N1 a los que se haga extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 («vehículos comerciales ligeros») que se matriculen por primera vez en la Unión y que no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Unión (en lo sucesivo, «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 la Directiva 2007/46/CE 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.
2. No se tendrán en cuenta las matriculaciones anteriores realizadas fuera de la Unión menos de tres meses antes de la matriculación en la Unión.
3. El presente Reglamento no se aplicará a los vehículos especiales definidos en el anexo II, parte A, punto 5, de la Directiva 2007/46/CE.

⁽¹⁹⁾ 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).

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

1. A efectos del presente Reglamento se entenderá por:
 - a) «emisiones medias específicas de CO₂»: en relación con un fabricante, la media de las emisiones específicas de CO₂ de todos los turismos nuevos o de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos que haya fabricado;
 - b) «certificado de conformidad»: el certificado de conformidad a que se refiere el artículo 18 de la Directiva 2007/46/CE;
 - c) «vehículo completado»: todo vehículo comercial ligero al que se concede la homologación al final de un procedimiento de homologación de tipo multifásico con arreglo a la Directiva 2007/46/CE;
 - d) «vehículo completo»: todo vehículo comercial ligero que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes de la Directiva 2007/46/CE;
 - e) «vehículo de base»: todo vehículo comercial ligero que se utiliza en la fase inicial de un procedimiento de homologación de tipo multifásico;
 - f) «fabricante»: la persona u organismo responsable ante las autoridades de homologación de todos los aspectos relacionados con el procedimiento de homologación de tipo CE, de conformidad con la Directiva 2007/46/CE, y de garantizar la conformidad de la producción;
 - g) «masa en orden de marcha» o «M»: la masa del turismo o del vehículo comercial ligero con carrocería en orden de marcha, como se indica en el certificado de conformidad y se define en el punto 2.6 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE;
 - 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 máxicas 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;
 - i) «huella»: la anchura media de vía multiplicada por la distancia entre ejes, como figura en el certificado de conformidad y se define en el anexo I, puntos 2.1 y 2.3, de la Directiva 2007/46/CE;
 - 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;
 - 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;
 - n) «carga útil»: la diferencia entre la masa máxima en carga técnicamente admisible de conformidad con el anexo II de la Directiva 2007/46/CE y la masa del vehículo.
2. A efectos del presente Reglamento se entenderá por «grupo de fabricantes vinculados», un fabricante y sus empresas vinculadas. Se considerarán empresas vinculadas:
 - a) las empresas en las que el fabricante disponga, directa o indirectamente:
 - i) del poder de ejercer más de la mitad de los derechos de voto, o

- ii) del poder de designar a más de la mitad de los miembros del consejo de vigilancia o de administración o de los órganos que representen legalmente a la empresa, o
 - iii) del derecho a dirigir las actividades de la empresa;
- b) las empresas que dispongan, directa o indirectamente, de los derechos o facultades 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) 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.
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.
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.
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.

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.

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.

10. A más tardar en 2023, la Comisión examinará la posibilidad de elaborar 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 ligeros comercializados en la Unión. La Comisión transmitirá al Parlamento Europeo y al Consejo dicha evaluación, incluidas, en su caso, propuestas de medidas de seguimiento, tales como propuestas legislativas.

11. Los Estados miembros recopilarán y notificarán también, con arreglo al presente artículo, datos sobre la matriculación de vehículos de las categorías M2 y N2, según se definen en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia no superior a 2 610 kg, así como de los vehículos a los que se haga extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

Artículo 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.
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:

- 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. Una excepción solicitada en virtud del apartado 1 podrá concederse por un período máximo de cinco años civiles, que será renovable. 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.

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.

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) 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.

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 ⁽²⁰⁾.

Artículo 11

Ecoinnovación

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.

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 el límite máximo contemplado en el párrafo tercero del presente apartado con efectos a partir de 2025, 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.

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;
 - 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.

⁽²⁰⁾ 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).

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;
- 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.

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 sobre consumo de combustible y energía 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 supervisará e informará anualmente de la evolución de la disparidad a que se refiere el párrafo primero durante el período 2021-2026 y, con vistas a prevenir su aumento, evaluará en 2027 la viabilidad de un mecanismo para ajustar las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante a partir de 2030 y, en su caso, presentará una propuesta legislativa para poner en marcha un mecanismo de ese tipo.

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.

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.

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) 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.
2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 17 por los que se complete el presente Reglamento mediante el establecimiento de las medidas a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.

Artículo 15

Revisión y presentación de informes

1. En 2023, la Comisión examinará en profundidad la eficacia del presente Reglamento y presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre el resultado de dicho examen.
2. En el informe a que se refiere el apartado 1, la Comisión considerará, entre otras cosas, 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; el despliegue en el mercado de la Unión de vehículos de emisión cero y de baja

emisión, en particular con respecto a los vehículos comerciales ligeros; el despliegue de infraestructuras de recarga y repostaje notificados en virtud de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²¹⁾, incluida su financiación; la posible contribución a la reducción de emisiones del uso de combustibles sintéticos y de combustibles alternativos avanzados producidos con energías renovables; la reducción de emisiones de CO₂ observada realmente en el parque de vehículos existente; el funcionamiento del mecanismo de incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión; los posibles efectos de la medida transitoria establecida en el anexo I, parte A, punto 6.3; el impacto del presente Reglamento en los consumidores, en particular aquellos con ingresos medios y bajos; así como los aspectos que faciliten adicionalmente una transición económicamente viable y socialmente justa a una movilidad limpia, competitiva y asequible en la Unión.

La Comisión también tendrá que definir en dicho informe una vía clara para ulteriores reducciones de las emisiones de CO₂ aplicables a los turismos y los vehículos comerciales ligeros con posterioridad a 2030 a fin de contribuir de forma significativa a alcanzar los objetivos a largo plazo del Acuerdo de París.

3. El informe a que se refiere el apartado 2 irá, en su caso, acompañado de una propuesta de modificación del presente Reglamento, en particular la posible revisión de los objetivos a escala del parque de la Unión para 2030 a la vista de los elementos enumerados en el apartado 2, junto con la introducción de objetivos vinculantes de reducción de emisiones para 2035 y de 2040 en adelante para los turismos y los vehículos comerciales ligeros, a fin de garantizar la transformación oportuna del sector del transporte hacia la consecución de un nivel de cero emisiones netas en consonancia con los objetivos del Acuerdo de París.

4. En el marco del examen a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, la Comisión evaluará la viabilidad de desarrollar procedimientos de ensayo relativos a las emisiones en condiciones reales de conducción que utilicen sistemas portátiles de medición de emisiones (PEMS). La Comisión tendrá en cuenta dicha evaluación, así como las valoraciones realizadas con arreglo al artículo 12 del presente Reglamento y podrá, en su caso, revisar los procedimientos para medir las emisiones de CO₂ como estipula el Reglamento (CE) n.º 715/2007. En particular, la Comisión presentará las propuestas pertinentes para adaptar esos procedimientos de forma que reflejen debidamente las emisiones de CO₂ en condiciones reales de los turismos y de los vehículos comerciales ligeros.

5. En el marco del examen a que se refiere el apartado 1 del presente artículo, la Comisión evaluará la posibilidad de asignar los ingresos procedentes de las primas por exceso de emisiones a un fondo específico o un programa pertinente, al objeto de garantizar una transición justa hacia una economía neutra desde el punto de vista del clima, tal como se contempla en el artículo 4, apartado 1, del Acuerdo de París, en particular para apoyar el reciclaje, la mejora de las capacidades y la formación y reubicación de los trabajadores del sector del automóvil en todos los Estados miembros afectados, especialmente en las regiones y las comunidades más afectadas por la transición. La Comisión presentará, en su caso, una propuesta legislativa a tal efecto a más tardar en 2027.

6. A más tardar el 31 de diciembre de 2020, 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, las emisiones de CO₂ y las emisiones de contaminantes atmosféricos de los turismos nuevos comercializados, 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. Dicha revisión irá acompañada, en su caso, de una propuesta legislativa.

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.

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.

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 ⁽²²⁾. Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

⁽²¹⁾ Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

⁽²²⁾ 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).

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 artículo 7, apartado 8, el artículo 10, apartado 8, el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, el artículo 13, apartado 4, el artículo 14, apartado 2, y el artículo 15, apartado 8, 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.
3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 7, apartado 8, el artículo 10, apartado 8, el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, el artículo 13, apartado 4, el artículo 14, apartado 2, y el artículo 15, apartado 8, 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 artículo 7, apartado 8, el artículo 10, apartado 8, el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, el artículo 13, apartado 4, el artículo 14, apartado 2, y el artículo 15, apartado 8, 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.

Hecho en Estrasburgo, el 17 de abril de 2019.

Por el Parlamento Europeo

El Presidente

A. TAJANI

Por el Consejo

El Presidente

G. CIAMBA

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.

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

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

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;

M₀ 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;

M₀ es 1 379,88 en 2021, y como se define en el artículo 14, apartado 1, letra a), para los años 2022, 2023 y 2024;

M_{0,2020} 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.

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:

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

donde:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ es $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ 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;

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$ 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 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:

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

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 turismo nuevo matriculado en 2020, calculadas y comunicadas de conformidad con el artículo 7 bis del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153;

$\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}$ es 95 g/km;

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

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

$M_{\theta, 2021}$ 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.

6.1. Objetivos a escala del parque de la UE para 2025 y 2030

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. Objetivo a escala del parque de la UE para 2030 en adelante

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).

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 + a₂₀₂₅ · (TM – TM₀)

donde:

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

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

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;

emisiones medias₂₀₂₁ es la media de las emisiones específicas de CO₂ 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;

TM₀ es el valor en kilogramos (kg) determinado con arreglo al artículo 14, apartado 1, letra d).

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

El objetivo de emisiones específicas de referencia = objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM – TM₀)

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₀ es el valor determinado con arreglo al punto 6.1.2;

a₂₀₃₀ es
$$\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$$

donde:

a₂₀₂₁ 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;

TM₀ es lo definido en el punto 6.2.1.

6.3. Objetivo de emisiones específicas a partir de 2025

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 para el período 2025 a 2029 y el punto 6.2.2 para 2030 en adelante;

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:

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

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 2017 ⁽¹⁾, y con menos de 1 000 vehículos nuevos de emisión cero y de baja emisión matriculados en 2017, el ZLEV_{specific} se calculará hasta el final de 2030 de conformidad con la fórmula siguiente:

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

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 2031 sea superior al 5 %, ese Estado miembro no podrá optar a la aplicación del multiplicador de 1,85 en los años siguientes;

x es 15 % en los años 2025 a 2029 y 35 % de 2030 en adelante.

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.

⁽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.

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:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ es la media de las emisiones específicas de CO_2 en 2020, determinadas de conformidad con el anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, sin incluir las reducciones de emisiones de CO_2 resultantes de la aplicación del artículo 11 del presente Reglamento;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ es la media de las emisiones específicas de CO_2 en 2020, determinadas de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152, sin incluir las reducciones de emisiones de CO_2 resultantes de la aplicación del artículo 11 del presente Reglamento;

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

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

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

donde:

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

a es 0,096;

M_o 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 el año del objetivo pertinente;

M_0 es 1 766,4 en 2020 y, para los años 2021, 2022 y 2023, el valor adoptado con arreglo al artículo 13, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 510/2011, y para 2024 el valor adoptado con arreglo al artículo 14, apartado 1, letra b), del presente Reglamento;

$M_{o,2020}$ 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 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 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:

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

donde:

WLTP_{CO₂,measured} es la media, para cada fabricante, de todas las emisiones de CO₂ 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;

NEDC_{2020, Fleet Target} es 147 g/km;

NEDC_{CO₂} 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 vehículos comerciales ligeros nuevos del fabricante matriculados en 2021;

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. Objetivos a escala del parque de la UE para 2025 y 2030

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. Objetivo a escala del parque de la UE para 2030 en adelante

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).

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 + α · (TM – TM₀)

donde:

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

α es a₂₀₂₅ cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea igual o inferior a TMO, determinada de conformidad con el artículo 14, apartado 1, letra d), y a₂₀₂₁ cuando la masa de ensayo media de los vehículos comerciales ligeros nuevos de un fabricante sea más elevada que TMO, determinada de conformidad con el artículo 14, apartado 1, letra d);

donde:

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

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 CO₂ (variable dependiente) de cada vehículo comercial ligero nuevo matriculado en 2021;

emisiones medias₂₀₂₁ es la media de las emisiones específicas de CO₂ 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;

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;

TM₀ es el valor en kilogramos (kg) determinado con arreglo al artículo 14, apartado 1, letra d).

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

El objetivo de emisiones específicas de referencia = objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₀ 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 TM₀, 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 TM₀, determinada de conformidad con el artículo 14, apartado 1, letra d);

donde:

$$a_{2030} \text{ es } \frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$$

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;

TM₀ es lo definido en el punto 6.2.1.

6.3. Objetivos de emisiones específicas a partir de 2025

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

El objetivo de emisiones específicas = (objetivo de emisiones específicas de referencia - ($\emptyset_{\text{targets}}$ - objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₅)) · factor ZLEV

donde:

Objetivo de emisiones específicas de referencia es el objetivo de emisiones específicas de referencia del fabricante determinado de conformidad con el punto 6.2.1;

$\emptyset_{\text{targets}}$ 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;

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 nuevos calculado 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:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2}{50} \right)$$

x es 15 %.

6.3.2. Objetivos de emisiones específicas de referencia a partir de 2030

El objetivo de emisiones específicas = (objetivo de emisiones específicas de referencia - ($\emptyset_{\text{targets}}$ - objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₀)) · factor ZLEV

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;
$\emptyset_{\text{targets}}$	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;
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 nuevos calculado 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:

$$ZLEV_{\text{specific}} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions of CO}_2}{50} \right)$$

x es 30 %.

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

1. Los Estados miembros registrarán, para cada año civil, los datos que se indican a continuación respecto a cada turismo nuevo matriculado como vehículo de categoría M1 en su territorio:
 - a) fabricante;
 - b) número de homologación de tipo y su extensión;
 - c) tipo, variante y versión (en su caso);
 - d) marca y denominación comercial;
 - e) categoría de vehículo homologado;
 - f) número total de matriculaciones nuevas;
 - g) masa en orden de marcha;
 - h) emisiones específicas de CO₂ (NEDC y WLTP);
 - i) huella: distancia entre ejes, anchura de vía del eje de dirección y anchura de vía del otro eje;
 - j) tipo de combustible y modo de combustible;
 - k) cilindrada;
 - l) consumo de energía eléctrica;
 - m) código de la tecnología innovadora o grupo de tecnologías innovadoras y reducción de las emisiones de CO₂ derivada de esa tecnología (NEDC y WLTP);
 - n) potencia máxima neta;
 - o) número de identificación del vehículo;
 - p) masa de ensayo WLTP;
 - q) factores de desviación y de verificación a que se refiere el punto 3.2.8 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153;
 - r) categoría de vehículo matriculado;
 - s) número de identificación de la familia de vehículos;
 - t) autonomía eléctrica, cuando proceda.

Los Estados miembros pondrán a disposición de la Comisión, de conformidad con el artículo 7, todos los datos enumerados en el presente punto, en el formulario tal como se especifica en la parte B, sección 2.

2. Los datos a que se refiere el punto 1 procederán del certificado de conformidad del turismo correspondiente. En el caso de los vehículos que utilizan dos combustibles (gasolina/gas), en cuyos certificados de conformidad figuran valores de emisiones específicas de CO₂ para ambos tipos de combustible, los Estados miembros harán uso solamente del valor medido para el gas.
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.

SECCIÓN 2

DATOS DE SEGUIMIENTO DETALLADOS-REGISTRO DE UN SOLO VEHÍCULO

Referencia a la parte A, punto 1	Datos detallados por vehículo matriculado
a)	Nombre del fabricante — Denominación estándar en la UE
	Nombre del fabricante — Declaración del fabricante del equipo original
	Nombre del fabricante — Registro del Estado miembro ⁽¹⁾
b)	Número de homologación de tipo y su extensión
c)	Tipo
	Variante
	Versión
d)	Marca y denominación comercial
e)	Categoría de vehículo con homologación de tipo
f)	Número total de nuevas matriculaciones
g)	Masa en orden de marcha
h)	Emisiones específicas de CO ₂ (combinadas) Valor NEDC hasta el 31 de diciembre de 2020, salvo para los vehículos que entran en el ámbito de aplicación del artículo 5 cuyo valor NEDC se determinará, hasta el 31 de diciembre de 2022, de conformidad con el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153
	Emisiones específicas de CO ₂ (combinadas) Valor WLTP

Referencia a la parte A, punto 1	Datos detallados por vehículo matriculado
i)	Distancia entre ejes
	Anchura de vía del eje de dirección (eje 1)
	Anchura de vía del otro eje (eje 2)
j)	Tipo de combustible
	Modo de combustible
k)	Cilindrada (cm ³)
l)	Consumo de energía eléctrica (Wh/km)
m)	Código de la ecoinnovación o ecoinnovaciones
	Total de la reducción de emisiones de CO ₂ NEDC debida a la ecoinnovación o ecoinnovaciones hasta el 31 de diciembre de 2020
	Total de la reducción de emisiones de CO ₂ WLTP debida a la ecoinnovación o ecoinnovaciones
n)	Potencia máxima neta
o)	Número de identificación del vehículo
p)	Masa de ensayo WLTP
q)	Factor de desviación De (en su caso)
	Factor de verificación (en su caso)
r)	Categoría de vehículo matriculado
s)	Número de identificación de la familia de vehículos
t)	Autonomía eléctrica, en su caso

Notas:

- (¹) 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 — Registro del Estado miembro», mientras que en la columna «Nombre del fabricante — Denominación estándar en la UE» deberá hacerse constar una de las indicaciones siguientes: «AA-HNSC» o «AA-HI», según el caso.

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

1.1. Vehículos completos registrados en la categoría N₁

En el caso de homologación de tipo CE de vehículos completos registrados en la categoría N₁, los Estados miembros registrarán, para cada año civil, los siguientes datos detallados para cada vehículo industrial ligero nuevo, la primera vez que se haya matriculado en su territorio:

- a) fabricante;
- b) número de homologación de tipo y su extensión;
- c) tipo, variante y versión;
- d) marca;
- e) categoría de vehículo homologado;
- f) categoría de vehículo matriculado;
- g) emisiones específicas de CO₂ (NEDC y WLTP);
- h) masa en orden de marcha;
- i) masa máxima en carga técnicamente admisible;
- j) huella: distancia entre ejes, anchura de vía del eje de dirección y anchura de vía del otro eje;
- k) tipo de combustible y modo de combustible;
- l) cilindrada;
- m) consumo de energía eléctrica;
- n) código de la tecnología innovadora o grupo de tecnologías innovadoras y reducción de las emisiones de CO₂ derivada de esa tecnología (NEDC y WLTP);
- o) número de identificación del vehículo;
- p) masa de ensayo WLTP;
- q) factores de desviación y de verificación a que se refiere el punto 3.2.8 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152;
- r) número de identificación de la familia de vehículos determinado de conformidad con el punto 5.0 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151;
- s) autonomía eléctrica, cuando proceda.

Los Estados miembros pondrán a disposición de la Comisión, de conformidad con el artículo 7, todos los datos enumerados en el presente punto, en el formulario tal como se especifica en la parte C, sección 2, del presente anexo.

1.2. Vehículos homologados en un proceso multifásico y registrados como vehículos de categoría N₁

En el caso de vehículos multifásicos registrados como vehículos de categoría N₁, los Estados miembros registrarán, para cada año civil, los siguientes datos detallados por lo que se refiere a:

- a) vehículos de base (incompletos): los datos especificados en el punto 1.1, letras a), b), c), d), e), g), h), i), n) y o), o, en lugar de los datos especificados en las letras h) e i), la masa añadida por defecto facilitada como parte de la información sobre homologación de tipo especificada en el anexo I, punto 2.17.2, de la Directiva 2007/46/CE;
- b) vehículos de base (completos): los datos especificados en el punto 1.1, letras a), b), c), d), e), g), h), i), n) y o);
- c) vehículos completados: los datos especificados en el punto 1.1, letras a), f), g), h), j), k), l), m) y o).

En caso de que alguno de los datos a los que se hace referencia en el párrafo primero, letras a) y b), no pueda suministrarse para el vehículo de base, el Estado miembro facilitará los datos relativos al vehículo completado en su lugar.

Para los vehículos completados de la categoría N₁ debe utilizarse el formato que figura en la parte C, sección 2.

El número de identificación del vehículo a que se refiere el punto 1.1, letra o), no se hará público.

2. Los datos a que se refiere el punto 1 procederán del certificado de conformidad. En el caso de los vehículos que utilizan dos combustibles (gasolina/gas), en cuyos certificados de conformidad figuren valores de emisiones específicas de CO₂ para ambos tipos de combustible, los Estados miembros harán uso solamente del valor medido para el gas.
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.
- B. Metodología para la determinación de la información necesaria para el seguimiento de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos

La información en materia de seguimiento que los Estados miembros deben establecer en virtud de la parte A, puntos 1 y 3, se determinará con arreglo a la metodología descrita en la presente parte.

1. Número de vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados

Los Estados miembros determinarán el número de vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en su territorio en el año de seguimiento correspondiente, estableciendo una distinción entre los vehículos que disponen de homologación de tipo CE, de homologación individual y de homologación de tipo nacional en series cortas, y, en su caso, de homologación de tipo multifásico.

2. Vehículos completados

En el caso de vehículos multifásicos, las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos completados se asignarán al fabricante del vehículo de base.

Con el fin de garantizar que los valores de las emisiones de CO₂, de la eficiencia en el uso de combustible y de la masa de los vehículos completados sean representativos, sin imponer para ello una carga excesiva al fabricante del vehículo de base, la Comisión propondrá un procedimiento específico de seguimiento y, en su caso, hará las modificaciones que sean necesarias a la legislación pertinente en materia de homologación de tipo.

A pesar de que, a efectos del cálculo del objetivo de 2020 de conformidad con el anexo I, parte B, punto 2, la masa añadida por defecto será la que se tome de la parte C del presente anexo, en aquellos casos en que no sea posible determinar el valor de la masa, la masa en orden de marcha del vehículo completado podrá ser utilizada para el cálculo provisional del objetivo de emisiones específicas a que se refiere el artículo 7, apartado 4.

En los casos en que el vehículo de base sea un vehículo completo, la masa en orden de marcha de ese vehículo se utilizará en el cálculo de su objetivo de emisiones específicas. No obstante, en caso de que no sea posible determinar el valor de la masa, la masa en orden de marcha del vehículo completado podrá ser utilizada para el cálculo provisional del objetivo de emisiones específicas.

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:

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.

Sección 2

Datos de seguimiento detallados — Registro de un vehículo

Referencia a la parte A, punto 1.1	Datos detallados por vehículo matriculado ⁽¹⁾
a)	Nombre del fabricante — Denominación estándar ⁽²⁾ en la UE
	Nombre del fabricante — Declaración del fabricante del equipo original VEHÍCULO COMPLETO/VEHÍCULO DE BASE ⁽³⁾
	Nombre del fabricante — Declaración del fabricante del equipo original Vehículo completado ⁽³⁾
	Nombre del fabricante — Registro del Estado miembro ⁽²⁾
b)	Número de homologación de tipo y su extensión
c)	Tipo
	Variante
	Versión
d)	Marca
e)	Categoría de vehículo homologado
f)	Categoría de vehículo matriculado
g)	Emisiones específicas de CO ₂ (combinadas) Valor NEDC hasta el 31 de diciembre de 2020
	Emisiones específicas de CO ₂ (combinadas) Valor WLTP

Referencia a la parte A, punto 1.1	Datos detallados por vehículo matriculado ⁽¹⁾
h)	Masa en orden de marcha VEHÍCULO DE BASE
	Masa en orden de marcha VEHÍCULO COMPLETADO/VEHÍCULO COMPLETO
i) ⁽⁴⁾	Masa máxima en carga técnicamente admisible
j)	Distancia entre ejes
	Anchura de vía del eje de dirección (eje 1)
	Anchura de vía del otro eje (eje 2)
k)	Tipo de combustible
	Modo de combustible
l)	Cilindrada (cm ³)
m)	Consumo de energía eléctrica (Wh/km)
n)	Código de la ecoinnovación o ecoinnovaciones
	Total de la reducción de emisiones de CO ₂ NEDC debida a la ecoinnovación o ecoinnovaciones hasta el 31 de diciembre de 2020
	Total de la reducción de emisiones de CO ₂ WLTP debida a la ecoinnovación o ecoinnovaciones
o)	Número de identificación del vehículo
p)	Masa de ensayo WLTP
q)	Factor de desviación De (en su caso)
	Factor de verificación (en su caso)
r)	Número de identificación de la familia de vehículos
s)	Autonomía eléctrica, en su caso
Punto 2.17.2 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE ⁽⁵⁾	Masa añadida por defecto (si procede en el caso de vehículos multifásicos)

Notas:

- (¹) Cuando, en el caso de vehículos multifásicos, no se puedan aportar datos relativos al vehículo de base, el Estado miembro deberá, como mínimo, proporcionar los datos indicados en este formulario para el vehículo completado.
- (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 — Registro del Estado miembro», 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) En el caso de vehículos multifásicos se indicará el fabricante del vehículo de base (incompleto/completo). Si no se conoce el fabricante del vehículo de base se indicará el únicamente el fabricante del vehículo completado.
- (⁴) En el caso de vehículos multifásicos se indicará la masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo de base.
- (⁵) En el caso de vehículos multifásicos, la masa en orden de marcha y la masa máxima en carga técnicamente admisible del vehículo de base podrá sustituirse por la masa añadida por defecto especificada en la información sobre la homologación de acuerdo con el punto 2.17.2 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE.

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 m)	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
Artículo 5	Artículo 5	—
Artículo 5 bis	—	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

Reglamento (CE) n.º 443/2009	Reglamento (UE)n.º 510/2011	Presente Reglamento
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
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

Reglamento (CE) n.º 443/2009	Reglamento (UE)n.º 510/2011	Presente Reglamento
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
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)

Reglamento (CE) n.º 443/2009	Reglamento (UE)n.º 510/2011	Presente Reglamento
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
—	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 bis	Artículo 16, apartado 3
Artículo 14 bis, apartado 1	Artículo 15, apartado 3	Artículo 17, apartado 1
Artículo 14 bis, apartado 2	Artículo 15, apartado 1	Artículo 17, apartado 2
Artículo 14 bis, apartado 3	Artículo 16	Artículo 17, apartado 3
Artículo 14 bis, apartado 4	Artículo 15, apartado 2	Artículo 17, apartado 4
Artículo 14 bis, 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