

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2019/986 DE LA COMISIÓN**de 7 de marzo de 2019****por el que se modifican los anexos I y II del Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al seguimiento de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos homologados en un proceso multifásico****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el 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 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 8, apartado 9, párrafo segundo, y su artículo 13, apartado 6, párrafo cuarto,

Considerando lo siguiente:

- (1) A partir del 1 de septiembre de 2019 todos los vehículos ligeros estarán sujetos a un nuevo procedimiento de ensayo reglamentario para medir las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos ligeros, el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP) establecido en el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión ⁽²⁾, que sustituye al Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC) dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión ⁽³⁾. Por tanto, debe establecerse una nueva metodología para determinar las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos N₁ homologados en un proceso multifásico («vehículos multifásicos»).
- (2) De conformidad con el Reglamento (UE) n.º 510/2011, las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos multifásicos se asignarán al fabricante del vehículo de base. A efectos de permitir que el fabricante del vehículo de base pueda planificar de manera efectiva y con suficiente certeza el cumplimiento de sus objetivos de emisiones específicas, debe establecerse una metodología que garantice que las emisiones de CO₂ y la masa de los vehículos de base incompletos que serán asignados a dicho fabricante se conozcan en el momento de la producción y la venta del vehículo de base incompleto, y no solo en el momento en el que el fabricante de la fase final introduzca el vehículo completado en el mercado.
- (3) A la hora de determinar las emisiones de CO₂ del vehículo de base incompleto, procede utilizar el método de interpolación establecido en el Reglamento (UE) 2017/1151, donde los valores de entrada específicos deben estar concebidos de tal manera que se obtengan valores de emisiones de CO₂ y de masa que sean lo más representativos posible respecto de los valores determinados posteriormente para el vehículo final completado. Con el fin de garantizar la coherencia, el cálculo del objetivo de emisiones específicas del fabricante del vehículo de base debe tener en cuenta los valores de masa determinados a tal efecto.
- (4) El fabricante del vehículo de base debe informar a la Comisión sobre los valores de entrada utilizados para el método de interpolación, así como los valores de masa y las emisiones de CO₂ del vehículo de base incompleto. Al mismo tiempo, los Estados miembros deben seguir notificando a la Comisión las emisiones específicas de CO₂ y la masa de los vehículos completados finales.
- (5) Sobre la base de dichos datos, la Comisión debe evaluar continuamente la representatividad de los valores de emisiones de CO₂ del vehículo de base y comunicar a los fabricantes cualquier divergencia. En el caso de que se encuentre una divergencia significativa y continua entre las emisiones medias específicas de CO₂ del vehículo final completado y la media de los valores de seguimiento de CO₂ determinados para el fabricante del vehículo de base, los valores relativos al vehículo final completado deben utilizarse a efectos de determinar si los fabricantes cumplen sus objetivos de emisiones específicas.

⁽¹⁾ DO L 145 de 31.5.2011, p. 1.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

(6) Procede, por lo tanto, modificar los anexos I y II del Reglamento (UE) n.º 510/2011 en consecuencia.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Los anexos I y II del Reglamento (UE) n.º 510/2011 quedan modificados con arreglo a lo dispuesto en el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 7 de marzo de 2019.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

Los anexos I y II del Reglamento (UE) n.º 510/2011 se modifican como sigue:

1) En el anexo I, punto 1, letra c), se añade el párrafo siguiente:

«En el caso de los vehículos multifásicos incompletos contemplados en el anexo II, parte A, punto 1 bis, se utilizará la masa de seguimiento (M_{mon}) en lugar del valor M. La masa de seguimiento se calculará de acuerdo con la siguiente fórmula:

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

Donde:

MRO_{base} y B_0 son los valores definidos en el anexo II, parte A, punto 1 bis.1, letra a).».

2) En el anexo II, la parte A se modifica como sigue:

- a) se suprime el punto 1.2 con efecto a partir del 1 de enero de 2021;
- b) se añaden los puntos 1 bis, 1 bis.1, 1 ter y 1 quarter siguientes:

«1 bis. Emisiones específicas de CO₂ de vehículos multifásicos de la categoría N₁, determinadas con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151

Con efecto a partir del 1 de septiembre de 2019, el fabricante deberá, por cada vehículo de base incompleto de categoría N₁ sujeto a una homologación de tipo multifásica, con arreglo a la Directiva 2007/46/CE, determinar y notificar a la Comisión las emisiones específicas de CO₂ de dicho vehículo de base, en lo sucesivo “las emisiones de CO₂ de seguimiento”, de conformidad con la metodología establecida en el punto 1 bis.1.

La Comisión utilizará las emisiones de CO₂ de seguimiento del vehículo de base incompleto que le hayan sido notificadas, de conformidad con el párrafo primero, a fin de calcular las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante del vehículo de base en el año natural en el que esté registrado el vehículo multifásico completado, excepto cuando se cumplan las condiciones mencionadas en el punto 1 ter.

En el caso de los vehículos de base completos, las emisiones de CO₂ y la masa en orden de marcha de dichos vehículos se utilizarán a efectos del seguimiento de CO₂.

1 bis.1 Cálculo de las emisiones específicas de CO₂ del vehículo de base incompleto

El fabricante del vehículo de base calculará el valor de seguimiento de CO₂ de un vehículo de base incompleto concreto, de conformidad con el método de interpolación a que se refiere el anexo XXI, subanexo 7, puntos 3.2.3.2 o 3.2.4, del Reglamento (UE) 2017/1151, según la metodología aplicada para la homologación de las emisiones de los vehículos de base, cuyos términos se definirán en dicho punto con las excepciones siguientes:

a) Masa de un vehículo concreto

El término “ TM_{ind} ” contemplado en el anexo XXI, subanexo 7, puntos 3.2.3.2.2.1. o 3.2.4.1.1.1., del Reglamento (UE) 2017/1151 se sustituirá por la masa por defecto del vehículo de base, DM_{base} , o, en su caso, por la masa de ensayo del vehículo “Low”, TM_{L} , o la masa de ensayo del vehículo “High”, TM_{H} .

La DM_{base} se determinará aplicando la fórmula siguiente:

$$DM_{\text{base}} = \text{MRO}_{\text{base}} \times B_0 + 25 \text{ kg} + M_{\text{VL}}$$

Donde:

MRO_{base} es la masa en orden de marcha del vehículo de base, tal como se define en el anexo XXI, punto 3.2.5, del Reglamento (UE) 2017/1151

B_0 es el valor de masa de la carrocería, que corresponde a 1,375

M_{VL} es la masa representativa de la carga del vehículo, que representa el 28 % de la carga máxima del vehículo, cuando esta se define como la masa máxima en carga técnicamente admisible menos la masa en orden de marcha del vehículo de base multiplicada por B_0 , menos 25 kg.

La cifra B_0 se calcula como la media ponderada de la relación entre la suma de la masa en orden de marcha de los vehículos de base incompletos en todos los vehículos multifásicos matriculados en el año natural y la masa añadida por defecto, calculada de conformidad con el anexo XII, sección 5, del Reglamento (CE) n.º 692/2008, y la masa en orden de marcha de los vehículos de base para todos los vehículos multifásicos matriculados en los años naturales 2015, 2016 y 2017.

La cifra B_0 se ajustará a más tardar el 31 de octubre de 2021 sobre la base de los valores de masa pertinentes de los vehículos multifásicos matriculados en los años naturales 2018, 2019 y 2020, calculados de acuerdo con las siguientes fórmulas:

Fórmula 1:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n Mf_i}{\sum_{i=1}^n Mb_i}$$

Donde:

A_y es la media ponderada de la relación entre M_{fi} y M_{bi}

M_{fi} es la masa en orden de marcha del vehículo de base, más la masa añadida por defecto, tal como se define en el anexo XII, sección 5, del Reglamento (CE) n.º 692/2008

M_{bi} es la masa en orden de marcha del vehículo de base

n es el número de los vehículos de base para todos los vehículos multifásicos matriculados en el año natural.

Fórmula 2:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

Donde:

A_i es la media ponderada calculada según la fórmula 1

n_i es el número de los vehículos de base para todos los vehículos multifásicos matriculados en un año natural.

Si la masa por defecto (DM_{base}) del vehículo de base es inferior a la masa de ensayo del vehículo "Low" (TM_L) de la familia de interpolación, TM_{ind} se sustituirá por TM_L .

Si la masa por defecto (DM_{base}) del vehículo de base es superior a la masa de ensayo del vehículo "High" (TM_H) de la familia de interpolación, TM_{ind} se sustituirá por TM_H .

b) Resistencia a la rodadura del vehículo concreto

La resistencia a la rodadura del vehículo de base se utilizará a efectos del anexo XXI, subanexo 7, puntos 3.2.3.2.2.2. o 3.2.4.1.1.2, del Reglamento (UE) 2017/1151.

c) Área frontal

En el caso de un vehículo de base incompleto que pertenezca a una familia de matrices de resistencia al avance en carretera, el fabricante deberá determinar el término " A_f " a que se refiere el anexo XXI, subanexo 7, punto 3.2.3.2.2.3, del Reglamento (UE) 2017/1151, de conformidad con una de las opciones siguientes:

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

En el caso de un vehículo de base incompleto que no pertenezca a la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, se utilizará el área frontal del valor del vehículo H de la familia de interpolación.

1 ter. Representatividad del valor de seguimiento de CO₂

La Comisión evaluará cada año, a partir del año natural 2020, la representatividad de la media de los valores de seguimiento de CO₂, comunicados por el fabricante del vehículo de base, con respecto a la media de las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos completados matriculados en el año natural correspondiente, e informará de ello al fabricante del vehículo de base.

Si la evaluación muestra una divergencia igual o superior al 4 % entre la media de las emisiones específicas de CO₂ de todos los vehículos completados y la media de las emisiones de CO₂ de seguimiento de todos los vehículos de base de un fabricante durante cada uno de los dos años naturales sucesivos, la Comisión utilizará la media de las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos completados en el año natural siguiente para calcular la media de las emisiones específicas de CO₂ del fabricante del vehículo de base o del conjunto del vehículos de ese año. En el caso de que se mantengan las divergencias, el cálculo se repetirá cada tres años.

1 quarter. Notificación de datos por los fabricantes de vehículos de base

Los fabricantes de vehículos de base comunicarán a la Comisión, a más tardar el 28 de febrero de cada año, los datos siguientes de cada vehículo de base completo o incompleto sometido a homologación multifásica y vendido por ellos en el año natural anterior en la Unión:

- a) número de identificación del vehículo;
 - b) identificador de la familia de interpolación;
 - c) emisiones específicas de CO₂ del vehículo de base;
 - d) área frontal (especifíquese la opción aplicable);
 - e) resistencia a la rodadura del vehículo de base;
 - f) masa de seguimiento;
 - g) masa en orden de marcha del vehículo de base;
 - h) masa representativa de la carga del vehículo, tal como se define en el punto 1 bis.1 del presente anexo.»;
- c) el punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

«Los datos a que se refiere el punto 1 procederán del certificado de conformidad o serán coherentes con el certificado de conformidad expedido por el fabricante del vehículo industrial ligero correspondiente. Los demás datos procederán de la documentación de homologación de tipo o de la información facilitada por el fabricante del vehículo de base, con arreglo al punto 1 quarter. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para velar por la exactitud adecuada del procedimiento de seguimiento. Si en el certificado de conformidad de un vehículo comercial ligero figuran una masa mínima y una masa máxima, los Estados miembros utilizarán únicamente la cifra máxima a los efectos del presente Reglamento. En el caso de los vehículos que utilizan dos combustibles (gasolina/gas), en cuyos certificados de conformidad figuren cantidades de emisiones específicas de CO₂ para ambos tipos de combustible, los Estados miembros harán uso solamente de la cantidad medida para el gas.».
