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

►B REGLAMENTO (UE) Nº 510/2011 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 11 de mayo de 2011

por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos ligeros

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(DO L 145 de 31.5.2011, p. 1)

Modificado por:

		Diario Oficial		
		n°	página	fecha
►M1	Reglamento Delegado (UE) nº 205/2012 de la Comisión de 6 de enero de 2012	L 72	2	10.3.2012
►M2	Reglamento (UE) nº 253/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo de 26 de febrero de 2014	L 84	38	20.3.2014
►M3	Reglamento Delegado (UE) nº 404/2014 de la Comisión de 17 de febrero de 2014	L 121	1	24.4.2014
►M4	Reglamento Delegado (UE) 2017/748 de la Comisión de 14 de diciembre de 2016	L 113	9	29.4.2017

▼B

REGLAMENTO (UE) Nº 510/2011 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 11 de mayo de 2011

por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos ligeros

(Texto pertinente a efectos del EEE)

Artículo 1

Objeto y finalidad

1. El presente Reglamento establece requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los vehículos comerciales ligeros nuevos. El presente Reglamento fija en 175 g de CO_2/km el promedio de las emisiones de CO_2 de los vehículos comerciales ligeros nuevos, mediante el perfeccionamiento de la tecnología de los vehículos, medidas de acuerdo con el Reglamento (CE) nº 715/2007 y sus medidas de aplicación, y mediante tecnologías innovadoras.

▼M2

2. El presente Reglamento fija un objetivo, aplicable a partir de 2020, de 147 g de CO_2/km como promedio de emisiones de CO_2 de los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión, medidas con arreglo al Reglamento (CE) nº 715/2007 y sus medidas de aplicación, así como mediante tecnologías innovadoras.

▼B

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor de la categoría N_1, 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 la categoría N_1 a los que se haga extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 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 («vehículos comerciales ligeros nuevos»).

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.

▼M2

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

▼B

Artículo 3

Definiciones

1. A los efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

▼B

a) «emisiones medias específicas de CO_2»: en relación con un fabricante, la media de las emisiones específicas de CO_2 de todos los vehículos comerciales ligeros que haya fabricado;

b) «certificado de conformidad»: el certificado a que se refiere el artículo 18 de la Directiva 2007/46/CE;

c) «vehículo completado»: todo vehículo 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 que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes de la Directiva 2007/46/CE;

e) «vehículo de base»: todo vehículo 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»: la masa del vehículo 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 CO_2»: las emisiones de un vehículo comercial ligero medidas de conformidad con el Reglamento (CE) nº 715/2007 y descritas como emisión másica de CO_2 (combinada) en el certificado de conformidad del vehículo completo o completado;

i) «objetivo de emisiones específicas»: en relación con un fabricante, la media de las emisiones específicas indicativas de CO_2 determinadas de acuerdo con el anexo I respecto a cada vehículo comercial ligero nuevo que haya fabricado o, en caso de que el fabricante disfrute de una excepción en virtud del artículo 11, el objetivo de emisiones específicas determinado de conformidad con esa excepción;

j) «huella»: la anchura media de vía multiplicada por la distancia entre ejes, como figura en el certificado de conformidad y se define en los puntos 2.1 y 2.3 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE;

k) «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 los efectos del presente Reglamento se entenderá por «grupo de fabricantes vinculados», un fabricante y sus empresas vinculadas. Se considerarán «empresas vinculadas» respecto a un fabricante:

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

▼B

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 enumerados en la letra a) con respecto al fabricante;

c) aquellas en las que una empresa de las contempladas en la letra b) disponga, directa o indirectamente, de los derechos o facultades enumerados 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 enumerados en la letra a), o aquellas en las que dos o más de estas últimas empresas dispongan conjuntamente de esos derechos o facultades;

e) las empresas en las que los derechos o facultades enumerados 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

Respecto al año natural que empieza el 1 de enero de 2014 y cada uno de los años naturales siguientes, cada fabricante de vehículos comerciales ligeros garantizará que sus emisiones medias específicas de CO_2 no superan su objetivo de emisiones específicas determinado con arreglo al anexo I o, si se trata de un fabricante que disfruta de una excepción en virtud del artículo 11, con arreglo a esa excepción.

Cuando no se conozcan las emisiones específicas del vehículo completado, el fabricante del vehículo de base partirá de las emisiones específicas de este último para determinar sus emisiones medias específicas de CO_2.

Para la determinación de las emisiones medias específicas de CO_2 de cada fabricante se utilizarán los siguientes porcentajes de vehículos comerciales ligeros nuevos de cada fabricante matriculados en el año correspondiente:

— el 70 % en 2014,

— el 75 % en 2015,

— el 80 % en 2016,

— el 100 % de 2017 en adelante.

Artículo 5

Supercréditos

En el cálculo de las emisiones medias específicas de CO_2, cada vehículo comercial ligero nuevo con emisiones específicas de CO_2 por debajo de 50 g de CO_2/km equivaldrá a:

— 3,5 vehículos comerciales ligeros en 2014,

— 3,5 vehículos comerciales ligeros en 2015,

▼B

— 2,5 vehículos comerciales ligeros en 2016,

— 1,5 vehículos comerciales ligeros en 2017,

— 1 vehículo comercial ligero a partir de 2018.

Durante el régimen de los supercréditos, el número máximo de vehículos comerciales ligeros nuevos cuyas emisiones específicas sean inferiores a 50 g de CO_2/km que se tendrá en cuenta para la aplicación de los multiplicadores indicados en el párrafo primero no excederá de 25 000 vehículos comerciales ligeros por fabricante.

Artículo 6

Objetivo de emisiones específicas para vehículos comerciales ligeros que utilicen combustibles alternativos

A los efectos de determinar el cumplimiento por parte de los fabricantes del objetivo de emisiones específicas mencionado en el artículo 4, las emisiones específicas de CO_2 de todos los vehículos comerciales ligeros diseñados para poder funcionar con un combustible que consista en una mezcla de gasolina con un 85 % de bioetanol («E85») y que cumplan la legislación de la Unión o las normas técnicas europeas pertinentes se reducirán para el 31 de diciembre de 2015 en un 5 % en reconocimiento de la mayor capacidad tecnológica y de reducción de emisiones del funcionamiento con biocombustibles. Esta reducción solo se aplicará si al menos un 30 % de las estaciones de servicio del Estado miembro en el que esté matriculado el vehículo comercial ligero suministra este tipo de combustible alternativo que reúna los requisitos de sostenibilidad para los biocombustibles establecidos en la legislación correspondiente de la Unión.

Artículo 7

Formación de agrupaciones

1. Los fabricantes de vehículos comerciales ligeros nuevos, salvo aquellos a los que se haya concedido una excepción en virtud del artículo 11, 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 naturales, siempre que la duración global de ese acuerdo no sea superior a cinco años naturales, y tendrá que entrar en vigor a más tardar el 31 de diciembre del primer año natural en el que se agruparían 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 9;

c) pruebas de que el gerente de la agrupación va a ser capaz de cumplir las obligaciones previstas en la letra b).

3. Si el gerente propuesto de la agrupación no cumple el requisito establecido de abonar todas las primas por exceso de emisiones impuestas a la agrupación de conformidad con el artículo 9, la Comisión se lo notificará a los fabricantes.

▼B

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 eso afecte 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 9, 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 de las normas de la Unión en materia de competencia a tales agrupaciones, 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 CO_2;

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, 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 los mismos se registrará, se comunicará y estará disponible en el registro central a que se refiere el artículo 8, apartado 4.

Artículo 8

Seguimiento y notificación de las emisiones medias

1. Por lo que respecta al año natural que empieza el 1 de enero de 2012 y cada uno de los años naturales siguientes, los Estados miembros registrarán la información relativa a cada vehículo comercial ligero nuevo matriculado en su territorio de conformidad con la parte A del anexo II. Esa 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.

2. Antes del 28 de febrero de cada año, a partir de 2013, los Estados miembros determinarán y transmitirán a la Comisión la información que figura en la parte B del anexo II respecto al año natural precedente. Los datos se transmitirán de acuerdo con el formulario que figura en la parte C del anexo II.

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 ese registro estará a disposición del público. Antes del 30 de junio de 2013 y cada año siguiente, la Comisión realizará, respecto a cada fabricante, un cálculo provisional de:

▼B

a) las emisiones medias específicas de CO_2 del año natural precedente;

b) el objetivo de emisiones específicas del año natural precedente;

c) la diferencia entre sus emisiones medias específicas de CO_2 del año natural precedente y su objetivo de emisiones específicas correspondiente a ese año.

La Comisión notificará a cada fabricante el cálculo provisional que le corresponda. La notificación incluirá datos por Estado miembro sobre el número de vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados y sus emisiones específicas de CO_2.

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 que considere que se ha producido el error.

6. La Comisión estudiará toda notificación de los fabricantes y, antes del 31 de octubre, confirmará o modificará los cálculos provisionales de conformidad con el apartado 4.

7. En relación con los años naturales 2012 y 2013, y sobre la base de los cálculos realizados con arreglo al apartado 5, la Comisión notificará a los fabricantes si considera que sus emisiones medias específicas de CO_2 superan su objetivo de emisiones específicas.

8. En cada Estado miembro, la autoridad competente para la recogida y comunicación de los datos de seguimiento de conformidad con el presente Reglamento será la designada de conformidad con el artículo 8, apartado 7, del Reglamento (CE) nº 443/2009.

9. La Comisión adoptará disposiciones de desarrollo sobre el seguimiento y la notificación de los datos previstos en el presente artículo, y sobre la aplicación del anexo II. Estos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 14, apartado 2.

A fin de tener en cuenta la experiencia adquirida con la aplicación del presente Reglamento, la Comisión podrá modificar el anexo II mediante actos delegados, de conformidad con el artículo 15 y sujeta a las condiciones establecidas en los artículos 16 y 17.

10. Los Estados miembros recopilarán y notificarán también, con arreglo al presente artículo, datos sobre la matriculación de vehículos de las categorías M_2 y N_2, 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) nº 715/2007.

Artículo 9

Prima por exceso de emisiones

1. Para el período del 1 de enero al 31 de diciembre de 2014 y, a continuación, cada año natural, la Comisión impondrá una prima por exceso de emisiones a un fabricante o al gerente de una agrupación, según convenga, si las emisiones medias específicas de CO_2 del fabricante superan su objetivo de emisiones específicas.

▼B

2. La prima por exceso de emisiones prevista en el apartado 1 se calculará mediante la siguiente fórmula:

a) a partir de 2014 hasta 2018:

i) por un exceso de emisiones de más de 3 g de CO_2/km:

[(Exceso de emisiones – 3 g de CO_2/km) × 95 EUR + 45 EUR] × número de vehículos comerciales ligeros nuevos,

ii) por un exceso de emisiones de más de 2 g de CO_2/km, pero de menos de 3 g de CO_2/km:

[(Exceso de emisiones – 2 g de CO_2/km) × 25 EUR + 20 EUR] × número de vehículos comerciales ligeros nuevos,

iii) por un exceso de emisiones de más de 1 g de CO_2/km, pero de menos de 2 g de CO_2/km:

[(Exceso de emisiones – 1 g de CO_2/km) × 15 EUR + 5 EUR] × número de vehículos comerciales ligeros nuevos,

iv) por un exceso de emisiones de menos de 1 g de CO_2/km:

(Exceso de emisiones × 5 EUR) × número de vehículos comerciales ligeros nuevos;

b) a partir de 2019:

(Exceso de emisiones × 95 EUR) × número de vehículos comerciales ligeros nuevos.

A los efectos del presente artículo, se aplican las definiciones siguientes:

— «exceso de emisiones»: el número positivo de gramos por kilómetro en que las emisiones medias específicas de CO_2 de un fabricante —teniendo en cuenta las reducciones en las emisiones de CO_2 derivadas de tecnologías innovadoras aprobadas con arreglo al artículo 12— superan su objetivo de emisiones específicas en el año natural o en la parte del año natural en la que se aplique la obligación prevista en el artículo 4, redondeado al tercer decimal más próximo, y

— «número de vehículos comerciales ligeros nuevos»: el número de vehículos comerciales ligeros nuevos producidos por el fabricante que se matricularon en ese período, con arreglo a los criterios de introducción gradual establecidos en el artículo 4.

3. La Comisión adoptará las normas de desarrollo para la percepción de las primas por exceso de emisiones previstas en el apartado 1 del presente artículo. Estos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 14, apartado 2.

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

Artículo 10

Publicación de los resultados de los fabricantes

1. Antes del 31 de octubre de 2013 y del 31 de octubre de cada uno de los años siguientes, la Comisión publicará una lista en la que indicará, respecto a cada fabricante:

▼B

a) su objetivo de emisiones específicas del año natural precedente;

b) sus emisiones medias específicas de CO_2 del año natural precedente;

c) la diferencia entre sus emisiones medias específicas de CO_2 del año natural precedente y su objetivo de emisiones específicas de ese año;

d) las emisiones medias específicas de CO_2 de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión el año natural precedente;

e) la masa media de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión el año natural precedente.

2. A partir del 31 de octubre de 2015, la lista publicada de conformidad con el apartado 1 indicará asimismo si el fabricante ha cumplido los requisitos del artículo 4 respecto al año natural precedente.

Artículo 11

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 22 000 vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión por año natural 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 22 000 vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión por año natural, 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 naturales. Se presentará a la Comisión una solicitud que incluirá 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 vehículos comerciales ligeros que fabrica, incluidas la masa y las emisiones específicas de CO_2 de esos 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 CO_2 y teniendo en cuenta las características del mercado para el tipo de 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

▼B

con su potencial de reducción, incluido el potencial tecnológico y económico de reducción de sus emisiones específicas de CO_2 y teniendo en cuenta las características del mercado para el tipo de vehículo comercial ligero fabricado, la Comisión le concederá una excepción. ►M2 ——————— ◄

4. Los fabricantes que disfruten de una excepción de conformidad con el presente artículo notificarán inmediatamente a la Comisión cualquier modificación que afecte o pueda afectar a su derecho a una excepción.

5. Cuando la Comisión considere, sobre la base de una notificación con arreglo al apartado 4 o de otro modo, que un fabricante ya no puede acogerse a una excepción, revocará la excepción con efectos a partir del 1 de enero del año natural siguiente e informará de ello al fabricante.

6. Cuando el fabricante no alcance su objetivo de emisiones específicas, la Comisión le impondrá una prima por exceso de emisiones, como establece el artículo 9.

7. La Comisión adoptará disposiciones complementarias de los apartados 1 a 6 del presente artículo, entre otras cosas en relación con la interpretación de los criterios para poder acogerse a una excepción y el contenido de las solicitudes, así como disposiciones sobre el contenido y evaluación de los programas de reducción de las emisiones específicas de CO_2, mediante actos delegados de conformidad con el artículo 15 y sujeta a las condiciones establecidas en los artículos 16 y 17.

8. Se pondrán a disposición pública las solicitudes de excepción, incluida la información que las justifique, así como las notificaciones contempladas en el apartado 4, las revocaciones con arreglo al apartado 5, las imposiciones de primas por exceso de emisiones con arreglo al apartado 6, y los actos adoptados en virtud del apartado 7, observando lo dispuesto en el Reglamento (CE) nº 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 ([1]).

Artículo 12

Ecoinnovación

▼M2

1. Se tendrán en cuenta los ahorros de CO_2 logrados mediante el uso de tecnologías innovadoras o de una combinación de estas («paquete de tecnologías innovadoras»), previa solicitud por parte de un proveedor o fabricante.

La contribución total de esas tecnologías podrá alcanzar una reducción de hasta 7 g de CO_2/km del objetivo de emisiones medias específicas de cada fabricante.

2. Mediante actos de ejecución, y a más tardar el 31 de diciembre de 2012, la Comisión adoptará disposiciones detalladas relativas a un procedimiento de aprobación de las tecnologías innovadoras o los paquetes de tecnologías innovadoras a que se refiere el apartado 1. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 14, apartado 2, del presente Reglamento. Esas disposiciones detalladas serán conformes a las disposiciones establecidas en virtud del artículo 12, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 443/2009 y se basarán en los siguientes criterios para las tecnologías innovadoras:

([1]) DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

▼B

a) el proveedor o fabricante debe ser el responsable de la reducción de emisiones de CO_2 lograda mediante el uso de las tecnologías innovadoras;

b) las tecnologías innovadoras deben realizar una contribución verificada a la reducción de CO_2;

c) las tecnologías innovadoras no deben estar cubiertas por el ciclo de ensayos estándar de medición de CO_2 o por disposiciones obligatorias derivadas de medidas adicionales complementarias destinadas a cumplir con la reducción de 10 g de CO_2/km a que se refiere el artículo 1 del Reglamento (CE) nº 443/2009, ni ser obligatorias con arreglo a otras disposiciones del Derecho de la Unión.

3. El proveedor o fabricante que solicite la aprobación de una medida como tecnología innovadora presentará a la Comisión un informe que incluya un informe de verificación realizado por un organismo independiente y certificado. En el caso de una posible interacción entre la medida y otra tecnología innovadora ya aprobada, el informe mencionará dicha interacción, y el informe de verificación evaluará hasta qué punto esa interacción modifica la reducción lograda por cada medida.

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

Artículo 13

Revisión y presentación de informes

▼M2

1. A más tardar el 31 de diciembre de 2015, la Comisión examinará los objetivos de emisiones específicas, y las modalidades que figuran en los mismos, y otros aspectos del presente Reglamento con el fin de fijar los objetivos en materia de emisiones de CO_2 de los vehículos comerciales ligeros nuevos para el período posterior a 2020. A ese respecto, la evaluación del porcentaje de reducción necesario estará en consonancia con los objetivos climáticos a largo plazo de la Unión y sus repercusiones en el desarrollo de tecnología rentable de reducción de CO_2 para los vehículos comerciales ligeros. La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre el resultado de dicha evaluación. Dicho informe incluirá propuestas oportunas para la modificación del presente Reglamento, incluido el posible establecimiento de un objetivo realista y viable basado en una evaluación global de impacto que tenga en cuenta la continuidad de la competitividad de la industria del vehículo comercial ligero y sus industrias dependientes. A la hora de elaborar dichas propuestas, la Comisión se asegurará de que son lo más neutras posibles desde el punto de vista de la competencia, y que sean equitativas y sostenibles desde el punto de vista social.

▼B

2. A más tardar para 2014, la Comisión presentará, si procede, una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo para incluir en el presente Reglamento los vehículos de las categorías N_2 y M_2, según se definen en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia no superior a 2 610 kg y los vehículos a los que se haga extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 715/2007, con vistas a alcanzar el objetivo a largo plazo a partir de 2020.

▼B

3. A más tardar para 2014, y tras realizar una evaluación de impacto, la Comisión publicará un informe sobre la disponibilidad de datos relativos a la huella y la carga útil, y su uso como parámetros de utilidad para determinar objetivos de emisiones específicas y, si procede, presentará una propuesta al Parlamento Europeo y al Consejo para modificar el anexo I, de conformidad con el procedimiento legislativo ordinario.

4. A más tardar el 31 de diciembre de 2011, la Comisión establecerá un procedimiento para obtener valores representativos de las emisiones de CO_2, de la eficiencia en el uso de combustible y de la masa de los vehículos completados, al tiempo que garantiza que el fabricante del vehículo de base tenga acceso oportunamente a los datos relativos a la masa y las emisiones específicas de CO_2 del vehículo completado.

5. A más tardar el 31 de octubre de 2016 y, a continuación, cada tres años, la Comisión modificará el anexo I por medio de actos delegados, de conformidad con el artículo 15 y sujeta a las condiciones establecidas en los artículos 16 y 17, con el fin de ajustar la cifra M_0, en él considerada, a la masa media de los vehículos comerciales ligeros nuevos en los tres años naturales anteriores.

Esos ajustes surtirán efecto por primera vez el 1 de enero de 2018 y, a continuación, cada tres años.

6. La Comisión incluirá los vehículos comerciales ligeros en la revisión de los procedimientos de medición de las emisiones de CO_2 de conformidad con el artículo 13, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 443/2009.

▼M2

_____

▼B

La Comisión incluirá los vehículos comerciales ligeros en la revisión de la Directiva 2007/46/CE de conformidad con el artículo 13, apartado 4, del Reglamento (CE) nº 443/2009.

▼M2

La Comisión, mediante actos de ejecución, determinará los parámetros de correlación necesarios para reflejar cualquier cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario para medir las emisiones específicas de CO_2 a que se refiere el Reglamento (CE) nº 715/2007 y el Reglamento (CE) nº 692/2008 de la Comisión [1]. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 14, apartado 2, del presente Reglamento.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 15 y en las condiciones establecidas en los artículos 16 y 17 con objeto de adaptar las fórmulas del anexo I utilizando la metodología adoptada en virtud del párrafo primero y velando al mismo tiempo por que se establezcan unos requisitos de reducción de rigor comparable en los antiguos y los nuevos procedimientos de ensayo para los fabricantes y vehículos de diferente utilidad.

[1] Reglamento (CE) nº 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) nº 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

▼B

Artículo 14

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité del cambio climático creado en virtud del artículo 9 de la Decisión nº 280/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de febrero de 2004, relativa a un mecanismo para el seguimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero en la Comunidad y para la aplicación del Protocolo de Kyoto ([1]). Dicho Comité es un comité en el sentido del Reglamento (UE) nº 182/2011.

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) nº 182/2011.

▼M2

2 *bis*. En caso de que el Comité a que se refiere el apartado 1 no emita un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) nº 182/2011.

▼B

Artículo 15

Ejercicio de la delegación

1. Los poderes para adoptar los actos delegados a que se refieren el artículo 8, apartado 9, párrafo segundo, el artículo 11, apartado 7, el artículo 13, apartado 5, y el artículo 13, apartado 6, párrafo cuarto, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 3 de junio de 2011. La Comisión elaborará un informe sobre los poderes delegados a más tardar seis meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará automáticamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo la revocan con arreglo al artículo 16.

2. En cuanto la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

3. Los poderes otorgados a la Comisión para adoptar actos delegados estarán sujetos a las condiciones establecidas en los artículos 16 y 17.

Artículo 16

Revocación de la delegación

1. La delegación de poderes a que se refiere el artículo 8, apartado 9, párrafo segundo, el artículo 11, apartado 7, el artículo 13, apartado 5, y el artículo 13, apartado 6, párrafo cuarto, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo.

2. La institución que haya iniciado un procedimiento interno para decidir si va a revocar la delegación de poderes procurará informar a la otra institución y a la Comisión en un plazo razonable antes de adoptar la decisión definitiva, indicando los poderes delegados que podrían ser objeto de revocación y los posibles motivos de la misma.

([1]) DO L 49 de 19.2.2004, p. 1.

▼B

3. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. Surtirá efecto inmediatamente o en una fecha posterior que se precisará en dicha decisión. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor. Se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 17

Objeciones a los actos delegados

1. El Parlamento Europeo o el Consejo podrán formular objeciones a un acto delegado en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación.

Por iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo, dicho plazo se prorrogará dos meses.

2. Si, una vez expirado el plazo al que se hace referencia en el apartado 1, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo han formulado objeciones al acto delegado, este se publicará en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y entrará en vigor en la fecha prevista en él.

El acto delegado podrá publicarse en el *Diario Oficial de la Unión Europea* y entrar en vigor antes de que expire dicho plazo si tanto el Parlamento Europeo como el Consejo han informado a la Comisión de que no tienen la intención de formular objeciones.

3. Si el Parlamento Europeo o el Consejo formulan objeciones a un acto delegado en el plazo al que se hace referencia en el apartado 1, este no entrará en vigor. La institución que haya formulado objeciones deberá exponer sus motivos.

Artículo 18

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor a los tres 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.

▼B

ANEXO I

OBJETIVOS DE EMISIONES ESPECÍFICAS DE CO_2

1. Las emisiones específicas indicativas de CO_2 para cada vehículo comercial ligero, medidas en gramos por kilómetro, se determinarán aplicando las fórmulas siguientes:

   a) entre 2014 y 2017:

   Emisiones específicas indicativas de $CO_2 = 175 + a \times (M - M_0)$

   donde:

   M = masa del vehículo en kilogramos (kg)

   M_0 = 1 706,0

   a = 0,093;

   b) ►M4 A partir de 2018:

   Emisiones específicas de $CO_2 = 175 + a \times (M - M_0)$

   donde:

   M = masa del vehículo en kilogramos (kg)

   M_0 = 1 766,4

   a = 0,093; ◄

▼M2

   c) A partir de 2020:

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

   donde:

   M = masa del vehículo en kilogramos (kg)

   M_0 = valor adoptado con arreglo al artículo 13, apartado 5

   a = 0,096.

▼B

2. El objetivo de emisiones específicas en relación con un fabricante en un año natural se calculará como la media de las emisiones específicas indicativas de CO_2 de cada vehículo comercial ligero nuevo del que sea fabricante y se haya matriculado en ese año natural.

▼B

ANEXO II

SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN DE LAS EMISIONES

A. Recogida de datos sobre vehículos comerciales ligeros y determinación de la información sobre el seguimiento de las emisiones de CO_2

▼M3

1. Datos detallados

1.1. Vehículos completos registrados en la categoría N_1

En el caso de homologación de tipo CE de vehículos completos registrados en la categoría N1, los Estados miembros, para cada año natural, registrarán 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 CO_2;

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 de otros ejes;

k) tipo de combustible y modo de combustible;

l) cilindrada;

m) consumo de energía eléctrica;

n) código de la tecnología innovadora o grupos de tecnologías innovadoras y reducción de las emisiones de CO_2 derivada de esa tecnología;

o) número de identificación del vehículo.

Debe utilizarse el formato que figura en la parte C, sección 2.

1.2. Vehículos homologados en un proceso multifásico y registrados como vehículos de categoría N_1

En el caso de vehículos multifásicos registrados como vehículos de categoría N_1, los Estados miembros registrarán, para cada año natural, los siguientes datos detallados por lo que se refiere a:

a) vehículos de base (incompletos): los datos mencionados 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;

▼M3

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 mencionados 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 las letras a) y b) del presente punto 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 N_1 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.

▼B

2. ►M1 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. Cuando no se utilice el certificado de conformidad, 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 CO_2 para ambos tipos de combustible, los Estados miembros harán uso solamente de la cantidad medida para el gas.

▼M3

3. Los Estados miembros determinarán, respecto a cada año natural:

a) las fuentes utilizadas para obtener los datos indicados en el punto 1;

b) el número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos que disponen de una homologación CE;

c) el número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos que disponen de una homologación de tipo multifásico, en su caso;

d) el número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos homologados individualmente;

e) el número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos que disponen de una homologación nacional en series cortas.

B. Metodología para la determinación de la información necesaria para el seguimiento de las emisiones de CO_2 de los vehículos comerciales ligeros nuevos

La información para el seguimiento que los Estados miembros deben establecer en virtud de la parte A, puntos 1 y 3, del presente anexo 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 CE, de homologación individual y de homologación nacional en series cortas, y, en su caso, el número de vehículos multifásicos.

▼M1

_____

▼M3

_____

▼M1

_____

▼B

7. Vehículos completados

En el caso de vehículos multifásicos, las emisiones específicas de CO_2 de los vehículos completados se asignarán al fabricante del vehículo de base.

Con el fin de garantizar que los valores de las emisiones de CO_2, 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 revisará y modificará oportunamente la legislación pertinente en materia de homologación de tipo el 31 de diciembre de 2011, a más tardar.

Al establecer dicho procedimiento, la Comisión determinará, si procede, cómo se controlan los valores relativos a la masa y a las emisiones de CO_2, sobre la base de un cuadro de valores de CO_2 correspondientes a distintas clases de masas de inercia finales, o a partir de un solo valor de emisiones de CO_2 derivado de la masa del vehículo de base y de una masa añadida por defecto en función de la clase de N_1. En este último caso, esta masa se tendría asimismo en cuenta para la parte C del presente anexo.

La Comisión garantizará también que el fabricante del vehículo de base tenga acceso oportunamente a los datos relativos a la masa y las emisiones específicas de CO_2 del vehículo completado.

▼M3

A pesar de que la masa añadida por defecto será la que se tome para 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 8, 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. Formatos 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 formatos siguientes:

Sección 1 — Datos de seguimiento agregados

Estado miembro ([1]):	
Año	

▼M3

Fuente de datos	
Número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos que disponen de una homologación CE	
Número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos homologados individualmente	
Número total de nuevas matriculaciones de vehículos comerciales ligeros nuevos que disponen de una homologación 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 para 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, sección 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
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 de otros ejes (eje 2)

▼**M3**

Referencia a la parte A, sección 1.1	Datos detallados por vehículo matriculado (1)
k)	Tipo de combustible
	Modo de combustible
l)	Cilindrada (cm^3)
m)	Consumo de energía eléctrica (Wh/km)
n)	Código de la tecnología o grupos de tecnologías innovadoras
	Reducción de emisiones mediante tecnología o tecnologías innovadoras
o)	Número de identificación del vehículo
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 formato para el vehículo completado. Cuando no pueda proporcionarse el número de identificación del vehículo, se habrán de proporcionar todos los datos detallados relativos al vehículo completo, el vehículo completado y el vehículo de base de conformidad con lo dispuesto en la parte A, punto 1.2, letras a), b) y c), del presente anexo.

(2) En el caso de las homologaciones nacionales en series cortas (HNSC) o las 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: «HNSC» o «HI», según el caso.

(3) En el caso de vehículos multifásicos indíquese el fabricante del vehículo de base (incompleto/completo). Si no se conoce el fabricante del vehículo de base indíquese únicamente el fabricante del vehículo completado.

(4) En el caso de vehículos multifásicos indíquese 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.