I

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación es obligatoria)

REGLAMENTOS

REGLAMENTO (CE) Nº 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 CO_2 de los vehículos ligeros

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 175,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo [1],

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado [2],

Considerando lo siguiente:

(1) El objetivo del presente Reglamento es fijar normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos matriculados en la Comunidad los cuales forman parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos ligeros al tiempo que se garantiza el funcionamiento correcto del mercado interior.

(2) La Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, aprobada en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión 94/69/CE del Consejo [3], obliga a todas las partes a elaborar y aplicar programas nacionales y, en su caso, regionales, que contengan medidas para atenuar el cambio climático. A este respecto, en enero de 2007, la Comisión propuso que, en el contexto de negociaciones internacionales, la Unión Europea promoviera el objetivo de reducir en un 30 % las emisiones de gases de efecto invernadero de los países desarrollados para 2020 (respecto de los niveles de 1990) pero que la Unión asumiera de forma autónoma el firme compromiso de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero al menos en un 20 % para 2020 respecto de los niveles de 1990 independientemente de las reducciones alcanzadas por otros países desarrollados. Este objetivo fue refrendado por el Parlamento Europeo y el Consejo.

(3) Una de las implicaciones de esos compromisos es que todos los Estados miembros deben reducir considerablemente las emisiones de los turismos. Las políticas y medidas deben aplicarse, tanto a nivel de los Estados miembros como de la Comunidad, a todos los sectores de la economía comunitaria, y no solo a los sectores industrial y energético, con el fin de generar las reducciones sustanciales necesarias. El transporte por carretera es el segundo sector que más gases de efecto invernadero emite en la Unión, y sus emisiones siguen aumentando. Si el impacto del sector del transporte por carretera en el cambio climático continúa creciendo, neutralizará en gran medida las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.

(4) Con objetivos comunitarios para los turismos nuevos, los fabricantes tienen más seguridad de planificación y más flexibilidad para cumplir los requisitos en materia de reducción de las emisiones de CO_2 que con objetivos de reducción a nivel nacional. A la hora de fijar normas de comportamiento en materia de emisiones, hay que tener en cuenta las implicaciones para los mercados y la competitividad de los fabricantes, los costes directos e indirectos que se imponen a las empresas y los beneficios que se obtienen con el fomento de la innovación y la reducción del consumo de energía.

[1] DO C 77 de 31.3.2009, p. 1.

[2] Dictamen del Parlamento Europeo de 17 de diciembre de 2008 (no publicado aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 6 de abril de 2009.

[3] DO L 33 de 7.2.1994, p. 11.

(5) El presente Reglamento se basa en un procedimiento ya consolidado de medición y control de las emisiones de CO_2 de los vehículos matriculados en la Comunidad de acuerdo con la Decisión nº 1753/2000/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de junio de 2000, por la que se establece un plan de seguimiento de la media de las emisiones específicas de CO_2 de los turismos nuevos [1]. Es importante que el establecimiento de requisitos de reducción de las emisiones de CO_2 siga proporcionando seguridad de planificación y previsibilidad en toda la Comunidad a los fabricantes de automóviles para todo su parque de vehículos nuevos en la Comunidad.

(6) En 1995, la Comisión adoptó una Estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO_2 producidas por los automóviles. Esa estrategia se basaba en tres pilares: compromisos voluntarios de la industria automovilística para reducir emisiones, una mejor información de los consumidores y la promoción, mediante medidas fiscales, de vehículos que consuman menos combustible.

(7) En 1998, la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) se comprometió a reducir las emisiones medias de los vehículos nuevos vendidos a 140 g de CO_2/km para 2008, y en 1999, la Asociación Japonesa de Fabricantes de Automóviles (JAMA) y la Asociación Coreana de Fabricantes de Automóviles (KAMA) se comprometieron a reducir el nivel medio de emisiones de los vehículos nuevos vendidos a 140 g de CO_2/km para 2009. Esos compromisos fueron reconocidos en la Recomendación 1999/125/CE de la Comisión, de 5 de febrero de 1999, sobre reducción de las emisiones de CO_2 producidas por los automóviles (ACEA) [2], la Recomendación 2000/303/CE de la Comisión, de 13 de abril de 2000, sobre la reducción de las emisiones de CO_2 de los automóviles (KAMA) [3], y la Recomendación 2000/304/CE de la Comisión, de 13 de abril de 2000, sobre la reducción de las emisiones de CO_2 de los automóviles (JAMA) [4].

(8) El 7 de febrero de 2007, la Comisión adoptó dos Comunicaciones paralelas: una sobre los resultados de la revisión de la Estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO_2 de los turismos y los vehículos industriales ligeros y otra sobre un marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI (CARS 21). Las Comunicaciones subrayaron los progresos en la consecución del objetivo de 140 g de CO_2/km para 2008/2009, pero advirtieron de que el objetivo de la Comunidad de 120 g de CO_2/km no se alcanzaría en 2012 sin medidas suplementarias.

(9) Las Comunicaciones propusieron un enfoque integrado para conseguir la meta de la Comunidad de 120 g de CO_2/km antes de 2012 y anunciaron que la Comisión iba a proponer un marco legislativo para lograr el objetivo de la Comunidad, centrándose en reducciones obligatorias de las emisiones de CO_2 para conseguir el objetivo de 130 g de CO_2/km respecto a la media del parque de vehículos nuevos mediante mejoras de la tecnología de los motores de los vehículos. Coherente con el planteamiento aplicado con los compromisos voluntarios de los fabricantes, esto abarca los elementos que ya se tienen en cuenta para medir las emisiones de CO_2 de los turismos con arreglo al Reglamento (CE) nº 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 [5]. Se realizará una nueva reducción de 10 g de CO_2/km, o equivalente, si resulta necesario desde el punto de vista técnico, mediante otras mejoras tecnológicas y una mayor utilización de los biocarburantes sostenibles.

(10) El marco legislativo para alcanzar el objetivo relativo a la media del parque de vehículos nuevos debe garantizar que los objetivos de reducción 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. El marco legislativo debe ser compatible con el objetivo general de alcanzar las metas de la Comunidad con arreglo al Protocolo de Kioto y completarse con otros instrumentos más centrados en el uso, como la diferenciación de los impuestos aplicables a los vehículos y la energía.

(11) Debe preverse en el presupuesto general de la Unión Europea una financiación adecuada para promover el desarrollo de tecnologías destinadas a reducir drásticamente las emisiones de CO_2 de los vehículos de carretera.

(12) Para mantener la diversidad del mercado automovilístico y su capacidad para hacer frente a las diferentes necesidades de los consumidores, los objetivos de CO_2 para los turismos deben definirse en función de la utilidad de los vehículos sobre una base lineal. La masa constituye un parámetro adecuado para describir esa utilidad que proporciona una correlación con las emisiones actuales y, por tanto, permitiría establecer objetivos más realistas sin afectar a la competencia. Además, se puede acceder fácilmente a los datos sobre la masa. Deben recabarse datos sobre parámetros alternativos de utilidad como, por ejemplo, la huella (anchura de la vía por distancia entre ejes) con objeto de facilitar las evaluaciones a más largo plazo del enfoque basado en la utilidad. A más tardar en 2014, la Comisión debe revisar la disponibilidad de los datos y, si procede, presentar al Parlamento Europeo y al Consejo una propuesta para adaptar el parámetro de utilidad.

(13) El propósito del presente Reglamento es crear incentivos para que la industria automovilística invierta en nuevas tecnologías. El presente Reglamento promueve activamente la ecoinnovación y tiene en cuenta la evolución tecnológica en el futuro. Debe fomentarse, en particular, el desarrollo de tecnologías de propulsión innovadoras, ya que generan una cantidad significativamente inferior de emisiones que los turismos tradicionales. Así, se promueve la competitividad a largo plazo de la industria europea y se crean empleos de gran calidad. La Comisión debe examinar la posibilidad de incluir las medidas de ecoinnovación en la revisión de los procedimientos de ensayo contemplada en el artículo 14, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 715/2007, teniendo en cuenta las repercusiones técnicas y económicas de dicha inclusión.

[1] DO L 202 de 10.8.2000, p. 1.
[2] DO L 40 de 13.2.1999, p. 49.
[3] DO L 100 de 20.4.2000, p. 55.
[4] DO L 100 de 20.4.2000, p. 57.
[5] DO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

(14) Habida cuenta de los enormes costes de investigación y desarrollo y los elevadísimos costes unitarios de producción de las primeras generaciones de tecnologías de vehículos con emisiones de carbono muy bajas que se introducirán en el mercado a raíz de la entrada en vigor del presente Reglamento, este pretende acelerar y facilitar, con carácter provisional, el proceso de introducción en el mercado comunitario de vehículos con emisiones de carbono extremadamente bajas en sus etapas iniciales de comercialización.

(15) El uso de determinados combustibles alternativos puede permitir reducciones importantes de CO_2 del pozo a la rueda. El presente Reglamento incorpora por tanto disposiciones específicas destinadas a promover aún más el uso de determinados vehículos de combustible alternativo en el mercado comunitario.

(16) Para garantizar la coherencia con el enfoque adoptado con arreglo a la Estrategia de la Comisión sobre emisiones de CO_2 de los vehículos, en particular en relación con los compromisos voluntarios asumidos por las asociaciones de fabricantes, el objetivo debe aplicarse a los nuevos turismos matriculados por primera vez en la Comunidad y que, salvo durante un tiempo limitado para evitar abusos, no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Comunidad.

(17) La 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 [1], establece 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 esa Directiva y de velar por la conformidad de producción.

(18) 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. Los vehículos homologados como vehículos de la categoría M_1 con anterioridad a la entrada en vigor del presente Reglamento que son construidos expresamente con fines comerciales a fin de dar acomodo a sillas de ruedas dentro del vehículo, y que se ajustan a la definición de vehículo especial contemplada en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, deben excluirse también del ámbito de aplicación del presente Reglamento, de acuerdo con la política comunitaria de ayudar a las personas con discapacidad.

(19) Conviene que los fabricantes dispongan de flexibilidad para decidir la manera de cumplir sus objetivos con arreglo al presente Reglamento y hacer un promedio de las emisiones respecto a su parque de automóviles nuevos en lugar de tener que cumplir los objetivos de CO_2 con cada uno de los automóviles. Por consiguiente, debe exigirse a los fabricantes que garanticen que la emisión específica media de todos los nuevos automóviles matriculados en la Comunidad de los que son responsables no supere la media de los objetivos de emisiones de dichos automóviles. Este requisito debe introducirse gradualmente entre 2012 y 2015 con objeto de facilitar la transición.

(20) 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, considerados como independientes en virtud de los criterios establecidos en el presente Reglamento. Los pequeños fabricantes deben contar con 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 CO_2 y coherentes con las características de los segmentos de mercado pertinentes. Esta excepción debe estar incluida en la revisión de los objetivos de emisiones específicas contemplados en el anexo I que deberá completarse a principios de 2013 a más tardar.

(21) Debe permitirse que los fabricantes especializados se beneficien de un objetivo alternativo inferior en un 25 % a sus emisiones medias específicas de CO_2 en 2007. Cuando no exista información sobre las emisiones medias específicas de un fabricante para 2007, debe fijarse un objetivo equivalente. Esta excepción debe estar incluida en la revisión de los objetivos de emisiones específicas contemplados en el anexo I que deberá completarse a principios de 2013 a más tardar.

(22) A la hora de determinar las emisiones medias específicas de CO_2 de todos los automóviles nuevos matriculados en la Comunidad de los que son responsables los fabricantes, deben tenerse en cuenta todos los automóviles independientemente de su masa o de otras características. Aunque el Reglamento (CE) nº 715/2007 no contempla los turismos 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, del Reglamento (CE) nº 715/2007, las emisiones de estos automóviles deben medirse de conformidad con el mismo procedimiento de medición especificado para los turismos en el Reglamento (CE) nº 692/2008 [2]. Los valores de emisiones de CO_2 resultantes deben incorporarse en el certificado de conformidad del vehículo para que puedan ser incluidos en el sistema de control.

(23) Para que dispongan de flexibilidad para cumplir sus objetivos con arreglo al presente Reglamento, los fabricantes pueden 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 pueden 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 las emisiones objetivo de la agrupación.

[1] DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

[2] 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).

(24) Es necesario un mecanismo de cumplimiento sólido para garantizar la consecución de los objetivos previstos en el presente Reglamento.

(25) En la Comunidad, las emisiones específicas de CO_2 de los turismos nuevos se miden sobre una base armonizada, de conformidad con la metodología establecida en el Reglamento (CE) nº 715/2007. Para minimizar la carga administrativa del presente Reglamento, su cumplimiento debe medirse en relación con los datos sobre matriculaciones de vehículos nuevos en la Comunidad, 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.

(26) La Directiva 2007/46/CE establece que los fabricantes deben expedir un certificado de conformidad que tiene que acompañar a cada turismo nuevo, y los Estados miembros deben permitir la matriculación y puesta en circulación de un turismo nuevo solo si va acompañado de un certificado de conformidad válido. Los datos recabados por los Estados miembros deben ser coherentes con el certificado de conformidad expedido por el fabricante para el turismo y deben basarse solo en esta referencia. En caso de que los Estados miembros, por motivos justificados, no usen el certificado de conformidad para completar el proceso de matriculación y puesta en circulación de un turismo nuevo, deben adoptar las medidas necesarias para velar por la precisión adecuada en el procedimiento de seguimiento. Debe existir una base de datos comunitaria y normalizada para incluir los datos relativos al certificado de conformidad. Esta base de datos debería usarse como única referencia con el fin de permitir a los Estados miembros un mantenimiento más sencillo de sus datos de matriculación en el caso de los vehículos nuevos.

(27) El cumplimiento de los objetivos previstos en el presente Reglamento por parte de los fabricantes debe evaluarse a escala comunitaria. Los fabricantes cuyas emisiones medias específicas de CO_2 superen las autorizadas por el presente Reglamento deben pagar una prima por exceso de emisiones respecto a cada año natural a partir de 2012. La prima debe modularse en función del grado de incumplimiento de los objetivos por parte de los fabricantes. Debe aumentar con el tiempo. Con objeto de ofrecer un incentivo suficiente para adoptar medidas destinadas a reducir las emisiones específicas de CO_2 de los turismos, la prima debe reflejar los costes tecnológicos. El importe de la prima por exceso de emisiones debe considerarse como un ingreso para el presupuesto de la Unión.

(28) 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 176 del Tratado no deben imponer sanciones adicionales o más estrictas a los fabricantes que no cumplan los objetivos que deben alcanzarse en virtud del presente Reglamento.

(29) El presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de la plena aplicación de las normas comunitarias en materia de competencia.

(30) La Comisión debe examinar nuevas modalidades que permitan alcanzar el objetivo a largo plazo, en particular la pendiente de la curva, el parámetro de utilidad y el régimen de primas por exceso de emisiones.

(31) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión [1].

(32) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que modifique los requisitos en materia de seguimiento y notificación a la luz de la experiencia adquirida con la aplicación del presente Reglamento, para que establezca métodos para la percepción de las primas por exceso de emisiones, para que adopte disposiciones detalladas sobre la excepción para ciertos fabricantes independientes y para adaptar el anexo I a fin de tener en cuenta la evolución en la masa de los vehículos nuevos matriculados en la Comunidad y reflejar cualquier cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario para medir emisiones específicas de CO_2. Dado que esas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, completándolo con nuevos elementos no esenciales, deben adoptarse con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 *bis* de la Decisión 1999/468/CE.

(33) La Decisión nº 1753/2000/CE debe derogarse en aras de la simplificación y la claridad jurídica.

(34) Dado que los objetivos del presente Reglamento, a saber, establecer requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos con objeto de garantizar el funcionamiento correcto del mercado interior y alcanzar el objetivo global de la Unión de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción contemplada, a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, de conformidad con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto y objetivos

El presente Reglamento establece requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos con objeto de garantizar el funcionamiento correcto del mercado

[1] DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.

interior y alcanzar el objetivo global de la Comunidad Europea según el cual las emisiones medias de CO_2 del parque de vehículos nuevos deben situarse en 120 g de CO_2/km. El presente Reglamento fija en 130 g de CO_2/km el promedio de emisiones de CO_2 de los turismos nuevos, mediante el perfeccionamiento de la tecnología de los motores de los vehículos, medido de acuerdo con el Reglamento (CE) nº 715/2007 y sus medidas de aplicación, mediante tecnologías innovadoras.

El presente Reglamento establece para el parque de vehículos nuevos un objetivo, aplicable a partir de 2020, de unas emisiones medias de 95 g de CO_2/km, de conformidad con el artículo 13, apartado 5.

El presente Reglamento se completará con medidas adicionales para la reducción de 10 g de CO_2/km, como parte del enfoque integrado de la Comunidad.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor de la categoría M_1, según se define en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE («turismos»), que se matriculen por primera vez en la Comunidad y que no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Comunidad («turismos nuevos»).

2. No se tendrán en cuenta las matriculaciones anteriores fuera de la Comunidad realizadas menos de tres meses antes de la matriculación en la Comunidad.

3. El presente Reglamento no se aplicará a los vehículos especiales definidos en el punto 5 de la parte B del anexo II de la Directiva 2007/46/CE.

Artículo 3

Definiciones

1. A efectos del presente Reglamento se entenderá por:

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

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

c) «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;

d) «masa»: la masa del vehículo con carrocería en orden de marcha, como se indica en el certificado de conformidad y se define en la sección 2.6 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE;

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

f) «emisiones específicas de CO_2»: las emisiones de CO_2 de un turismo medidas de conformidad con el Reglamento (CE) nº 715/2007 y descritas como emisión másica de CO_2 (combinada) en el certificado de conformidad. Para los turismos que no estén homologados de conformidad con el Reglamento (CE) nº 715/2007, por «emisiones específicas de CO_2» se entenderán las emisiones de CO_2, medidas de conformidad con el Reglamento (CE) nº 692/2008, o según los procedimientos adoptados por la Comisión para establecer las emisiones de CO_2 para dichos turismos;

g) «objetivo de emisiones específicas»: en relación con un fabricante, la media de las emisiones específicas de CO_2 autorizadas con arreglo al anexo I respecto a cada turismo 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.

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:

— del poder de ejercer más de la mitad de los derechos de voto, o

— 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

— 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 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 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 dispongan de dichos derechos o facultades;

e) las empresas en las que los derechos o facultades enumeradas 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 2012 y cada uno de los años siguientes, cada fabricante de turismos 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.

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

— 65 % en 2012,

— 75 % en 2013,

— 80 % en 2014,

— 100 % de 2015 en adelante.

Artículo 5

Supercréditos

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

— 3,5 vehículos en 2012,

— 3,5 vehículos en 2013,

— 2,5 vehículos en 2014,

— 1,5 vehículos en 2015,

— 1 vehículo a partir de 2016.

Artículo 6

Objetivo de emisiones específicas para vehículos que utilizan 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 diseñados para poder funcionar con un combustible mezcla de gasolina con un 85 % de etanol («E85»), que cumplan las normas comunitarias pertinentes, se reducirán hasta 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 suministran este tipo de combustible alternativo que reúna los requisitos de sostenibilidad para los biocombustibles establecidos en la normativa comunitaria correspondiente.

Artículo 7

Formación de agrupaciones

1. Los fabricantes, salvo a aquellos a los que se ha 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 gestor de la agrupación, que será la persona de contacto de la agrupación y responsable de abonar todas las primas por exceso de emisiones impuestas a la agrupación de conformidad con el artículo 9, y

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

3. Si el gestor propuesto de la agrupación no cumple los requisitos establecidos 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.

4. Los fabricantes que formen parte de una agrupación informarán conjuntamente a la Comisión de cualquier cambio respecto al gestor 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 81 y 82 del Tratado 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 comunitarias 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 forman parte del mismo grupo de fabricantes vinculados.

7. Salvo en caso de notificación con arreglo al apartado 3, los fabricantes que componen una agrupación respecto a la cual se ha presentado información a la Comisión se considerarán un solo fabricante a efectos de cumplir sus obligaciones con arreglo al artículo 4. La información sobre la supervisión 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 2010 y cada uno de los años naturales siguientes, los Estados miembros registrarán la información relativa a cada nuevo turismo matriculado en su territorio de conformidad con la parte A del anexo II. 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 CO_2 de los turismos que no estén homologados de conformidad con el Reglamento (CE) nº 715/2007 sean medidas y registradas en el certificado de conformidad.

2. Antes del 28 de febrero de cada año, a partir de 2011, 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 especificado 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 antes del 30 de junio de cada año a partir de 2011 realizará, respecto a cada fabricante, un cálculo provisional de:

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

b) el objetivo de emisiones específicas del año natural precedente, y

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 cada Estado miembro sobre el número de turismos nuevos matriculados y sus emisiones específicas de CO_2.

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 que considera que se ha producido el error.

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.

6. Cuando, sobre la base de los cálculos previstos en el apartado 5, en relación con el año natural 2010 o 2011, la Comisión considere que las emisiones medias específicas de CO_2 de un fabricante superan en ese año su objetivo de emisiones específicas correspondiente a ese año, informará de ello al fabricante.

7. Los Estados miembros designarán una autoridad competente para la recogida y comunicación de los datos de seguimiento de conformidad con el presente Reglamento e informarán a la Comisión de la autoridad competente designada a más tardar el 8 de diciembre de 2009. La Comisión informará a continuación al Parlamento Europeo y al Consejo.

8. Para cada año natural en que se aplique el artículo 6, los Estados miembros facilitarán información a la Comisión sobre sus porcentajes de estaciones de servicio y sobre los criterios de sostenibilidad en relación con el combustible E85 a que se refiere dicho artículo.

9. La Comisión podrá adoptar normas detalladas sobre el seguimiento y notificación de datos de conformidad con el presente artículo, y sobre la aplicación del anexo II con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 14, apartado 2.

La Comisión podrá modificar el anexo II a la luz de la experiencia adquirida con la aplicación del presente Reglamento. Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 14, apartado 3.

Artículo 9

Prima por exceso de emisiones

1. Respecto a cada año natural a partir de 2012 en el que las emisiones medias específicas de CO_2 de un fabricante superen su objetivo de emisiones específicas correspondiente a ese año, la Comisión impondrá al fabricante o, en caso de una agrupación, a su gestor, una prima por exceso de emisiones.

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

a) a partir de 2012 hasta 2018:

   i) cuando las emisiones medias específicas de CO_2 del fabricante sobrepasen su objetivo de emisiones específicas en más de 3 g CO_2/km:

   ((Exceso de emisiones — 3 g CO_2/km) × 95 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 25 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 15 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 5 EUR/g CO_2/km) × número de turismos nuevos,

ii) cuando las emisiones medias específicas de CO_2 del fabricante sobrepasen su objetivo de emisiones específicas en más de 2 g CO_2/km pero menos de 3 g CO_2/km:

((Exceso de emisiones — 2 g CO_2/km) × 25 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 15 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 5 EUR/g CO_2/km) x número de turismos nuevos,

iii) cuando las emisiones medias específicas de CO_2 del fabricante sobrepasen su objetivo de emisiones específicas en más de 1 g CO_2/km pero menos de 2 g CO_2/km:

((Exceso de emisiones — 1 g CO_2/km) × 15 EUR/g CO_2/km + 1 g CO_2/km × 5 EUR/g CO_2/km) × número de turismos nuevos,

iv) cuando las emisiones medias específicas de CO_2 del fabricante sobrepasen su objetivo de emisiones específicas en 1 g CO_2/km como máximo:

(Exceso de emisiones × 5 EUR/g CO_2/km) x número de turismos nuevos;

b) a partir de 2019:

(Exceso de emisiones × 95 EUR/g CO_2/km) × número de turismos nuevos.

A efectos del presente artículo se entenderá por «exceso de emisiones», determinado tal y como establece el artículo 4, el número positivo de gramos por kilómetro en que las emisiones medias específicas del fabricante — teniendo en cuenta las reducciones en las emisiones de CO_2 derivadas de tecnologías innovadoras aprobadas — superan su objetivo de emisiones específicas en el año natural, redondeado al tercer decimal más próximo; y por «número de turismos nuevos», el número de turismos nuevos producidos por el fabricante que se matricularon ese año, con arreglo a los criterios de introducción gradual establecidos en el artículo 4.

3. La Comisión establecerá los métodos para la recogida de las primas por exceso de emisiones previstas en el apartado 1.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 14, apartado 3.

4. El importe de la prima por exceso de emisiones se considerará como un 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 cada año a partir de 2011, la Comisión publicará una lista en la que indicará respecto a cada fabricante:

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 turismos nuevos en la Comunidad respecto al año natural precedente, y

e) la masa media de todos los turismos nuevos en la Comunidad en el año natural precedente.

2. A partir del 31 de octubre de 2013, la lista publicada de conformidad con el apartado 1 indicará asimismo si el fabricante ha cumplido o no los requisitos del artículo 4 respecto al año natural precedente.

Artículo 11

Excepciones para algunos fabricantes

1. Un fabricante podrá presentar una solicitud de excepción respecto al objetivo de emisiones específicas calculado con arreglo al anexo I, si ese fabricante es responsable de menos de 10 000 turismos nuevos matriculados en la Comunidad por año natural y:

a) no forma parte de un grupo de fabricantes vinculados, o

b) forma parte de un grupo de fabricantes vinculados que es responsable en total de menos de 10 000 turismos nuevos matriculados en la Comunidad por año natural, o

c) forma parte de un grupo de fabricantes vinculados, pero dispone 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 turismos que fabrica, incluidas la masa y las emisiones específicas de CO_2 de esos turismos, 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 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_2, y teniendo en cuenta las características del mercado para el tipo de vehículo fabricado, la Comisión le concederá una excepción. La excepción se aplicará a partir del 1 de enero del año siguiente a la fecha de concesión de la excepción.

4. El fabricante que sea responsable, junto con todas sus empresas vinculadas, de la matriculación anual en la Comunidad de 10 000 a 300 000 turismos nuevos por año natural podrá solicitar una excepción al objetivo de emisiones específicas calculado con arreglo al anexo I.

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 incluirá lo siguiente:

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

b) un objetivo que suponga una reducción del 25 % respecto de las emisiones medias específicas de CO_2 en 2007 o, cuando se presente una única solicitud respecto una serie de empresas vinculadas, una reducción del 25 % respecto de las emisiones de CO_2 medias específicas de dichas empresas en 2007.

En el caso de un fabricante para el que no exista información sobre las emisiones específicas medias de CO_2 para 2007, la Comisión determinará un objetivo de reducción equivalente basado en las mejores tecnologías disponibles de reducción de las emisiones de CO_2 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 este objetivo a los efectos de la 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 natural siguiente y le informará de ello.

7. Cuando el fabricante no alcance su objetivo de emisiones específico, la Comisión podrá imponer al fabricante una prima por exceso de emisiones, como establece el artículo 9.

8. La Comisión podrá adoptar disposiciones detalladas para la aplicación de los apartados 1 a 7, entre otras las relativas a la interpretación de los criterios para poder acogerse a una excepción, 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.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 14, apartado 3.

9. Se pondrá a disposición pública una solicitud de excepción, incluida la información que la justifique, así como toda notificación contemplada en el apartado 5, toda revocación con arreglo al apartado 6, toda imposición de prima por exceso de emisiones con arreglo al apartado 7, y las medidas a que se refiere el apartado 8, sin perjuicio del 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

1. Se tendrán en cuenta los ahorros de CO_2 logrados mediante el uso 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 CO_2/km del objetivo de emisiones medias específicas de cada fabricante.

2. La Comisión adoptará en 2010 como muy tarde disposiciones detalladas relativas a un procedimiento de aprobación de tales tecnologías innovadoras con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 14, apartado 2. Estas disposiciones detalladas para las tecnologías innovadoras se basarán en los siguientes criterios:

a) el proveedor o fabricante debe poder cuantificar el ahorro logrado 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 deberán no 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 CO_2/km contempladas en el artículo 1, o que sean obligatorias con arreglo a otras disposiciones del Derecho comunitario.

3. El proveedor o fabricante que solicite la aprobación de una medida como tecnología innovadora presentará a la Comisión un informe que incluya una verificación realizada 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 esta interacción modifica la reducción lograda por cada medida.

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

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

Artículo 13

Revisión y presentación de informes

1. En 2010, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe en el que se analizarán los progresos realizados en la aplicación del enfoque integrado comunitario para reducir las emisiones de CO_2 de los vehículos ligeros.

2. A más tardar el 31 de octubre de 2014 y posteriormente cada tres años, la Comisión adoptará medidas para modificar el anexo I con el fin de ajustar la cifra M_0 a la masa media de los turismos nuevos en los tres años naturales anteriores.

Estas medidas surtirán efecto por primera vez el 1 de enero de 2016 y posteriormente cada tres años.

Tales medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 14, apartado 3.

3. A partir de 2012, la Comisión llevará a cabo una evaluación de impacto con el fin de revisar hasta 2014, con arreglo al artículo 14, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 715/2007, los procedimientos para medir las emisiones de CO_2 como estipula el mencionado Reglamento. En particular, la Comisión presentará las propuestas pertinentes para adaptar los procedimientos de forma que reflejen debidamente el comportamiento de los vehículos en materia de emisiones de CO_2 y para incluir las tecnologías innovadoras aprobadas como se definen en el artículo 12 que puedan reflejarse en el ciclo de ensayos. La Comisión velará por que esos procedimientos se revisen posteriormente de forma periódica.

A partir de la fecha de aplicación del procedimiento revisado para la medición de emisiones de CO_2, no se aprobarán tecnologías innovadoras con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 12.

4. En 2010 a más tardar, la Comisión revisará la Directiva 2007/46/CE de forma que cada tipo/versión/variante corresponda a un único grupo de tecnologías innovadoras.

5. El 1 de enero de 2013 como muy tarde, la Comisión completará una revisión de los objetivos específicos de emisiones contemplados en el anexo I y de las excepciones contempladas en el artículo 11, con el fin de definir:

— las modalidades para lograr, en 2020 como muy tarde, un objetivo a largo plazo de 95 g CO_2/km de forma rentable, y

— los aspectos de la aplicación del objetivo, incluida la prima por exceso de emisiones.

Sobre la base de esta revisión y su evaluación de impacto, incluida una evaluación general de la repercusión en la industria automovilística y sus industrias dependientes, la Comisión, si procede, elaborará una propuesta para modificar el presente Reglamento, en una forma tan neutral como sea posible desde el punto de vista de la competencia y que sea equitativa y sostenible desde el punto de vista social.

6. Antes de 2014, y tras realizar una evaluación del impacto, la Comisión publicará un informe sobre la disponibilidad de datos sobre las huellas y su uso, como un parámetro de utilidad para determinar objetivos específicos de emisiones y, si procede, presentará una ponencia al Parlamento y al Consejo para modificar el anexo I.

7. Se adoptarán medidas para tener en cuenta la adaptación necesaria a las fórmulas del anexo I, con el fin de reflejar cualquier cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario para medir emisiones específicas de CO_2.

Tales medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento se adoptarán de conformidad con el procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 14, apartado 3.

Artículo 14

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité instituido en el artículo 9 de la Decisión nº 280/2004/CE [1].

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

El plazo previsto en el artículo 5, apartado 6, de la Decisión 1999/468/CE queda fijado en tres meses.

3. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación el artículo 5 *bis*, apartados 1 a 4, y el artículo 7 de la Decisión 1999/468/CE, observando lo dispuesto en su artículo 8.

Artículo 15

Derogación

Queda derogada la Decisión nº 1753/2000/CE con efecto a partir del 1 de enero de 2010.

No obstante, los artículos 4, 9 y 10 de esa Decisión seguirán aplicándose en tanto la Comisión no presente al Parlamento Europeo un informe sobre los datos de seguimiento correspondientes al año natural 2009.

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

Artículo 16

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.

Hecho en Estrasburgo, el 23 de abril de 2009.

Por el Parlamento Europeo	*Por el Consejo*
El Presidente	*El Presidente*
H.-G. PÖTTERING	P. NEČAS

ANEXO I

OBJETIVOS DE EMISIONES ESPECÍFICAS

1. Las emisiones específicas de CO_2 autorizadas a cada turismo nuevo, a efectos de los cálculos del presente anexo, medidas en gramos por kilómetro, se determinarán aplicando la fórmula siguiente:

   a) de 2012 a 2015:

   Emisiones específicas de $CO_2 = 130 + a \times (M - M_0)$

   donde:

   M = masa del vehículo en kilogramos (kg)

   M_0 = 1 372,0

   a = 0,0457

   b) a partir de 2016:

   Emisiones específicas de $CO_2 = 130 + a \times (M - M_0)$

   donde:

   M = masa del vehículo en kilogramos (kg)

   M_0 = el valor adoptado con arreglo al artículo 13, apartado 2

   a = 0,0457

2. El objetivo de emisiones específicas para un fabricante en un año natural se calculará como la media de las emisiones específicas de CO_2 de cada turismo nuevo del que sea fabricante y se haya matriculado en ese año natural.

ANEXO II

SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN DE LAS EMISIONES

PARTE A — Recogida de datos sobre turismos nuevos y determinación de la información sobre el seguimiento de las emisiones de CO_2

1. Respecto al año natural que empieza el 1 de enero de 2010 y cada uno de los años naturales siguientes, los Estados miembros registrarán los datos que se indican a continuación sobre cada turismo nuevo matriculado en su territorio:

   a) fabricante;

   b) tipo, variante y versión;

   c) emisiones específicas de CO_2 (g/km);

   d) masa (kg);

   e) distancia entre ejes (mm);

   f) anchura de vía (mm).

2. Los datos a que se refiere el punto 1 procederán del certificado de conformidad del turismo correspondiente. Si en el certificado de conformidad de un turismo figura una masa mínima y 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 específicas de emisiones de CO_2 para ambos tipos de combustible, los Estados miembros harán uso solamente de la cantidad medida para el gas.

3. Respecto al año natural que empieza el 1 de enero de 2010 y cada uno de los años naturales siguientes, los Estados miembros determinarán, según los métodos descritos en la parte B y por fabricante:

   a) el número total de turismos nuevos matriculados en su territorio;

   b) las emisiones medias específicas de CO_2, como se indica en el punto 2 de la parte B del presente anexo;

   c) la masa media, como se especifica en el punto 3 de la parte B del presente anexo;

   d) en relación con cada versión de cada variante de cada tipo de turismo nuevo:

      i) el número total de turismos nuevos matriculados en su territorio, como se especifica en el punto 1 de la parte B del presente anexo,

      ii) las emisiones específicas de CO_2 y la participación en la reducción de emisiones mediante tecnologías innovadoras con arreglo al artículo 12 o vehículos que usan combustibles alternativos de conformidad con el artículo 6,

      iii) la masa,

      iv) la huella del vehículo, como se especifica en el punto 5 de la parte B del presente anexo.

PARTE B — Metodología para la determinación de la información sobre el seguimiento de las emisiones de CO_2 de los turismos nuevos

La información en materia de seguimiento que los Estados miembros deben determinar en virtud del punto 3 de la parte A se determinará con arreglo a la metodología descrita en la presente parte.

1. Número de turismos nuevos matriculados (N)

   Los Estados miembros determinarán el número de turismos nuevos matriculados en su territorio en el año de seguimiento correspondiente, (N).

2. Emisiones medias específicas de CO_2 de los turismos nuevos (S_{ave})

   Las emisiones medias específicas de CO_2 de todos los turismos nuevos matriculados en el territorio de un Estado miembro en el año de seguimiento (S_{ave}) se calcula dividiendo la suma de las emisiones específicas de CO_2 de cada turismo nuevo, S, por el número de turismos nuevos (N).

   $S_{ave} = (1/N) \times \Sigma S$

3. Masa media de los turismos nuevos

   La masa media de todos los turismos nuevos matriculados en el territorio de un Estado miembro en el año de seguimiento (M_{ave}) se calcula dividiendo la suma de las masas de cada turismo nuevo (M) por el número de turismos nuevos (N).

   $M_{ave} = (1/N) \times \Sigma M$

4. Distribución por variantes de turismos nuevos

   Respecto a cada versión de cada variante de cada tipo de turismo nuevo, debe registrarse el número de turismos de nueva matriculación, la masa de los vehículos, las emisiones específicas de CO_2 y la huella del automóvil.

5. Huella

   La huella del automóvil se calculará multiplicando la anchura de la vía por distancia entre ejes del automóvil.

PARTE C — Formulario para la transmisión de datos

En relación cada año, los Estados miembros notificarán los datos a que se refiere el punto 3 de la parte A por cada fabricante en los formularios siguientes:

Datos agregados:

Año:				
Fabricante	Número total de turismos nuevos matriculados	Emisiones medias específicas de CO_2 (g/km)	Masa media (kg)	Huella media (m^2)
(Fabricante 1)	…	…	…	…
(Fabricante 2)	…	…	…	…
…	…	…	…	…
Total de todos los fabricantes	…	…	…	…

Datos detallados por fabricante:

Año	Fabricante	Tipo de vehículo	Variante	Versión	Tecnología innovadora (*) o grupo de tecnologías innovadoras, o vehículo que usa combustibles alternativos (**)	Marca	Nombre comercial	Total de nuevas matriculaciones	Emisiones específicas de CO_2 (g/km)	Masa (kg)	Huella (m^2)	Reducción de emisiones mediante tecnologías innovadoras o capacidad de uso indistinto de combustibles (*) (**)
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la variante 1)	(Nombre de la versión 1)		…	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la variante 1)	(Nombre de la versión 2)		…	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la variante 2)	(Nombre de la versión 1)		…	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la variante 2)	(Nombre de la versión 2)		…	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la variante 1)	(Nombre de la versión 1)		…	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la variante 1)	(Nombre de la versión 2)		…	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la variante 2)	(Nombre de la versión 1)		…	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la variante 2)	(Nombre de la versión 2)		…	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)			…		…	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)		…	…		…	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)			…		…	…	…	…	…	…	…
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	…	…	…		…	…	…	…	…	…	…

(*) De conformidad con el artículo 12.
(**) De conformidad con el artículo 6.