



PARLAMENTO
DE GALICIA



BOLETÍN OFICIAL DO
PARLAMENTO DE GALICIA

X legislatura
Número 253
5 de febreiro de 2018



SUMARIO

1. Procedementos parlamentarios

1.1. Procedementos de natureza normativa

1.1.2. Propostas de normas

1.1.2.1. Proxectos e proposicións de lei

1.1.2.1.1. Proxectos de lei

■ Resolución da Presidencia, do 2 de febreiro de 2018, polo que se amplía o prazo de presentación de emendas ao articulado ao Proxecto de lei polo que se modifica a Lei 8/2008, do 10 de xullo, de saúde de Galicia [(doc. núm. 21473, 10/PL-000009)] [78446](#)

1.3. Procedementos de control e impulso

1.3.6. Proposicións non de lei

1.3.6.2. Proposicións non de lei en Comisión

1.3.6.2.4. Proposicións tramitadas

COMISIÓN 2ª, ORDENACIÓN TERRITORIAL, OBRAS PÚBLICAS, MEDIO AMBIENTE E SERVIZOS

Aprobación sen modificacións

■ 7112 (10/PNC-000732)

Grupo Parlamentario Popular de Galicia

Fernández Prado, Martín e seis deputados/as máis

Sobre as actuacións que debe levar a cabo o Goberno galego en relación co alcance e aprobación do Plan básico autonómico previsto na Lei do solo de Galicia e que vai substituír as Normas subsidiarias provinciais de planeamento aprobadas no ano 1991 [78447](#)

Aprobación por unanimidade con modificacións

■ 8034 (10/PNC-000842)

Grupo Parlamentario de En Marea

Cuña Bóveda, María de los Ángeles e dous deputados/as máis

Sobre as demandas que debe realizar o Goberno galego ao Goberno central en relación coa incidencia que está a ter a política comercial de Renfe na cohesión social e territorial de Galicia e a discriminación horaria e económica que padecen as persoas usuarias do traxecto Ourense-Santiago de Compostela e Ourense-A Coruña [78447](#)

■ 12988 (10/PNC-001223)

Grupo Parlamentario Popular de Galicia

Rodríguez Barreira, María Julia e sete deputados/as máis

Sobre a demanda ao Ministerio de Fomento co fin de que proceda á mellora do firme da N-540, nas inmediacións da localidade de Chantada, e de maneira especial no tramo que comunica a estrada LU-533 co corredor CG 2.1 (de Chantada a Lalín) [78448](#)

Aprobación por unanimidade sen modificacións

I 18622 (10/PNC-001509)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Toja Suárez, María Dolores e tres deputados/as máis

Sobre as demandas que debe realizar o Goberno galego ao Goberno central en relación co risco que presentan para as persoas usuarias os danos detectados na calzada da vía de Santa Mariña que bordea a praia de Razo, así como na zona coñecida como baixada da Cabreira, no concello de Carballo

[78448](#)

I 21517 (10/PNC-001761)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Pierres López, María Luisa e cinco deputados/as máis

Sobre a asunción polo Goberno galego do financiamento preciso para a revisión e actualización do Plan especial de protección do núcleo histórico do concello de Corcubión e a súa materialización no menor tempo posible

[78449](#)

Rexeitamento da iniciativa

I 7861 (10/PNC-000824)

Grupo Parlamentario de En Marea

Cal Ogando, Marcos e Sánchez García, Antón

Sobre a elaboración polo Goberno galego dun estudo da afección da construción dun embarcadoiro entre as praias da Iriña e da Panadeira polo Real Club Náutico de Sanxenxo na conservación do espazo natural público e no dereito dos veciños ao gozo deses areas urbanas

[78449](#)

I 22473 (10/PNC-001818)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Bará Torres, Xosé Luís e cinco deputados/as máis

Sobre as actuacións que debe realizar a Xunta de Galicia para mellorar a rede de abastecemento de auga da cidade de Vigo, así como ampliar e modernizar a ETAP do Casal

[78449](#)

COMISIÓN 8ª, PESCA E MARISQUEO

Aprobación por unanimidade con modificacións

I 19646 (10/PNC-001600)

Grupo Parlamentario de En Marea

Santos Queiruga, Carmen e Merlo Lorenzo, Juan José

Sobre as demandas que debe realizar o Goberno galego ao Goberno central para defender os intereses do sector pesqueiro nas negociacións do *Brexit*

[78450](#)

Rexeitamento da iniciativa

I 19637 (10/PNC-001596)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Prado Cores, María Montserrat e cinco deputados/as máis

Sobre o desenvolvemento polo Goberno galego dun plan de recuperación da sardiña ibero-atlántica para paliar a escaseza de capturas [78450](#)

I 20835 (10/PNC-001704)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Toja Suárez, María Dolores e Torrado Quintela, Julio

Sobre a elaboración e presentación polo Goberno galego no Parlamento de Galicia dun plan de acción para aumentar a transparencia e a dispoñibilidade de datos respecto das inspeccións realizadas e as infraccións detectadas en materia de pesca [78450](#)

I 20858 (10/PNC-001707)

Grupo Parlamentario de En Marea

Santos Queiruga, Carmen e Merlo Lorenzo, Juan José

Sobre a defensa pola Xunta de Galicia diante do Goberno central da posta en marcha dun plan de xestión da sardiña ibérica e as medidas que debe conter [78451](#)

1.5. Procedementos relativos a outras institucións e órganos**1.5.4. De ámbito europeo****1.5.4.1. Unión Europea**

I Resolución da Presidencia, do 31 de xaneiro de 2018, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello que establece normas de comportamento en materia de emisións dos turismos novos e dos vehículos comerciais lixeiros novos como parte do enfoque integrado da Unión para reducir as emisións de CO₂ dos vehículos lixeiros e polo que se modifica o Regulamento (CE) nº 715/2007 (versión refundida) (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2017) 676 final] [COM(2017) 676 final Anexo] [2017/0293 (COD)] {SWD(2017) 650} {SWD(2017) 651}

10/UECS-000126 (24549)

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello que establece normas de comportamento en materia de emisións dos turismos novos e dos vehículos comerciais lixeiros novos como parte do enfoque integrado da Unión para reducir as emisións de CO₂ dos vehículos lixeiros e polo que se modifica o Regulamento (CE) nº 715/2007 (versión refundida) (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2017) 676 final] [COM(2017) 676 final Anexo] [2017/0293 (COD)] {SWD(2017) 650} {SWD(2017) 651} [78454](#)

I Resolución da Presidencia, do 2 de febreiro de 2018, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello relativo ao recoñecemento mutuo de mercadorías comercializadas legalmente noutro Estado membro (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2017) 796 final] [COM(2017) 796 final Anexo] [2017/0354 (COD)] {SWD(2017) 471 final} {SWD(2017) 472 final} {SWD(2017) 475 final} {SWD(2017) 476 final} {SWD(2017) 477 final}

10/UECS-000127 (24979)

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello relativo ao recoñecemento mutuo de mercadorías comercializadas legalmente noutro Estado membro (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2017) 796 final] [COM(2017) 796 final Anexo] [2017/0354 (COD)] {SWD(2017) 471 final} {SWD(2017) 472 final} {SWD(2017) 475 final} {SWD(2017) 476 final} {SWD(2017) 477 final} [78562](#)

1. Procedementos parlamentarios

1.1. Procedementos de natureza normativa

1.1.2. Propostas de normas

1.1.2.1. Proxectos e proposicións de lei

1.1.2.1.1. Proxectos de lei

Resolución da Presidencia, do 2 de febreiro de 2018, polo que se amplía o prazo de presentación de emendas ao articulado ao Proxecto de lei polo que se modifica a Lei 8/2008, do 10 de xullo, de saúde de Galicia [(doc. núm. 21473, 10/PL-000009)]

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 24913, o escrito do G. P. dos Socialistas de Galicia polo que solicita a ampliación do prazo para a presentación de emendas ao articulado ao Proxecto de lei polo que se modifica a Lei 8/2008, do 10 de xullo, de saúde de Galicia [(doc. núm. 21473, 10/PL-000009)].

A Presidencia, tendo en conta a inmediatez da conclusión do prazo —o día 3 de febreiro de 2018—, en uso da delegación temporal de competencias de xestión ordinaria da Mesa do Parlamento na Presidencia da Cámara (Acordo da Mesa do Parlamento do 31 de outubro de 2016, publicado no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia* núm. 9, do 8 de novembro de 2016), resolve:

1º. Admitir a trámite o documento número de rexistro de entrada 24913, presentado polo G. P. dos Socialistas de Galicia.

2º. Ampliar, por terceira vez, o prazo de presentación de emendas ao articulado ao Proxecto de lei polo que se modifica a Lei 8/2008, do 10 de xullo, de saúde de Galicia [(doc. núm. 21473, 10/PL-000009)], ata o día 6 de febreiro ás 18.30 horas.

3º. Dar conta deste acordo á Mesa e á Xunta de Portavoces.

4º. Notificar este acordo aos grupos parlamentarios.

5º. Publicar este acordo no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.

Santiago de Compostela, 2 de febreiro de 2018

Miguel Ángel Santalices Vieira

Presidente

1.3. Procedementos de control e impulso

1.3.6. Proposicións non de lei

1.3.6.2. Proposicións non de lei en Comisión

1.3.6.2.4. Proposicións tramitadas

COMISIÓN 2ª, ORDENACIÓN TERRITORIAL, OBRAS PÚBLICAS, MEDIO AMBIENTE E SERVIZOS

A Comisión 2ª, Ordenación Territorial, Obras Públicas, Medio Ambiente e Servizos, na súa sesión do 1 de febreiro de 2018, adoptou os seguintes acordos:

Aprobación sen modificacións

- 7112 (10/PNC-000732)

Grupo Parlamentario Popular de Galicia

Fernández Prado, Martín e seis deputados/as máis

Sobre as actuacións que debe levar a cabo o Goberno galego en relación co alcance e aprobación do Plan básico autonómico previsto na Lei do solo de Galicia e que vai substituír as Normas subsidiarias provinciais de planeamento aprobadas no ano 1991

BOPG nº 96, do 05.04.2017

Sométese a votación e resulta aprobada sen modificacións por 9 votos a favor, 0 votos en contra e 3 abstencións.

O texto aprobado é o seguinte:

«O Parlamento de Galicia insta a Xunta de Galicia a:

1. Consensuar coa FEGAMP o alcance do Plan Básico Autonómico tanto en contido como en funcionalidade.
2. Aprobar coa maior celeridade posible o Plan Básico Autonómico que permita aos concellos que aínda non teñen planeamento urbanístico aprobado redactar o seu plan básico municipal.»

Aprobación por unanimidade con modificacións

- 8034 (10/PNC-000842)

Grupo Parlamentario de En Marea

Cuña Bóveda, María de los Ángeles e dous deputados/as máis

Sobre as demandas que debe realizar o Goberno galego ao Goberno central en relación coa incidencia que está a ter a política comercial de Renfe na cohesión social e territorial de Galicia e a discriminación horaria e económica que padecen as persoas usuarias do traxecto Ourense-Santiago de Compostela e Ourense-A Coruña

BOPG nº 105, do 26.04.2017

Sométese a votación por puntos co resultado que se reflicte a seguir:

Punto 1: rexeitado por 5 votos a favor, 7 votos en contra e 0 abstencións.

Puntos 2 e 3: aprobados pola unanimidade dos 12 deputados e deputadas presentes.

O texto aprobado, con modificacións respecto do texto orixinal, é o seguinte :

«O Parlamento de Galicia insta a Xunta de Galicia a:

1. Exixir ao Goberno central una equiparación das políticas e modalidades tarifarias en todo o territorio galego para evitar a actual evidente situación de discriminación que se dá en función do lugar de residencia de galegos e galegas.

2. Solicitar ao Goberno central una ampliación das frecuencias horarias desde Ourense para mellorar a comunicación con Compostela e A Coruña.»

- 12988 (10/PNC-001223)

Grupo Parlamentario Popular de Galicia

Rodríguez Barreira, María Julia e sete deputados/as máis

Sobre a demanda ao Ministerio de Fomento co fin de que proceda á mellora do firme da N-540, nas inmediacións da localidade de Chantada, e de maneira especial no tramo que comunica a estrada LU-533 co corredor CG 2.1 (de Chantada a Lalín)

BOPG nº 158, do 04.08.2017

Sométese a votación a transacción coa emenda do G. P. de En Marea doc. núm. 24634 e resulta aprobada pola unanimidade dos 12 deputados e deputadas presentes.

O texto aprobado, con modificacións respecto do texto orixinal, é o seguinte:

«O Parlamento de Galicia insta a Xunta de Galicia a dirixirse ao Ministerio de Fomento a fin de que proceda a mellorar o estado do firme da N-540 ao seu paso pola provincia de Lugo, nos tramos que o precisen entre Guntín e Taboada, pormenorizadamente, no tramo de Guntín a Vendas de Narón, e nos tramos que o precisen entre Taboada e A Barrela, priorizando a variante de Chantada e o seu acceso dende a LU-533.»

Aprobación por unanimidade sen modificacións

- 18622 (10/PNC-001509)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Toja Suárez, María Dolores e tres deputados/as máis

Sobre as demandas que debe realizar o Goberno galego ao Goberno central en relación co risco que presentan para as persoas usuarias os danos detectados na calzada da vía de Santa Mariña que bordea a praia de Razo, así como na zona coñecida como baixada da Cabreira, no concello de Carballo

BOPG nº 194, do 17.10.2017

Sométese a votación e resulta aprobada sen modificacións pola unanimidade dos 12 deputados e deputadas presentes.

O texto aprobado é o seguinte:

«O Parlamento de Galicia insta o Goberno galego a dirixirse ao Goberno central para que lle solicite á Demarcación de Costas - Costas e Medio Mariño, dependente do Ministerio de Agricultura, Alimentación e Medio Ambiente:

1º. A adopción de medidas urxentes de consolidación de noiros na zona que abarca do número 15 ao 20 do viario Sta. Mariña que bordea a praia de Razo. Así mesmo, a que de forma inmediata se sinalice e protexa o acceso ás zonas con risco de derrubamento inminente.

2º. Que emprenda as tarefas necesarias para sinalar e restrinxir o acceso á zona máis perigosa da baixada da Cabreira, e inmediatamente emprender as tarefas para eliminar tan grave risco para a vida das persoas usuarias da praia.»

- 21517 (10/PNC-001761)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Pierres López, María Luisa e cinco deputados/as máis

Sobre a asunción polo Goberno galego do financiamento preciso para a revisión e actualización do Plan especial de protección do núcleo histórico do concello de Corcubión e a súa materialización no menor tempo posible

BOPG nº 229, do 19.12.2017

Sométese a votación e resulta aprobada sen modificacións pola unanimidade dos 12 deputados e deputadas presentes.

O texto aprobado é o seguinte:

«O Parlamento galego insta a Xunta de Galicia a colaborar economicamente co Concello de Corcubión asumindo na súa totalidade a cantidade precisa para a revisión e actualización do Plan especial de protección do casco histórico e materializar esta colaboración no menor tempo posible.»

Rexeitamento da iniciativa

- 7861 (10/PNC-000824)

Grupo Parlamentario de En Marea

Cal Ogando, Marcos e Sánchez García, Antón

Sobre a elaboración polo Goberno galego dun estudo da afección da construción dun embarcadoiro entre as praias da Iriña e da Panadeira polo Real Club Náutico de Sanxenxo na conservación do espazo natural público e no dereito dos veciños ao gozo deses areas urbanas

BOPG nº 100, do 19.04.2017

Sométese a votación e resulta rexeitada por 5 votos a favor, 7 votos en contra e 0 abstencións.

- 22473 (10/PNC-001818)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Bará Torres, Xosé Luís e cinco deputados/as máis

Sobre as actuacións que debe realizar a Xunta de Galicia para mellorar a rede de abastecemento de auga da cidade de Vigo, así como ampliar e modernizar a ETAP do Casal

BOPG nº 241, do 17.01.2018

Sométese a votación e resulta rexeitada por 3 votos a favor, 7 votos en contra e 2 abstencións.

Santiago de Compostela, 1 de febreiro de 2018

Eva Solla Fernández

Vicepresidenta 2.^a

COMISIÓN 8ª, PESCA E MARISQUEO

A Comisión 8ª, Pesca e Marisqueo, na súa sesión do 2 de febreiro de 2018, adoptou os seguintes acordos:

Aprobación por unanimidade con modificacións

- 19646 (10/PNC-001600)

Grupo Parlamentario de En Marea

Santos Queiruga, Carmen e Merlo Lorenzo, Juan José

Sobre as demandas que debe realizar o Goberno galego ao Goberno central para defender os intereses do sector pesqueiro nas negociacións do *Brexit*

BOPG nº 207, do 08.11.2017

Sométese a votación por puntos e coa incorporación da emenda do G. P. dos Socialistas de Galicia, doc. núm. 24912, co resultado seguinte:

Punto 1º: rexeitado por 4 votos a favor, 7 votos en contra e 1 abstención.

Punto 2º: aprobado pola unanimidade dos 12 deputados e deputadas presentes

O texto aprobado, con modificacións respecto do texto orixinal, é o seguinte:

«O Parlamento de Galicia insta o Goberno galego para que se dirixa ao Goberno central e lle solicite chegar a acordos en conxunto co resto dos países que conforman a Unión Europea, de forma que non se permita una división de posturas entre os países membros.»

Rexeitamento da iniciativa

- 19637 (10/PNC-001596)

Grupo Parlamentario do Bloque Nacionalista Galego

Prado Cores, María Montserrat e cinco deputados/as máis

Sobre o desenvolvemento polo Goberno galego dun plan de recuperación da sardiña ibero-atlántica para paliar a escaseza de capturas

BOPG nº 207, do 08.11.2017

Sométese a votación e resulta rexeitada por 5 votos a favor, 7 votos en contra e 0 abstencións.

- 20835 (10/PNC-001704)

Grupo Parlamentario dos Socialistas de Galicia

Toja Suárez, María Dolores e Torrado Quintela, Julio

Sobre a elaboración e presentación polo Goberno galego no Parlamento de Galicia dun plan de acción para aumentar a transparencia e a dispoñibilidade de datos respecto das inspeccións realizadas e as infraccións detectadas en materia de pesca

BOPG nº 222, do 04.12.2017

Sométese a votación e resulta rexeitada por 5 votos a favor, 7 votos en contra e 0 abstencións.

- 20858 (10/PNC-001707)

Grupo Parlamentario de En Marea

Santos Queiruga, Carmen e Merlo Lorenzo, Juan José

Sobre a defensa pola Xunta de Galicia diante do Goberno central da posta en marcha dun plan de xestión da sardiña ibérica e as medidas que debe conter

BOPG nº 222, do 04.12.2017

Sométese a votación e resulta rexeitada por 5 votos a favor, 7 votos en contra e 0 abstencións.

Santiago de Compostela, 2 de febreiro de 2018

Eva Solla Fernández

Vicepresidenta 2ª

1.5. Procedementos relativos a outras institucións e órganos

1.5.4. De ámbito europeo

1.5.4.1. Unión Europea

Resolución da Presidencia, do 31 de xaneiro de 2018, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello que establece normas de comportamento en materia de emisións dos turismos novos e dos vehículos comerciais lixeiros novos como parte do enfoque integrado da Unión para reducir as emisións de CO2 dos vehículos lixeiros e polo que se modifica o Regulamento (CE) nº 715/2007 (versión refundida) (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2017) 676 final] [COM(2017) 676 final Anexo] [2017/0293 (COD)] {SWD(2017) 650} {SWD(2017) 651}

10/UECS-000126 (24549)

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello que establece normas de comportamento en materia de emisións dos turismos novos e dos vehículos comerciais lixeiros novos como parte do enfoque integrado da Unión para reducir as emisións de CO2 dos vehículos lixeiros e polo que se modifica o Regulamento (CE) nº 715/2007 (versión refundida) (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2017) 676 final] [COM(2017) 676 final Anexo] [2017/0293 (COD)] {SWD(2017) 650} {SWD(2017) 651}

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 24549, o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á solicitude da Comisión Mixta para a Unión Europea en relación coa consulta sobre aplicación do principio de subsidiariedade relativo á Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello que establece normas de comportamento en materia de emisións dos turismos novos e dos vehículos comerciais lixeiros novos como parte do enfoque integrado da Unión para reducir as emisións de CO2 dos vehículos lixeiros e polo que se modifica o Regulamento (CE) nº 715/2007 (versión refundida) (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2017) 676 final] [COM(2017) 676 final Anexo] [2017/0293 (COD)] {SWD(2017) 650} {SWD(2017) 651}

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos lexislativos da Unión Europea (BOPG 27 do 9 de decembro de 2016), resolvo:

1º. Trasladar o referido escrito á Comisión 6ª, Industria, Enerxía, Comercio e Turismo, e mais aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.

2º. Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do proxecto de acto lexislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto lexislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiariedade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.

A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

3º. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa que teña lugar.

Santiago de Compostela, 31 de xaneiro de 2018
Miguel Ángel Santalices Vieira
Presidente

Resolución da Presidencia, do 2 de febreiro de 2018, pola que se admite a trámite o escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello relativo ao recoñecemento mutuo de mercadorías comercializadas legalmente noutro Estado membro (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2017) 796 final] [COM(2017) 796 final Anexo] [2017/0354 (COD)] {SWD(2017) 471 final} {SWD(2017) 472 final} {SWD(2017) 475 final} {SWD(2017) 476 final} {SWD(2017) 477 final}

10/UECS-000127 (24979)

Consulta sobre a aplicación do principio de subsidiariedade relativa á Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello relativo ao recoñecemento mutuo de mercadorías comercializadas legalmente noutro Estado membro (Texto pertinente para efectos do EEE) [COM(2017) 796 final] [COM(2017) 796 final Anexo] [2017/0354 (COD)] {SWD(2017) 471 final} {SWD(2017) 472 final} {SWD(2017) 475 final} {SWD(2017) 476 final} {SWD(2017) 477 final}

No Rexistro Xeral do Parlamento de Galicia tivo entrada, co número 24979, escrito das Cortes Xerais polo que se achega documentación relativa á solicitude da Comisión Mixta para a Unión Europea en relación coa consulta sobre aplicación do principio de subsidiariedade relativo á Proposta de Regulamento do Parlamento Europeo e do Consello relativo ao recoñecemento mutuo de mercadorías comercializadas legalmente noutro Estado membro (Texto pertinente para efectos do EEE)

[COM(2017) 796 final] [COM(2017) 796 final Anexo] [2017/0354 (COD)] {SWD(2017) 471 final}
{SWD(2017) 472 final} {SWD(2017) 475 final} {SWD(2017) 476 final} {SWD(2017) 477 final}

Conforme o establecido na norma segunda das Normas reguladoras do procedemento para o control do principio de subsidiariedade nos proxectos legislativos da Unión Europea (BOPG 27 do 9 de decembro de 2016), resolvo:

1º. Trasladar o referido escrito á Comisión 6ª , Industria, Enerxía, Comercio e Turismo, e mais aos portavoces dos grupos parlamentarios e ordenar a súa publicación no *Boletín Oficial do Parlamento de Galicia*.

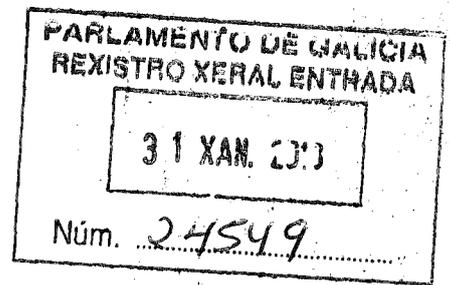
2º. Conforme o disposto na norma terceira das citadas normas, no prazo dos dez días naturais seguintes á remisión do proxecto de acto legislativo, os grupos parlamentarios poderán presentar propostas de ditame motivado nas que deberán expoñer as razóns polas que consideran que o proxecto de acto legislativo da Unión Europea resulta contrario, en todo ou en parte, ao principio de subsidiariedade.

As propostas de ditame motivado presentaranse ante a Mesa, que as cualificará e admitirá a trámite se reúnen os requisitos establecidos neste acordo.

A ausencia de propostas de ditame determinará a finalización do procedemento.

3º. Dar conta desta resolución na próxima reunión da Mesa que teña lugar.

Santiago de Compostela, 2 de febreiro de 2018
Miguel Ángel Santalices Vieira
Presidente



Asunto: Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO2 de los vehículos ligeros y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 (versión refundida) (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2017) 676 final] [COM(2017) 676 final Anexo] [2017/0293 (COD)] {SWD(2017) 650} {SWD(2017) 651}

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA

PD: en un mensaje sucesivo les remitiremos los documentos SWD(2017) 650 final, Evaluación de impacto, que se realiza solamente en inglés y que en esta ocasión consta de dos partes, y SWD(2017) 651 final, Resumen de la evaluación de impacto, en castellano.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

El sector del automóvil reviste especial importancia para la UE ya que proporciona empleo a más de 12 millones de personas en la fabricación, venta, mantenimiento y transporte. La industria del automóvil de la UE como parte del conjunto del sector del automóvil se enfrenta en la actualidad a transformaciones fundamentales. La digitalización y la automatización están alterando los procesos de fabricación tradicionales. La innovación en los grupos motopropulsores electrificados, la conducción autónoma y los vehículos conectados constituyen importantes desafíos que pueden transformar radicalmente el sector. Además, la cuota del mercado de automóviles de la UE en las ventas mundiales ha disminuido en la última década de alrededor de un tercio a aproximadamente el 20 %, lo que implica una presión adicional sobre la industria de la UE para llegar a nuevos mercados.

Tras el Acuerdo de París¹, el mundo se ha comprometido a realizar una transición hacia una economía hipocarbónica. Muchos países están poniendo en marcha políticas de transporte con bajas emisiones de carbono, como por ejemplo normas sobre vehículos, a menudo en combinación con medidas para mejorar la calidad del aire. Hasta ahora, las normas de reducción de las emisiones de CO₂ para turismos y furgonetas vigentes en Europa han representado un instrumento fundamental para impulsar la innovación y las inversiones en tecnologías hipocarbónicas. Pero en la actualidad, a falta de unas normas más estrictas para el período posterior a 2020, la UE se arriesga a perder su liderazgo tecnológico, en particular con respecto a los vehículos de emisión cero y los vehículos de baja emisión, frente a los enormes avances de los Estados Unidos, Japón, Corea del Sur y China en esta materia.

China acaba de introducir cuotas obligatorias para los fabricantes de automóviles a partir de 2019 con respecto a los vehículos de emisión cero o de baja emisión. En los Estados Unidos, California y otros nueve estados han implantado con éxito un instrumento normativo para aumentar la utilización de vehículos de emisión cero y de baja emisión. La importancia estratégica de los vehículos de emisión cero y de baja emisión para los fabricantes de automóviles viene respaldada por numerosos recientes anuncios de que la proporción de grupos motopropulsores electrificados en sus ventas globales aumentará significativamente en los próximos años. La industria del automóvil de la UE debe alcanzar el liderazgo mundial en estas nuevas tecnologías, como ya ocurre actualmente con las tecnologías de turismos convencionales.

En virtud del marco normativo vigente, los consumidores de la UE pierden la oportunidad de ahorrar combustible. De acuerdo con la evaluación de los Reglamentos vigentes sobre las emisiones de CO₂, el ahorro de combustible resultante de las normas en materia de CO₂ supera ampliamente el coste adicional de compra, pero los ahorros en los gastos de combustible durante la vida útil han sido inferiores a los previstos, debido principalmente a la creciente divergencia entre el comportamiento en materia de emisiones en el ciclo de ensayo y en condiciones reales. Si se reduce la «disparidad de las emisiones» y se incorporan a los vehículos nuevos las tecnologías de ahorro de combustible en condiciones reales, los consumidores podrían obtener ventajas aún mayores.

La Comunicación de la Comisión titulada Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones,² publicada en julio de 2016, establece como objetivo que, de aquí a 2050, las

¹ [http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019\(01\)](http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1511452002600&uri=CELEX:22016A1019(01))

² COM(2016) 501 final.

emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) procedentes del transporte tendrán que haberse situado, como mínimo, un 60 % por debajo de las de 1990, y estar claramente encaminadas a alcanzar el nivel de cero emisiones. Es necesario reducir drásticamente y sin demora las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte. La Estrategia también deja claro que debe aumentarse la introducción de vehículos de emisión cero y de baja emisión para alcanzar una cuota de mercado significativa antes de 2030 y colocar a la UE decididamente en una trayectoria a largo plazo hacia la movilidad sin emisiones.

En una primera etapa, la Estrategia fue aplicada mediante la Comunicación de mayo de 2017 «Europa en movimiento: Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos»³. En ella queda claro que la UE se marca como objetivo desarrollar, ofrecer y fabricar en Europa las mejores soluciones poco contaminantes de movilidad conectada y automatizada, incluidos equipos y vehículos, e implantar las infraestructuras más modernas en su apoyo. La Comunicación destaca que la UE debe liderar la configuración de los cambios en curso en el sector del automóvil a nivel mundial, partiendo de los principales avances ya realizados.

Las actuales normas de emisión de CO₂ para turismos y furgonetas hasta 2020/2021 han contribuido a reducir considerablemente las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros⁴. Sin embargo, teniendo en cuenta las políticas que se aplican actualmente, no se prevé que las emisiones de GEI disminuyan lo suficiente para alcanzar el objetivo de la Unión Europea de lograr reducciones de al menos un 40 % de aquí a 2030 con respecto a 1990. El transporte por carretera era responsable en 2015 del 22 % de las emisiones de GEI de la UE, con un aumento constante de este porcentaje desde 1990. Los turismos y furgonetas representaban el 73 % de las emisiones de GEI del transporte por carretera en 2015

Si bien el sector del transporte ha reducido considerablemente sus emisiones de contaminantes atmosféricos en la UE durante las últimas décadas, sigue siendo el que más contribuye a las emisiones de NO_x. Los vehículos de emisión cero contribuyen a la reducción de las emisiones de CO₂ procedentes del transporte por carretera a la vez que aportan beneficios en términos de transporte libre de emisiones de contaminantes atmosféricos.

La presente propuesta fija objetivos rentables de reducción de emisiones de CO₂ para los vehículos ligeros nuevos hasta 2030 junto con un mecanismo de incentivos específico para aumentar la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión. Garantizará el mantenimiento del liderazgo tecnológico de la industria automovilística de la UE, reforzará su competitividad y estimulará el empleo. Además reducirá los costes de consumo de combustible de los consumidores. Al mismo tiempo contribuirá a la consecución de los compromisos de la UE contraídos en el marco del Acuerdo de París. El mecanismo de incentivos para aumentar la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión contribuirá, en particular, a reducir los contaminantes atmosféricos y, a su vez, a aumentar la calidad del aire con beneficios para la salud pública. Complementa los esfuerzos en curso para abordar los problemas de calidad del aire a escala urbana, regional y nacional.

Más concretamente, la presente propuesta proporcionará a la industria una señal y previsibilidad claras para invertir, estimular el empleo y fomentar la innovación y la competitividad. Además, acelerará el despliegue de vehículos de emisión cero y de baja emisión y el desarrollo de tecnologías eficientes en el uso de combustible en la UE y, por lo tanto, facilitará la base para mantener el éxito de la industria del automóvil de la UE en los

³ COM(2017) 283 final.

⁴ Ricardo-AEA y TEPR (2015), Evaluación de los Reglamentos 443/2009 y 510/2011, sobre la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros, disponible en: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

mercados mundiales. Respaldadas por las necesarias medidas de apoyo a escala nacional y de la UE, se espera que se lleven a cabo las inversiones en infraestructuras de recarga.

Nuevos mecanismos de gobernanza específicos garantizarán que los valores de emisiones de CO₂ y de consumo de combustible sigan siendo representativos de los valores experimentados por los consumidores en la carretera. La propuesta también garantiza el reparto equitativo de los esfuerzos entre los fabricantes.

La presente propuesta forma parte de un paquete sobre movilidad más amplio que incluye acciones enfocadas a la demanda como complemento de las medidas que inciden en la oferta de la presente propuesta. La Directiva 2009/33/CE, relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes, se marca como objetivo estimular el mercado de los vehículos limpios y energéticamente eficientes. La modificación propuesta garantiza que la Directiva abarca todas las prácticas de contratación pública pertinentes, que ofrece señales de mercado claras y a largo plazo y que sus disposiciones se simplifican y son eficaces. Debería mejorar la contribución del sector del transporte a la reducción de las emisiones de CO₂ y de contaminantes atmosféricos así como la competitividad y el crecimiento del sector.

La Directiva relativa a la infraestructura para los combustibles alternativos aborda la introducción de medidas comunes en el mercado interior, los requisitos mínimos para una infraestructura adecuada, que deben desarrollarse a través de marcos de acción nacionales, y la información a los consumidores sobre la compatibilidad de los combustibles y los vehículos. El Plan de acción relativo a la infraestructura para los combustibles alternativos destaca una serie de recomendaciones para reforzar la aplicación de los marcos de acción nacionales al amparo de la Directiva y mejorar la planificación y la financiación de infraestructuras de combustibles interoperables.

Una serie de iniciativas contribuirá a crear una cadena de valor completa para el desarrollo y la fabricación de pilas en la UE.

Además, en el primer semestre de 2018, la Comisión tiene previsto presentar objetivos de reducción de emisiones de CO₂ para los vehículos pesados nuevos.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

La presente propuesta contribuirá al objetivo de la Estrategia Marco de la Unión de la Energía⁵ para completar la transición a una economía hipocarbónica, segura y competitiva. Contribuirá a cumplir los objetivos establecidos en el marco de actuación de la UE en materia de clima y energía hasta el año 2030, que incluye objetivos de reducción de las emisiones internas de gases de efecto invernadero de la UE en al menos el 40 % con respecto a los niveles de 1990. La reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero en los sectores no incluidos en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE), entre ellos el transporte por carretera, tendrá que ascender al menos al 30 % de aquí a 2030 en comparación con 2005. La Comisión ha propuesto objetivos de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero para 2030 a los Estados miembros en virtud del Reglamento de reparto del esfuerzo⁶ que cubre los sectores no incluidos en el RCDE. Las normas sobre emisiones de

⁵ COM(2015) 080 final

⁶ Propuesta de Reglamento sobre las reducciones anuales vinculantes de las emisiones de gases de efecto invernadero por parte de los Estados miembros de 2021 a 2030 para una Unión de la Energía resiliente y con objeto de cumplir los compromisos contraídos en el marco del Acuerdo de París, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a un mecanismo para el seguimiento y la notificación de las emisiones de gases de efecto invernadero y de otra información relevante para el cambio climático, COM(2016) 482 final.

CO₂ para los vehículos ligeros para el período posterior a 2020 ayudarán a los Estados miembros a alcanzar estos objetivos.

Además, el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión (RCDE), como piedra angular de la política climática de la UE, contribuye a descarbonizar el sector eléctrico que desempeñará un papel cada vez más importante en el transporte por carretera con una proporción mayor de vehículos eléctricos.

El 7.º Programa Marco y Horizonte 2020 han proporcionado una financiación total de más de 1 500 millones EUR para apoyar la investigación y el desarrollo de baterías, combustibles alternativos y todos los aspectos de la electrificación del vehículo.

La Comisión con su propuesta de 2016 de revisión de la Directiva sobre fuentes de energía renovables (DFER II)⁷ trata de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de los combustibles mediante la introducción de una obligación a escala de la UE para que los proveedores de combustible ofrezcan en 2030 un 6,8 % como mínimo de combustibles de bajas emisiones y renovables, incluidos la electricidad renovable y los biocarburantes avanzados.

La revisión propuesta de la Directiva Euroviñeta prevé gravámenes en función del nivel de emisiones, lo que permitirá recompensar a los vehículos más respetuosos con el medio ambiente e incentivar la renovación del parque de vehículos⁸.

- **Coherencia con otras políticas de la Unión**

Como se pone de relieve en la recientemente adoptada Estrategia renovada de política industrial de la UE⁹, una industria automovilística moderna y competitiva es fundamental para la economía de la UE. Sin embargo, para que el sector pueda mantener su liderazgo tecnológico y prosperar en el mercado mundial, tendrá que acelerar la transición hacia tecnologías más sostenibles y nuevos modelos de negocio. Solo así se puede garantizar que Europa contará con la industria más competitiva, innovadora y sostenible en 2030 y más adelante.

Además, el Plan de cooperación sectorial sobre capacidades¹⁰ de la Comisión, publicado en mayo de 2016, incluye al sector automovilístico entre los sectores afectados. El plan ofrece la posibilidad, mediante las solicitudes de proyecto, de reunir a las principales partes interesadas de los interlocutores sociales para identificar los desafíos en materia de cualificación y capacidades junto con el desarrollo de estrategias adaptadas a nivel nacional o regional para afrontar tales desafíos.

2. BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD

- **Base jurídica**

La base jurídica de la presente propuesta es el artículo 192 del TFUE. De conformidad con el artículo 191 y con el artículo 192, apartado 1, del TFUE, la Unión Europea debe contribuir a alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos: la conservación, la protección y la mejora de la calidad del medio ambiente, el fomento de medidas a escala internacional destinadas a hacer

⁷ Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables (refundición), COM(2016) 767 final.

⁸ Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo por la que se modifica la Directiva 1999/62/CE relativa a la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por la utilización de determinadas infraestructuras, COM(2017) 275 final.

⁹ COM(2017) 479 final.

¹⁰ http://ec.europa.eu/growth/tools-databases/newsroom/cf/itemdetail.cfm?item_id=8848

frente a los problemas regionales o mundiales del medio ambiente, y en particular a luchar contra el cambio climático.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

Las normas de emisiones de CO₂ para turismos y camionetas a nivel de la UE están en vigor desde 2009 y 2011, respectivamente, y fijan objetivos hasta 2020/2021. Sin nuevas actuaciones de la UE en este ámbito, no se prevén grandes nuevas reducciones de las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros nuevos, tal como ocurrió en la UE en el caso de los turismos entre 1995 y 2006. Aún cabe esperar alguna reducción en las emisiones después de 2021 debido a la renovación continua del parque existente con coches y furgonetas más nuevos que cumplan las normas de emisión de CO₂ de 2020/2021. Sin embargo, debido al nuevo aumento previsto de la actividad de transporte, las reducciones globales de CO₂ no bastarían para alcanzar el objetivo de reducción de los gases de efecto invernadero para 2030 ni los compromisos asumidos en el marco del Acuerdo de París.

La actuación de la UE está justificada debido tanto al impacto transfronterizo del cambio climático como a la necesidad de salvaguardar un mercado único de los vehículos. Sin una actuación a escala de la UE existiría el riesgo de contar con una serie de regímenes nacionales para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros. Si esto sucediera, daría lugar a grados de ambición y parámetros de diseño diversos que requerirían una serie de opciones tecnológicas y configuraciones de vehículo, con la consiguiente disminución de las economías de escala. Las iniciativas nacionales y locales por sí solas suelen ser menos eficaces, ya que corren el riesgo de ser incoherentes y de fragmentar el mercado interior.

Habida cuenta de que los fabricantes tienen diferentes cuotas del mercado de vehículos en diferentes Estados miembros, se verían afectados, por lo tanto, de distinta manera por las diversas legislaciones nacionales, lo cual podría ocasionar falseamientos de la competencia. Esto incrementaría los costes de cumplimiento para los fabricantes además de debilitar el incentivo para diseñar coches y furgonetas de bajo consumo a causa de la fragmentación del mercado europeo.

Los costes adicionales que podrían derivarse de la falta de normas comunes y de soluciones técnicas comunes serían soportados tanto por los proveedores de componentes como por los fabricantes de vehículos. Sin embargo, en última instancia los repercutirían en los consumidores que tendrían que hacer frente a costes de los vehículos más elevados para el mismo nivel de reducción de gases de efecto invernadero sin una actuación coordinada de la UE.

- **Proporcionalidad**

La presente propuesta se ajusta al principio de proporcionalidad porque no va más allá de lo necesario para lograr los objetivos establecidos. La propuesta establece nuevas normas para lograr de forma rentable la reducción de las emisiones exigidas de CO₂ en turismos y furgonetas en consonancia con el marco climático y de la energía 2030 de la UE, garantizando al mismo tiempo un reparto equitativo de los esfuerzos entre los fabricantes.

- **Elección del instrumento**

Dado que la presente propuesta es una refundición de dos Reglamentos vigentes, el único instrumento apropiado es un Reglamento.

La técnica de la refundición permite, en este caso, la fusión de los dos Reglamentos anteriores muy similares en un texto legislativo único que introduzca las modificaciones deseadas, las codifique con las disposiciones de los actos anteriores que permanezcan sin cambios y

derogue esos actos. El Reglamento refundido propuesto es acorde al compromiso adquirido por la Comisión en virtud del Acuerdo Interinstitucional sobre la mejora de la legislación¹¹.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES EX POST, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

• Evaluaciones *ex post*/control de calidad de la legislación existente

En el marco del programa de adecuación y eficacia de la reglamentación (REFIT) se llevó a cabo una amplia evaluación de los reglamentos existentes. Esta evaluación finalizó en abril de 2015 y el informe final de los consultores fue publicado¹².

El informe de evaluación valoró los reglamentos con respecto a los objetivos establecidos en la legislación original. En él se concluye que siguen siendo pertinentes, ampliamente coherentes, y que han generado considerables reducciones de las emisiones, mostrándose al mismo tiempo más rentables de lo inicialmente previsto para alcanzar los objetivos establecidos. También han generado un considerable valor añadido de la UE que no hubiera podido lograrse en las mismas proporciones a través de medidas nacionales.

Las conclusiones principales de la evaluación fueron las siguientes:

- Los Reglamentos siguen siendo válidos y se mantendrán para el período posterior a 2020.
- Los Reglamentos han tenido más éxito en la reducción de CO₂ que anteriores acuerdos voluntarios con la industria.
- Es probable que el Reglamento sobre emisiones de CO₂ de los turismos haya representado entre el 65 y el 85 % de las reducciones de las emisiones de gases de escape obtenidas tras su introducción. En el caso de los vehículos comerciales ligeros (VCL), el Reglamento ha desempeñado un papel importante en la aceleración de las reducciones de las emisiones.
- Las repercusiones en la competitividad y la innovación parecen, en general, positivas al no apreciarse signos de falseamiento de la competencia.
- El informe de evaluación destacó los siguientes puntos débiles:
 - El ciclo de ensayos NEDC no refleja adecuadamente las emisiones reales y existe una creciente discrepancia entre el ciclo de ensayos y el comportamiento real en materia de emisiones que ha erosionado los beneficios de los Reglamentos.
 - Los Reglamentos no tienen en cuenta las emisiones debidas a la producción de combustibles o asociadas a la producción y la eliminación del vehículo.
 - Es probable que algunos elementos de diseño (modalidades) de los Reglamentos hayan tenido un impacto en su eficiencia. Concretamente, la utilización de la masa como parámetro de utilidad penaliza la reducción de la masa como una opción de reducción de emisiones.
- Los Reglamentos han generado beneficios económicos netos para la sociedad.

¹¹ DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

¹² Ricardo-AEA y TEPR (2015), Evaluación de los Reglamentos 443/2009 y 510/2011, sobre la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros, disponible en: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

- Los costes para los fabricantes han sido muy inferiores a los previstos inicialmente ya que las tecnologías de reducción de las emisiones han resultado, en general, menos costosas de lo esperado.
- Los ahorros en los gastos de combustible durante la vida útil superaron a los costes de fabricación iniciales, pero han sido inferiores a los previstos, debido principalmente a la creciente divergencia entre el comportamiento en materia de emisiones en el ciclo de ensayo y en condiciones reales.
- Los Reglamentos son en gran medida coherentes internamente y entre sí.
- Las modalidades que podrían debilitar los Reglamentos, aunque con repercusiones limitadas, son la excepción para los fabricantes especializados, los supercréditos y el período de introducción paulatina (automóviles).
- La armonización del mercado es el aspecto más decisivo del valor añadido de la UE y es poco probable que una actuación no coordinada hubiera sido tan eficiente. Los Reglamentos garantizan unos requisitos comunes, minimizando de este modo los costes para los fabricantes, y proporcionan seguridad normativa.
- **Consultas con las partes interesadas**

La Comisión solicitó la opinión de las partes interesadas a través de los siguientes elementos:

- una consulta pública en línea entre el 20 de julio y el 28 de octubre de 2016;
- un taller de las partes interesadas (24 de marzo de 2017) para presentar los resultados de la consulta pública;
- un taller de las partes interesadas centrado en los empleos y las cualificaciones (26 de junio de 2017);
- reuniones con asociaciones industriales pertinentes en representación de los fabricantes de vehículos, proveedores de componentes y materiales, proveedores de combustible;
- reuniones bilaterales con autoridades de los Estados miembros, fabricantes de vehículos, proveedores, interlocutores sociales y ONG;
- documentos de posición presentados por partes interesadas o Estados miembros.

En el anexo 2 de la evaluación de impacto de la presente propuesta se ofrece un resumen de la consulta a las partes interesadas.

Los principales resultados de la consulta a las partes interesadas pueden resumirse como sigue. En lo que atañe a los niveles objetivo, los fabricantes de automóviles y furgonetas, en general, apoyan niveles objetivo menos ambiciosos para 2030 en comparación con las ONG medioambientales y de transporte, además de las organizaciones de consumidores, que están a favor de niveles objetivo más ambiciosos para 2025 y 2030. En lo que se refiere al reparto de los esfuerzos, los fabricantes apoyan una curva de valores límite basada en la masa, mientras que las ONG medioambientales y de transporte, además de las organizaciones de consumidores, prefieren la huella como parámetro de utilidad. Aunque la industria del automóvil está mayoritariamente en contra de un mandato vehículo de baja emisión/vehículo de emisión cero, los productores de baterías y de electricidad, los inversores en infraestructuras, muchas ciudades europeas que afrontan problemas de calidad del aire, además de la mayoría de las ONG medioambientales y de transporte, exigen este tipo de

enfoque. Las organizaciones de consumidores adoptan una posición neutra sobre los incentivos para los vehículos de baja emisión y de emisión cero.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

La evaluación de impacto hace uso de las evidencias de la evaluación de los Reglamentos existentes¹³.

Para la valoración cuantitativa de las repercusiones económicas, sociales y medioambientales, el informe de evaluación de impacto se basa en un conjunto específico de curvas de costes, que cubren una gama amplia de tecnologías modernas para reducir las emisiones de CO₂ de los automóviles y furgonetas, y una serie de modelos. Se plantearon una serie de hipótesis a través del modelo PRIMES-TREMOVE, que proyecta la evolución del sector del transporte por carretera. Este análisis se complementó mediante la aplicación de otros instrumentos de modelización, como GEM-E3 y E3ME (para los impactos macroeconómicos) y el modelo JRC DIONE, con características recientemente desarrolladas para valorar los impactos a nivel (categoría) del fabricante.

Los datos sobre las emisiones de gases de efecto invernadero y otras características del parque de vehículos ligeros nuevos se obtuvieron a partir de los datos de seguimiento anual notificados por los Estados miembros y recabados por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) en virtud de los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (CE) n.º 510/2011 sobre las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros.

Además de las consultas con las partes interesadas, se recopiló más información a través de varios estudios encargados a contratistas externos, que abordan en particular los siguientes asuntos:

- las tecnologías disponibles que pueden desplegarse en el período pertinente para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros nuevos, además de su eficacia y coste;
- los elementos que pueden repercutir en la competitividad industrial y el empleo;
- la creciente brecha entre las emisiones en los ensayos y en condiciones reales de conducción y los factores que contribuyen a ella;
- el impacto de los diferentes enfoques reguladores, los parámetros reguladores y los posibles elementos de diseño (modalidades);
- las repercusiones en las emisiones de gases de efecto invernadero y de contaminantes.

En el anexo 1 de la evaluación de impacto de la presente propuesta se ofrece una lista de estudios.

- **Evaluación de impacto**

La evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta se ha preparado y desarrollado conforme a las orientaciones aplicables de «Legislar mejor», y el Comité de Control Reglamentario ha emitido un dictamen positivo con reservas el 13 de octubre de 2017.

¹³ Ricardo-AEA y TEPR (2015), Evaluación de los Reglamentos 443/2009 y 510/2011, sobre la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros, disponible en: https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/transport/vehicles/docs/evaluation_ldv_co2_regs_en.pdf

Se han incorporado a la versión final las mejoras sugeridas por el Comité, que afectan a los siguientes aspectos: (1) descripción de los vínculos con otras iniciativas de actuación de la UE, en particular los paquetes más amplios en materia de movilidad presentados por la Comisión; (2) explicación de los principales cuellos de botella que dificultan la utilización de vehículos de emisión cero y de baja emisión y cómo el Reglamento propuesto contribuiría a abordarlos; (3) la clarificación de los retos en materia de competitividad para la industria de la UE, en particular en lo que se refiere al riesgo de perder el liderazgo tecnológico y cómo el Reglamento propuesto puede afrontarlo; (4) identificación de las principales compensaciones de la decisión política; (5) valoración de la carga normativa y de las posibilidades de simplificación.

Opciones políticas

Las opciones políticas consideradas en la evaluación de impacto se agrupan en cinco elementos clave para resolver los problemas detectados y alcanzar los objetivos políticos.

1) Objetivos (nivel, calendario y parámetros)

Se evaluaron diferentes niveles de objetivo para el período hasta 2030, que oscilan del 10 % al 40 % de reducción en 2030 en comparación con el objetivo para 2021 a escala del parque de la UE para los turismos y el objetivo de 2020 para las furgonetas. También fueron evaluadas dos opciones que reflejan los niveles objetivo indicados por el Parlamento Europeo, que la Comisión se comprometió a evaluar durante las negociaciones de 2014.

En cuanto al calendario de los objetivos, las opciones consideradas incluyen el establecimiento de un objetivo para 2030, el establecimiento de objetivos para 2025 y 2030 además de la fijación de objetivos anuales para cada uno de los años 2022 a 2030. En cuanto a los parámetros para expresar el objetivo, las opciones consideradas incluían el enfoque actual basado en las emisiones de gases de escape («de depósito a rueda»), así como opciones alternativas («de pozo a rueda», «emisiones implícitas», «ponderación de kilometraje»).

La opción preferida para los niveles objetivo es fijar nuevos objetivos en materia de CO₂ a escala del parque de la UE equivalentes a una reducción del 30 % en 2030 con respecto a los objetivos de 2021, tanto para los automóviles como para las furgonetas.

Con respecto al parámetro de objetivo de emisión se opta por mantener el enfoque de depósito a rueda con objetivos establecidos en g CO₂/km para la media ponderada en función de las ventas del parque, ya que este enfoque es plenamente coherente con otros instrumentos políticos y el cambio de parámetro no habría aportado grandes beneficios. La opción preferida para el calendario de los objetivos consiste en fijar nuevos objetivos de CO₂ para automóviles y furgonetas aplicables a partir de 2025 y objetivos más estrictos aplicables a partir de 2030 para garantizar que las reducciones acumuladas requeridas de las emisiones de CO₂ se alcanzan a más tardar en 2030 y de este modo contribuir a alcanzar los objetivos fijados en el marco del Reglamento de reparto del esfuerzo. Este enfoque también lanzará una señal clara y temprana para la inversión en vehículos de baja emisión y de emisión cero.

2) Reparto del esfuerzo

En virtud de los Reglamentos vigentes, se utiliza una línea de valor límite para definir los objetivos de emisiones específicas de cada fabricante, empezando por los objetivos a escala del parque de la UE. Esta curva lineal define la relación entre las emisiones de CO₂ y la masa del vehículo en orden de marcha.

Además del enfoque actual, en la evaluación de impacto se consideraron las opciones siguientes: cambiar la pendiente de la línea de valor límite, utilizando otro parámetro de

utilidad (por ejemplo, la huella) o no utilizando ningún parámetro de utilidad (misma reducción o mismo objetivo para todos los fabricantes).

La opción preferida para distribuir los objetivos a escala del parque de la UE entre cada fabricante a partir de 2025 es utilizar una curva de valor límite, al tiempo que los objetivos específicos del fabricante dependen de la masa media de ensayo WLTP de los vehículos y la(s) pendiente(s) de la curva garantiza(n) un esfuerzo de reducción equivalente entre los fabricantes.

3) Incentivos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión (definiciones y tipos de incentivos)

Utilizando diferentes definiciones para los vehículos de baja emisión, la evaluación de impacto consideró dos tipos diferentes de incentivos específicos para los vehículos de emisión cero y los vehículos de baja emisión:

- *Mandato vinculante:* Debe exigirse a todos los fabricantes la misma proporción de vehículos de emisión cero y vehículos de baja emisión.
- *Sistema de créditos:* Este incentivo tendría en cuenta la proporción de vehículos de emisión cero y vehículos de baja emisión del fabricante al fijar su objetivo específico de CO₂. Un fabricante que supere un determinado nivel de referencia de vehículos de emisión cero y vehículos de baja emisión sería recompensado con un objetivo de emisiones de CO₂ menos estricto.

Para cada uno de los dos tipos de incentivos, se consideraron diferentes mandatos o niveles de referencia.

La opción preferida en lo que atañe al mecanismo de incentivos para los vehículos de baja emisión o de emisión cero es un sistema de créditos.

4) Elementos para una aplicación rentable

Se evaluaron diferentes elementos que posibilitan una aplicación rentable. Estos elementos incluyen medidas ya presentes en los Reglamentos en vigor como las ecoinnovaciones, la agrupación y las excepciones. Además, se tuvieron en cuenta nuevos elementos como el comercio así como la acumulación y el préstamo.

La opción preferida consiste en mantener las disposiciones de ecoinnovación, ampliando al mismo tiempo el ámbito de aplicación a los sistemas de aire acondicionado y permitiendo una revisión del límite máximo de 7 g/km, mantener las disposiciones relativas a la agrupación, aclarando al mismo tiempo cómo los fabricantes pueden formar agrupaciones abiertas, no introducir la posibilidad de comercio, acumulación o préstamo de créditos de CO₂ y eliminar la posibilidad de que los fabricantes de automóviles se beneficien de una excepción para fabricantes especializados.

5) Gobernanza

La eficacia de los objetivos para reducir las emisiones de CO₂ depende, en realidad, por una parte, de la representatividad de los procedimientos de ensayo con respecto a la conducción media en condiciones reales y, por otra parte, de la medida en que los vehículos comercializados se ajustan a los vehículos de referencia sometidos a la homologación de tipo. En este contexto, la Recomendación del Parlamento Europeo a raíz de la investigación sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil destacó que los mecanismos de vigilancia del mercado son esenciales para mantener un sistema fiable y digno de confianza.

Con estos antecedentes y en consonancia con las Recomendaciones del Mecanismo de asesoramiento científico, se consideraron varias opciones. La primera fue la recopilación, publicación y seguimiento de datos sobre el consumo de combustible en circunstancias reales basada en una obligación para los fabricantes de instalar «dispositivos de medición del consumo de combustible» normalizados en los vehículos nuevos a través de la normativa de homologación de tipo. La segunda estaba relacionada con las medidas de vigilancia del mercado en relación con la conformidad de la producción y los controles de conformidad en circulación.

Se optó por otorgar a la Comisión competencias para permitir (i) la recopilación, publicación y seguimiento de datos sobre el consumo de combustible en circunstancias reales y establecer la obligación de notificar las desviaciones vinculadas a un mecanismo de corrección y (ii) corregir los valores de emisión de CO₂ notificados en caso de desviaciones detectadas gracias a la mejora de la vigilancia del mercado.

Referencia del Resumen de la evaluación de impacto: SWD(2017)650.

Referencia del dictamen del Comité de Control Reglamentario: SEC(2017)476.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

De acuerdo con el compromiso de la Comisión de «Legislar mejor», la propuesta se ha elaborado de forma inclusiva, sobre la base de la transparencia y de la interacción constante con las partes interesadas.

La evaluación de impacto también ha analizado la posibilidad de simplificar la legislación y disminuir los costes administrativos innecesarios.

Los fabricantes responsables de menos de 1 000 vehículos que se matriculen por primera vez al año, en muchos casos pymes, seguirán estando exentos de cumplir objetivos de emisiones específicas de CO₂. Las excepciones *de minimis* reducen los costes de cumplimiento y administrativos de los pequeños fabricantes. Además, se facilita la entrada en el mercado de nuevos fabricantes aunque sin impactos considerables en las reducciones globales de CO₂ de la totalidad del parque de vehículos de la UE.

Además, la propuesta mantiene varios elementos para una ejecución rentable como la agrupación que reduce los costes de cumplimiento para los fabricantes.

El sistema de créditos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión no supondría una carga administrativa suplementaria. La supresión de la excepción para los fabricantes especializados reducirá la carga administrativa.

No se prevén cambios en el régimen de cumplimiento ni en la cuantía de las multas. Los efectos de las opciones relativas a la gobernanza dependerán de las medidas concretas de aplicación.

- **Derechos fundamentales**

La propuesta respeta los derechos fundamentales y observa los principios reconocidos, en particular, en la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

La propuesta no exige nuevos recursos financieros.

5. OTROS ELEMENTOS

• Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información

La propuesta se basa en el procedimiento anual de notificación y seguimiento establecido en virtud de los Reglamentos vigentes. Para evaluar la conformidad de los fabricantes con sus objetivos anuales de emisiones específicas, los Estados miembros comunican anualmente a la Comisión datos de todos los vehículos y furgonetas que se matriculan por primera vez. Además de la emisión homologada de CO₂ y los valores de masa, se controlan otros datos pertinentes, incluido el tipo de combustible y las reducciones de las emisiones de CO₂ derivadas de las ecoinnovaciones.

La Comisión, apoyada por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA), publica anualmente los datos de seguimiento del año natural anterior, incluidos los cálculos de rendimiento específico de CO₂ del fabricante. Los fabricantes tienen la oportunidad de notificar errores en los datos provisionales, tal como fueron presentados por los Estados miembros. Este sistema de seguimiento ya consolidado constituye una base importante para el seguimiento de los efectos de la legislación.

Con el fin de reforzar los aspectos de la gobernanza del sistema de seguimiento, la evaluación de impacto consideró la opción de tener en cuenta, para la prueba de conformidad del fabricante, si las emisiones de los vehículos en circulación se ajustaban a los valores de CO₂ homologados.

Además del procedimiento de evaluación de la conformidad la evaluación de impacto identificó una lista de indicadores clave para controlar qué objetivos políticos específicos deben lograrse con esta propuesta. Un conjunto de objetivos e indicadores operativos complementan estos indicadores clave.

• Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta

Artículo 1 - Objeto y objetivos

Este artículo especifica los objetivos de CO₂ a escala del parque de la UE aplicables a los turismos nuevos y a los vehículos comerciales ligeros nuevos a partir de 2020, 2025 y 2030. El Reglamento debe aplicarse a partir de 2020 para asegurar una transición coherente hacia un nuevo régimen de objetivos a partir de 2025. Incluye, por lo tanto, los objetivos ya establecidos a escala del parque de la UE para 2020 de 95 g/km (basado en el NEDC) para los turismos y de 147 g/km (basado en el NEDC) para los vehículos comerciales ligeros, además de nuevos objetivos para 2025 y 2030.

A partir de 2021, los objetivos de emisiones específicas se basarán en el nuevo procedimiento de ensayo de emisiones, el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP). Por lo tanto, los objetivos a escala del parque para 2025 y 2030, basados en el WLTP, se expresan como reducciones porcentuales en comparación con la media de los objetivos de emisiones específicas para 2021 determinados para cada fabricante de conformidad con el anexo I, sección 4.

Artículo 2 - Ámbito de aplicación

Este artículo define las categorías de vehículos que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento con referencia a la normativa en materia de homologación de tipo. También aclara que la excepción *de minimis* aplicable a los fabricantes responsables de menos de 1 000 matriculaciones anuales no debe aplicarse cuando un fabricante que puede beneficiarse de una excepción de este tipo, sin embargo, solicita y obtiene una excepción.

Artículo 3 - Definiciones

Se han añadido nuevas definiciones para «objetivos a escala del parque de la UE», «vehículos de emisión cero y de baja emisión» y «masa de ensayo».

Artículo 4 - Objetivos de emisiones específicas

Este artículo impone a los fabricantes la obligación general de garantizar que las emisiones medias de CO₂ de su parque de vehículos que se matriculen por primera vez en un año natural no superan su objetivo anual de emisiones específicas. El objetivo es específico del fabricante y se calcula en función del objetivo aplicable a escala del parque de la UE, la curva de valores límite, la masa media del parque del fabricante y la masa de referencia (M₀ o TM₀). El cálculo de la masa se basa en la masa en orden de marcha hasta 2024 inclusive. A partir de 2025, debe utilizarse en su lugar la masa de ensayo del vehículo, que es más cercana a la masa real del vehículo terminado. Las fórmulas para calcular los objetivos de emisiones específicas para el período de 2020 a 2030 se establecen en el anexo I, partes A y B. Los cálculos de los objetivos aplicables de 2020 a 2024 son los establecidos en la legislación vigente.

A partir de 2025, el objetivo de emisiones específicas de un fabricante debe calcularse teniendo en cuenta la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión de su parque. Para el cálculo de dicha proporción, los vehículos de emisión cero y de baja emisión deben contabilizarse basándose en una ponderación de las emisiones de cada vehículo. Cuando la proporción supere la referencia a escala del parque de la UE, el fabricante se beneficiará de un objetivo de emisiones específicas más elevado.

En el caso de los vehículos comerciales ligeros, se hace una distinción en el reparto del esfuerzo entre fabricantes de vehículos comerciales ligeros con una masa media de ensayo superior a la masa media de referencia (TM₀) y aquellos con una masa media de ensayo inferior a TM₀. En el caso del primer grupo, la pendiente de la curva de valores límite se mantiene constante a lo largo del tiempo, mientras que en el segundo caso se utiliza el mismo enfoque que para los turismos, es decir, la pendiente se modifica en función del objetivo a escala del parque de la UE.

Artículo 5 - Supercréditos para el objetivo de 95 g de CO₂/km para automóviles

Esta disposición no varía y es aplicable hasta 2022 inclusive.

Artículo 6 - Formación de agrupaciones

Las disposiciones sobre agrupamiento para empresas vinculadas y fabricantes independientes se mantienen sin cambios. Sin embargo, se ha añadido una atribución de competencias a la Comisión para que aclare las condiciones relativas a los acuerdos para formar agrupaciones entre fabricantes independientes, en particular con respecto a las normas de competencia.

Artículo 7 - Seguimiento y notificación

Las disposiciones generales sobre el seguimiento de datos de CO₂ de los Estados miembros no varían. No obstante, se ha añadido un fortalecimiento de la obligación de los Estados miembros de garantizar un alto nivel de calidad de los datos y de cooperar con la Comisión.

Se añade un mecanismo para tener en cuenta, a efectos del seguimiento, las desviaciones detectadas en las emisiones de CO₂ de los vehículos en uso en comparación con los valores de homologación de tipo. Este mecanismo se basa en la propuesta de introducir en la normativa en materia de homologación de tipo un procedimiento para los controles de conformidad en circulación de los valores de las emisiones de CO₂. Las autoridades de homologación de tipo deben notificar cualesquiera desviaciones detectadas y la Comisión debe tenerlas en cuenta al comprobar que los fabricantes cumplen sus objetivos. La disposición incluye una atribución de competencias a la Comisión para establecer los detalles de dicho procedimiento mediante un acto de ejecución.

Artículo 8 - Prima por exceso de emisiones

Este artículo establece la fórmula para calcular las penalizaciones financieras en caso de que un fabricante supere su objetivo. Se mantiene la prima por exceso de emisiones de los Reglamentos vigentes, es decir, 95 EUR/g CO₂/km.

Artículo 9 - Publicación de los resultados de los fabricantes

Este artículo enumera los datos que la Comisión publicará con respecto al cumplimiento del objetivo anual de los fabricantes (es decir, la decisión de seguimiento anual). Se ha añadido la masa de ensayo como un parámetro de los datos que deben publicarse, en vista de su uso como parámetro de utilidad a partir de 2025.

Artículo 10 - Excepciones para algunos fabricantes

Se mantiene la posibilidad de que los pequeños fabricantes (es decir, los responsables de 1 000 a 10 000 matriculaciones de automóviles y de 1 000 a 22 000 matriculaciones de furgonetas) soliciten una excepción con respecto a sus objetivos de emisiones específicas.

Para los fabricantes especializados de vehículos, es decir, los responsables de entre 10 000 y 300 000 vehículos nuevos matriculados, se mantiene la posibilidad de beneficiarse de una excepción con respecto al objetivo de 95 g CO₂/km. No obstante, a partir de 2025, este grupo de fabricantes tendrá que cumplir los objetivos de emisiones específicas calculados de conformidad con el anexo I.

Artículo 11 - Ecoinnovaciones

Los fabricantes podrán seguir beneficiándose de unas emisiones medias inferiores equipando sus vehículos con ecoinnovaciones aprobadas de conformidad con el presente artículo. A fin de tener en cuenta los cambios en las reducciones por ecoinnovación que pueden producirse como consecuencia del cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario, se ha añadido una atribución de competencias a la Comisión para ajustar el límite de 7 g de CO₂/km fijado en las reducciones de CO₂ que un fabricante puede tener en cuenta para reducir sus emisiones medias. Esta atribución de competencias debe aplicarse a partir de 2025.

Los criterios de admisibilidad para ser considerada una ecoinnovación permanecerán inalterados hasta 2024 inclusive. A partir de 2025, la supresión de la referencia a las medidas de enfoque integrado permitirá que los aparatos móviles de aire acondicionado sean considerados una ecoinnovación.

Artículo 12 - Emisiones de CO₂ y consumo de energía en condiciones reales

Este artículo establece una atribución de competencias a la Comisión para controlar y evaluar la representatividad en condiciones reales del procedimiento de ensayo WLTP y para velar por que el público sea informado sobre cómo evoluciona dicha representatividad con el tiempo.

A tal fin, la Comisión debe tener la facultad de solicitar a los Estados miembros y los fabricantes que recopilen y notifiquen los datos en condiciones reales.

Artículo 13 - Ajustes de M₀ y TM₀

El esfuerzo de reducción de las emisiones de CO₂ se reparte entre los fabricantes sobre la base de la masa media del parque de vehículos durante un período determinado. Este valor de referencia se expresa como M₀ o TM₀ dependiendo de si se utiliza la masa en orden de marcha (M) o la masa de ensayo del vehículo (TM). La disposición aclara el proceso para ajustar el valor de la masa de referencia con el fin de garantizar que los objetivos de emisiones específicas siguen reflejando el objetivo a escala del parque de la UE. Con efectos a partir de

2025, la frecuencia de estos ajustes debe aumentar de cada tres años a cada dos años. Un ajuste más frecuente permitirá cambios en la masa de ensayo media y su efecto sobre la posición de los fabricantes en la curva de valor límite podrá tenerse en cuenta con anterioridad.

Artículo 14 - Revisión y presentación de informes

Este artículo incluye el requisito de que la Comisión elabore un informe sobre la eficacia del presente Reglamento, en su caso acompañado de una propuesta. Se propone que el informe se presente en 2024, para adaptarlo a las disposiciones de revisión y presentación de informes propuestas en el Reglamento de reparto del esfuerzo y la Directiva sobre el comercio de derechos de emisión.

El artículo también mantiene disposiciones sobre la revisión de los procedimientos de ensayo de homologación de tipo, además de las competencias para tener en cuenta los cambios en el procedimiento de ensayo reglamentario.

Artículos 15 y 16 - Comitología y delegación de poderes

Se trata de disposiciones estándar sobre el procedimiento de comité y la delegación de poderes.

Artículo 17 - Modificación del Reglamento (CE) n.º 715/2007

El objetivo de esta enmienda es introducir una base jurídica en el Reglamento (CE) n.º 715/2007 (Reglamento de homologación de tipo de emisiones Euro 5/6) para que la Comisión establezca un procedimiento para verificar la conformidad en circulación de las emisiones de CO₂. Este procedimiento es esencial para una vigilancia eficaz del mercado del sistema de homologación de tipo y de los valores de las emisiones de CO₂ utilizados a efectos del cumplimiento de los objetivos.

Artículos 18 y 19 - Derogación y entrada en vigor

Quedan derogados con efectos a partir del 1 de enero de 2020 los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011. La entrada en vigor debe producirse en un plazo de veinte días a partir de la publicación del acto.

Anexos I a V

Anexo I: establece las fórmulas para calcular los objetivos anuales de emisiones específicas que deben alcanzarse a través de las emisiones medias de los parques de los fabricantes de vehículos que se matriculen por primera vez. La parte A se refiere a los turismos, mientras que la parte B se refiere a los vehículos comerciales ligeros.

Anexos II y III: estos anexos establecen los parámetros de los datos de seguimiento necesarios para calcular los objetivos y verificar el cumplimiento de los mismos. El anexo III, que se refiere a los vehículos comerciales ligeros, también hace referencia a la necesidad de tener en cuenta las características específicas de los vehículos que se homologan en varias fases.

Anexo IV: este anexo enumera los actos jurídicos afectados por la refundición, es decir, los dos Reglamentos de base, (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011, con sus respectivos actos modificativos.

Anexo V: Tabla de correspondencias

↓ 510/2011 (adaptado)
⇒ nuevo

2017/0293 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 (versión refundida)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

↓ nuevo

(1) El Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁴ y el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo¹⁵, han sido modificados en diversas ocasiones y de forma sustancial. Debiéndose llevar a cabo nuevas modificaciones, conviene, en aras de la claridad, proceder a la refundición de dichos Reglamentos.

¹⁴ Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros (DO L 140 de 5.6.2009, p. 1).

¹⁵ Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2011, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros (DO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

- (2) El presente Reglamento debe aplicarse a partir del 1 de enero de 2020 con el fin de ofrecer una transición coherente y eficaz a raíz de la refundición y derogación de los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011. Sin embargo, procede mantener, sin cambios hasta 2024, las normas de comportamiento en materia de CO₂ y las modalidades para lograrlas tal como se establecen en dichos Reglamentos.

↓ 443/2009 considerando 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 CO₂ de los vehículos ligeros al tiempo que se garantiza el funcionamiento correcto del mercado interior.~~

↓ 510/2011 considerando 1
(adaptado)

~~El objetivo de 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 Consejo¹⁶, es lograr una estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropogénicas peligrosas en el sistema climático. Para conseguir ese objetivo, el aumento de la temperatura mundial anual media en superficie no debe rebasar los 2 °C en relación con los niveles de la era preindustrial. El cuarto Informe de Evaluación del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático (GIECC) insiste en que, para conseguir ese objetivo, las emisiones de gases de efecto invernadero a escala mundial tienen que alcanzar su punto máximo antes de 2020. El Consejo Europeo, en su reunión de los días 8 y 9 de marzo de 2007, asumió el firme compromiso de reducir para 2020 las emisiones globales de gases de efecto invernadero de la Comunidad en al menos un 20 % comparado con los niveles de 1990, y en un 30 % siempre que otros países desarrollados se comprometieran a realizar reducciones comparables y que los países en desarrollo económicamente más avanzados contribuyeran en función de sus capacidades.~~

↓ nuevo

- (3) La ambición de la Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones¹⁷ es clara: de aquí a mitad de siglo, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte deberán ser, como mínimo, un 60 % inferiores a las de 1990 y estar claramente encauzadas hacia un nivel de cero emisiones. Las emisiones de contaminantes atmosféricos procedentes del transporte que perjudican nuestra salud deben reducirse drásticamente sin demora. Después de 2020, se tendrán que seguir reduciendo las emisiones de los motores de combustión tradicionales, y será necesario que los vehículos de emisión cero o de baja emisión se generalicen y ganen una cuota de mercado significativa antes de 2030.

¹⁶ DO L 33 de 7.2.1994, p. 11.

¹⁷ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones - Estrategia europea a favor de la movilidad de bajas emisiones [COM(2016) 501 final].

- (4) Las Comunicaciones de la Comisión «Europa en movimiento»¹⁸ y «Hacia la consecución de una movilidad de bajas emisiones - Una Unión Europea que proteja el planeta, empodere a sus consumidores y defienda a su industria y sus trabajadores»¹⁹ destacan que las normas de emisiones de CO₂ para los turismos y los vehículos comerciales ligeros son un importante motor de innovación y eficiencia y contribuyen a reforzar la competitividad de la industria del automóvil y a allanar el camino a los vehículos de emisión cero o de baja emisión de manera tecnológicamente neutra.
- (5) El presente Reglamento traza una trayectoria clara para las reducciones de las emisiones de CO₂ del sector del transporte por carretera y contribuye a cumplir el objetivo vinculante de reducción interna del 40 % como mínimo de las emisiones de gases de efecto invernadero en el conjunto de la economía de aquí a 2030, en comparación con 1990, tal como quedó refrendado en las Conclusiones del Consejo Europeo de los días 23 y 24 de octubre de 2014, y aprobado como contribución prevista determinada a nivel nacional de la Unión de conformidad con el Acuerdo de París en la reunión del Consejo de Medio Ambiente de 6 de marzo de 2015.
- (6) Las Conclusiones del Consejo Europeo de octubre de 2014 aprobaron una reducción del 30 % de las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 en comparación con 2005 para los sectores que no forman parte del sistema de comercio de derechos de emisión de la Unión Europea. El transporte por carretera aporta una contribución importante a las emisiones de estos sectores y sus emisiones siguen muy por encima de los niveles de 1990. Si las emisiones del sector del transporte por carretera continúan creciendo, neutralizarán las reducciones conseguidas en otros sectores para luchar contra el cambio climático.
- (7) Las conclusiones del Consejo Europeo de octubre de 2014 destacan la importancia de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y los riesgos relacionados con la dependencia de los combustibles fósiles en el sector del transporte a través de una perspectiva global y tecnológicamente neutra que promueva la reducción de las emisiones y la eficiencia energética en el transporte, así como el transporte eléctrico y las fuentes de energía renovables en el transporte también a partir de 2020.
- (8) La eficiencia energética como contribución a la moderación de la demanda es una de las cinco dimensiones estrechamente interrelacionadas y mutuamente reforzadas de la Estrategia de la Unión de la Energía, adoptada el 25 de febrero de 2015, para ofrecer a los consumidores de la Unión Europea una energía segura, sostenible, competitiva y asequible. La Estrategia de la Unión de la Energía establece que, aunque todos los sectores económicos deben tomar medidas para aumentar la eficiencia del consumo de energía, el transporte tiene un enorme potencial de eficiencia energética, cuya realización exige seguir centrándose en el endurecimiento de las normas de emisiones de CO₂ de los turismos y vehículos comerciales ligeros en la perspectiva de 2030.
- (9) Una evaluación de los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 realizada en 2015 concluyó que habían sido pertinentes y ampliamente coherentes y que habían generado importantes reducciones de emisiones, mostrándose al mismo tiempo más rentables de lo inicialmente previsto. También habían generado un considerable valor

¹⁸ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones - EUROPA EN MOVIMIENTO, Una Agenda para una transición socialmente justa hacia una movilidad limpia, competitiva y conectada para todos [COM(2017) 283 final].

¹⁹ Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones [...].

añadido de la UE que no hubiera podido lograrse en las mismas proporciones a través de medidas nacionales.

- (10) Procede, por lo tanto, perseguir los objetivos de estos Reglamentos mediante la adopción de nuevos objetivos de reducción de las emisiones de CO₂ a escala del parque de la UE para los turismos y los vehículos comerciales ligeros, de aquí a 2030. Al definir los niveles de reducción, se han tenido en cuenta su eficacia en la consecución de una contribución eficaz a la reducción de las emisiones de los sectores cubiertos por el Reglamento de reparto del esfuerzo [.../...] a más tardar en 2030, los costes y los ahorros resultantes para la sociedad, los fabricantes y los usuarios de los vehículos, así como sus implicaciones directas e indirectas en el empleo, la competitividad y la innovación y los beneficios colaterales generados en términos de reducción de la contaminación del aire y la seguridad energética.
- (11) En 2017 entró en vigor un nuevo procedimiento de ensayo para medir las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos ligeros, el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP, *Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure*), establecido en el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión²⁰. Este nuevo procedimiento de ensayo proporcionará unos valores de emisión de CO₂ y de consumo de combustible más representativos de las condiciones reales. Procede, por tanto, que los nuevos objetivos de emisión de CO₂ se basen en las emisiones de CO₂ determinadas a partir de dicho procedimiento de ensayo. Considerando, sin embargo, que las emisiones de CO₂ basadas en el WLTP estarán disponibles a efectos de cumplimiento de los objetivos a partir de 2021, procede que las nuevas normas de comportamiento en materia de emisiones se definan como niveles de reducción establecidos en relación con la media de 2021 de los objetivos de emisiones específicas aplicables ese año.

↓ 443/2009 considerando 2
(adaptado)

~~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 Consejo²¹, 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.~~

²⁰ ⇒ Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1). ⇐

²¹ DO L 33 de 7.2.1994, p. 11.

↓ 443/2009 considerando 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.

↓ 510/2011 considerando 3

Con el fin de alcanzar las reducciones necesarias de las emisiones, deben aplicarse políticas y medidas, tanto a nivel de los Estados miembros como de la Unión, a todos los sectores de la economía de la Unión, y no solo a los sectores industrial y energético. La Decisión no 406/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el esfuerzo de los Estados miembros para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero a fin de cumplir los compromisos adquiridos por la Comunidad hasta 2020⁽²²⁾, prevé una reducción media del 10 % en comparación con los niveles de 2005 en los sectores no cubiertos por el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE establecido por la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad⁽²³⁾, incluido el transporte por carretera. El transporte por carretera es el segundo sector que más gases de efecto invernadero emite en la Unión, y sus emisiones, incluidas las de los vehículos comerciales ligeros, siguen aumentando. Si esta situación se prolonga, se socavarán considerablemente los esfuerzos realizados por otros sectores para combatir el cambio climático.

↓ 443/2009 considerando 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 CO₂ 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.

²² DOL 140 de 5.6.2009, p. 136.

²³ DOL 275 de 25.10.2003, p. 32.

↓ 443/2009 considerando 5
(adaptado)

- (12) ~~El presente Reglamento se basa en un procedimiento ya consolidado de medición y control de las emisiones de CO₂ de los vehículos matriculados en la Comunidad de acuerdo con la Decisión n.º 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 CO₂ de los turismos nuevos²⁴. Es importante que el establecimiento de requisitos de reducción de las emisiones de CO₂ siga proporcionando seguridad de planificación y previsibilidad en toda la Comunidad~~ Unión a los fabricantes de automóviles para todo su parque de vehículos y vehículos comerciales ligeros nuevos en la Comunidad Unión .

↓ 510/2011 considerando 5

~~Para reforzar la competitividad de la industria europea del automóvil deben utilizarse sistemas de incentivos, como la compensación de las eecoinnovaciones y la concesión de supercréditos.~~

↓ nuevo

- (13) Los niveles de reducción para los parques a escala de la Unión de turismos y de vehículos comerciales ligeros nuevos deben, por lo tanto, fijarse para 2025 y para 2030, teniendo en cuenta el período de renovación del parque automovilístico y la necesidad de que el sector del transporte por carretera contribuya a los objetivos climáticos y energéticos para 2030. Este enfoque gradual también ofrece una señal clara y temprana a la industria del automóvil para no retrasar la introducción en el mercado de tecnologías eficientes desde el punto de vista energético y de vehículos de emisión cero y de baja emisión.
- (14) Aunque la Unión se encuentra entre los principales productores mundiales de vehículos de motor y demuestra el liderazgo tecnológico en este sector, la competencia está aumentando y el sector automovilístico mundial está cambiando rápidamente a través de nuevas innovaciones en sistemas de propulsión eléctricos, y movilidad cooperativa, conectada y automatizada. A fin de mantener su competitividad a escala mundial y su acceso a los mercados, la Unión necesita un marco regulador, incluido un incentivo particular en el ámbito de los vehículos de emisión cero o de baja emisión, que cree un gran mercado interior y apoye el desarrollo tecnológico y la innovación.
- (15) Para facilitar una transición fluida hacia una movilidad sin emisiones debe introducirse un mecanismo de incentivos específicos. Este mecanismo de créditos debe diseñarse con el fin de fomentar el despliegue en el mercado de la Unión de vehículos de emisión cero y de baja emisión.
- (16) Establecer un índice de referencia para la cuota de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque de vehículos de la UE junto con un mecanismo bien concebido para ajustar el objetivo específico de CO₂ de un fabricante en función del porcentaje de vehículos de emisión cero y de baja emisión en su propio parque debe ofrecer una

²⁴ DO L 202 de 10.8.2000, p. 1.

señal sólida y creíble para el desarrollo y despliegue de dichos vehículos, permitiendo al mismo tiempo la mejora de la eficiencia de los motores de combustión interna convencionales.

- (17) Al determinar los créditos para los vehículos de emisión cero y de baja emisión, conviene tener en cuenta la diferencia entre las emisiones de CO₂ de los vehículos. El mecanismo de ajuste debe garantizar que un fabricante que supere el índice de referencia se beneficie de un objetivo específico de CO₂ más elevado. Con objeto de garantizar un enfoque equilibrado, deben fijarse límites para el nivel de ajuste posible dentro de dicho mecanismo. Este ofrecerá incentivos, favoreciendo el despliegue oportuno de infraestructuras de recarga y repostaje y generando grandes ventajas para los consumidores, la competitividad y el medio ambiente.

↓ 443/2009 considerando 6
(adaptado)

~~En 1995, la Comisión adoptó una Estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ 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.~~

↓ 443/2009 considerando 7
(adaptado)

~~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 CO₂/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 CO₂/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 CO₂ producidas por los automóviles (ACEA)²⁵, la Recomendación 2000/303/CE de la Comisión, de 13 de abril de 2000, sobre la reducción de las emisiones de CO₂ de los automóviles (KAMA)²⁶, y la Recomendación 2000/304/CE de la Comisión, de 13 de abril de 2000, sobre la reducción de las emisiones de CO₂ de los automóviles (JAMA)²⁷.~~

↓ 443/2009 considerando 8
(adaptado)

~~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 CO₂ 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~~

²⁵ DO L 40 de 13.2.1999, p. 49.

²⁶ DO L 100 de 20.4.2000, p. 55.

²⁷ DO L 100 de 20.4.2000, p. 57.

~~subrayaron los progresos en la consecución del objetivo de 140 g de CO₂/km para 2008/2009, pero advirtieron de que el objetivo de la Comunidad de 120 g de CO₂/km no se alcanzaría en 2012 sin medidas suplementarias.~~

↓ 510/2011 considerando 8
(adaptado)

~~Las disposiciones relativas al objetivo sobre las emisiones de los vehículos comerciales ligeros deben ser coherentes con el marco legislativo para la aplicación de los objetivos sobre las emisiones del parque de turismos nuevos establecido en el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros⁽²⁸⁾.~~

↓ 443/2009 considerando 9
(adaptado)

~~Las Comunicaciones propusieron un enfoque integrado para conseguir la meta de la Comunidad de 120 g de CO₂/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 CO₂ para conseguir el objetivo de 130 g de CO₂/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 CO₂ de los turismos con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos²⁹. Se realizará una nueva reducción de 10 g de CO₂/km, o equivalente, si resulta necesario desde el punto de vista técnico, mediante otras mejoras tecnológicas y una mayor utilización de los biocarburantes sostenibles.~~

↓ 443/2009 considerando 10
(adaptado)

- (18) El marco legislativo para alcanzar el objetivo relativo a la media del parque de vehículos y vehículos comerciales ligeros 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.~~

²⁸

DO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

²⁹

DO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

↓ 443/2009 considerando 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 CO₂ de los vehículos de carretera.~~

↓ 443/2009 considerando 12
(adaptado)
⇒ nuevo

- (19) Para mantener la diversidad del mercado ~~automovilístico~~ de turismos y vehículos comerciales ligeros y su capacidad para hacer frente a las diferentes necesidades de los consumidores, los objetivos de CO₂ ~~para los turismos~~ deben definirse en función de la utilidad de los vehículos sobre una base lineal. ⇒ El mantenimiento de la masa como parámetro de utilidad se considera coherente con el régimen existente. Con el fin de reflejar mejor la masa de vehículos utilizados en carretera, el parámetro de la masa en orden de marcha debe cambiarse, con efectos a partir de 2025, a la masa de ensayo del vehículo, tal como se especifica en el Reglamento (UE) 2017/1151, de 1 de junio de 2017. ~~← 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.~~

↓ nuevo

- (20) Debe evitarse que los objetivos a escala del parque de la UE se alteren debido a cambios en la masa media del parque. Los cambios en la masa media deben, por lo tanto, reflejarse sin demora en los cálculos del objetivo de emisiones específicas y los ajustes de los valores de la masa media que se utilicen a tal fin deben, por lo tanto, efectuarse cada dos años con efecto a partir de 2025.
- (21) Para repartir el esfuerzo de reducción de las emisiones de forma competitivamente neutra y justa que refleje la diversidad del mercado de turismos y de vehículos comerciales ligeros, y dado que en 2021 se producirá el cambio a los objetivos de emisiones específicas basados en el WLTP, procede determinar la pendiente de la curva de valor límite en función de las emisiones específicas de todos los vehículos que se matriculen por primera vez en ese año, y tener en cuenta el cambio en los objetivos a escala del parque de la UE entre 2021, 2025 y 2030 con vistas a garantizar un esfuerzo de reducción equivalente de todos los fabricantes. En lo que atañe a los vehículos comerciales ligeros, el mismo enfoque que el aplicable a los fabricantes de automóviles debe aplicarse a los fabricantes de furgonetas, derivadas de turismos, mientras que para los fabricantes de vehículos de segmentos más pesados debe fijarse una curva más elevada y fija para todo el período de referencia.

↓ 443/2009 considerando 13
(adaptado)
⇒ nuevo

- (22) 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 ⇒ ofrece un mecanismo que permite reconocer ⇐ ~~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) n.º 715/2007, teniendo en cuenta las repercusiones técnicas y económicas de dicha inclusión.~~ ⇒ La experiencia demuestra que las ecoinnovaciones han contribuido con éxito a la rentabilidad de los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 y a la reducción de las emisiones reales de CO₂ a nivel mundial. Por lo tanto, debe mantenerse esta modalidad y debe ampliarse su ámbito de aplicación para incentivar las mejoras de la eficiencia de los sistemas de aire acondicionado. ⇐

↓ 510/2011 considerando 12

~~La Directiva 1999/94/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de diciembre de 1999, relativa a la información sobre el consumo de combustible y sobre las emisiones de CO₂ facilitada al consumidor al comercializar turismos nuevos⁽³⁰⁾, exige ya que los impresos de promoción de los vehículos faciliten a los usuarios finales los datos oficiales de emisión de CO₂ y de consumo de combustible del automóvil en cuestión. En su Recomendación 2003/217/CE, de 26 de marzo de 2003, sobre la aplicación a otros medios de las disposiciones de la Directiva 1999/94/CE en lo que se refiere a los impresos de promoción⁽³¹⁾, la Comisión interpretó que esta disposición incluía la publicidad. El ámbito de aplicación de la Directiva 1999/94/CE debe entenderse, por tanto, a los vehículos comerciales ligeros, de forma que la publicidad relativa a cualquier tipo de vehículo comercial ligero esté obligada a facilitar a los usuarios finales los datos oficiales de emisión de CO₂ y de consumo de combustible del vehículo cuando se divulgue información en materia de energía o de precios, y ello en 2014 a más tardar.~~

⇕ nuevo

- (23) Sin embargo, debe garantizarse un equilibrio entre los incentivos concedidos a las ecoinnovaciones y a aquellas tecnologías cuyo efecto en la reducción de emisiones ha sido demostrado por un procedimiento oficial de ensayo. Consecuentemente, procede mantener un límite en las reducciones por ecoinnovación que un fabricante puede tener en cuenta a efectos de cumplimiento del objetivo. La Comisión debe tener la posibilidad de revisar el nivel del límite, sobre todo para tener en cuenta los efectos del

³⁰ DO L 12 de 18.1.2000, p. 16.

³¹ DO L 82 de 29.3.2003, p. 23.

cambio en el procedimiento oficial de ensayo. También conviene aclarar cómo deben calcularse las reducciones a efectos de cumplimiento del objetivo.

↓ 443/2009 considerando 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.~~

↓ 443/2009 considerando 15
(adaptado)

~~El uso de determinados combustibles alternativos puede permitir reducciones importantes de CO₂ 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.~~

↓ 510/2011 considerando 15

~~A más tardar el 1 de enero de 2012, y con vistas a mejorar la recogida de datos sobre consumo de combustible así como su medición, la Comisión debe examinar la posible modificación de la legislación pertinente a fin de incluir en ella la obligación para los fabricantes que soliciten la homologación de tipo para los vehículos de la categoría N1, tal y como se definen en el anexo II de 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 vehículos³², de equipar cada vehículo con un contador de consumo de combustible.~~

↓ 443/2009 considerando 16

~~Para garantizar la coherencia con el enfoque adoptado con arreglo a la Estrategia de la Comisión sobre emisiones de CO₂ 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.~~

³² DO L 263 de 9.10.2007, p. 1

↓ 510/2011 considerando 16

~~Para garantizar la coherencia con el Reglamento (CE) n.º 443/2009 y evitar abusos, el objetivo debe aplicarse a los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados por primera vez en la Unión y que no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Unión, excepto durante un período limitado.~~

↓ 510/2011 considerando 17

- (24) La Directiva 2007/46/CE 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 la Directiva 2007/46/CE y de velar por la conformidad de producción.
-

↓ 443/2009 considerando 18

- (25) 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 M1 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.~~
-

↓ 510/2011 considerando 18
(adaptado)

~~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 vehículos nuevos en lugar de tener que cumplir los objetivos de CO₂ con cada uno de los vehículos. Por consiguiente, debe exigirse a los fabricantes que garanticen que la emisión específica media de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión de los que son responsables no supere la media de los objetivos de emisión de dichos vehículos. Este requisito debe aplicarse gradualmente entre 2014 y 2017, con objeto de facilitar su introducción. Esto es coherente con los plazos y con la duración del período de introducción gradual previstos en el Reglamento (CE) n.º 443/2009.~~

↓ 443/2009 considerando 19
(adaptado)

~~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 CO₂ 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.~~

↓ 510/2011 considerando 19
(adaptado)

~~A fin de garantizar que los objetivos reflejan las particularidades de fabricantes pequeños y especializados y son coherentes con su potencial de reducción, deben fijarse objetivos de reducción de emisiones alternativos para esos fabricantes teniendo en cuenta el potencial tecnológico de los vehículos de un fabricante determinado para reducir sus emisiones específicas de CO₂ y de forma coherente con las características de los segmentos de mercado pertinentes. Esa 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.~~

↓ 443/2009 considerando 20
(adaptado)
⇒ nuevo

- (26) 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 ⇒ la posibilidad de solicitar ⇐ objetivos alternativos en materia de reducción de emisiones relacionados con el potencial tecnológico de los automóviles de un fabricante determinado para reducir sus emisiones específicas de CO₂ y coherentes con las características de los segmentos de mercado pertinentes. ~~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.~~

↓ 333/2014 considerando 7
(adaptado)
⇒ nuevo

- (27) Reconociendo las repercusiones desproporcionadas en los fabricantes más pequeños derivadas del cumplimiento de objetivos de emisiones específicas definidos en función de la utilidad de los vehículos, la elevada carga administrativa del procedimiento de

excepción y el beneficio marginal derivado, en términos de reducción de emisiones de CO₂, de los vehículos vendidos por esos fabricantes, los fabricantes responsables de menos de 1 000 turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados anualmente en la Unión deben estar excluidos del ámbito de aplicación del objetivo de emisiones específicas y de la prima por exceso de emisiones. ⇒ Sin embargo, cuando un fabricante que está cubierto por una excepción, a pesar de ello solicita y obtiene una excepción, procede que se le pueda exigir que cumpla el objetivo de esa excepción. ⇐ Para garantizar que desde el principio dichos fabricantes gocen de seguridad jurídica, es fundamental que esta excepción se aplique a partir del 1 de enero de 2012.

↓ 333/2014 considerando 9
(adaptado)
⇒ nuevo

- (28) ~~Debe mantenerse después de 2020~~ El procedimiento de concesión de excepciones ⇒ del objetivo de parque de 95 g CO₂/km ⇐ a los fabricantes especializados. ~~No obstante, con el fin de garantizar~~ que el esfuerzo de reducción exigido a los fabricantes especializados sea coherente con el de los grandes fabricantes ⇒ con respecto a dicho objetivo ⇐ ~~se debe aplicar a partir de 2020 un objetivo de un 45 % menos que las emisiones medias específicas de los fabricantes especializados en 2007.~~ ⇒ No obstante, la experiencia demuestra que los fabricantes especializados tienen el mismo potencial que los grandes fabricantes para cumplir los objetivos de CO₂ y con respecto a los objetivos fijados a partir de 2025 no se considera apropiado hacer una distinción entre estas dos categorías de fabricantes. ⇐

↓ 510/2011 considerando 20

~~La Estrategia de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos comerciales ligeros estableció un enfoque integrado con objeto de conseguir el objetivo de la Unión de 120 g de CO₂/km para 2012 y expuso, además, otros objetivos de reducción a más largo plazo. El Reglamento (CE) n.º 443/2009 corrobora esa visión a más largo plazo y establece un objetivo de 95 g de CO₂/km de las emisiones medias del parque de vehículos nuevos. Para garantizar la coherencia con ese enfoque y ofrecer mayor seguridad de planificación a la industria, debe establecerse un objetivo a largo plazo respecto a las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros en 2020.~~

↓ 443/2009 considerando 21
(adaptado)

~~Debe permitirse que los fabricantes especializados se beneficien de un objetivo alternativo inferior en un 25 % a sus emisiones medias específicas de CO₂ 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.~~

↓ 443/2009 considerando 22
(adaptado)

- (29) A la hora de determinar las emisiones medias específicas de CO₂ de todos los automóviles nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la ~~Comunidad~~ Unión de los que son responsables los fabricantes, deben tenerse en cuenta todos los automóviles y vehículos comerciales ligeros independientemente de su masa o de otras características. Aunque el Reglamento (CE) n.º 715/2007 no contempla los turismos y vehículos comerciales ligeros con una masa de referencia superior a 2 610 kg y a los que no se hace extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, las emisiones de estos ~~automóviles~~ vehículos deben medirse de conformidad con el mismo procedimiento de medición especificado para los ~~turismos~~ vehículos ligeros en el Reglamento (CE) n.º 692/2008³³ ~~de la Comisión~~ , el Reglamento (UE) 2017/1151 y los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152³⁴ y (UE) 2017/1153³⁵ de la Comisión . Los valores de emisiones de CO₂ resultantes deben incorporarse en el certificado de conformidad del vehículo para que puedan ser incluidos en el sistema de control.

↓ 510/2011 considerando 22
(adaptado)

- (30) Las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros completados deben asignarse al fabricante del vehículo de base.

↓ 510/2011 considerando 23

~~Con el fin de garantizar que los valores de las emisiones de CO₂ y de la eficiencia en el uso de combustible de los vehículos completados sean representativos, la Comisión debe proponer un procedimiento específico y considerar la posibilidad, si procede, de revisar la normativa en materia de homologación de tipo.~~

³³ Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

³⁴ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario en relación con los vehículos comerciales ligeros y por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 293/2012 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 644).

³⁵ Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1014/2010 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 679).

↓ nuevo

- (31) Debe prestarse atención a la situación específica de los fabricantes de vehículos comerciales ligeros que producen vehículos incompletos que se homologan en varias fases. Aunque estos fabricantes son responsables del cumplimiento de los objetivos de emisiones de CO₂, deben tener la posibilidad de pronosticar con certeza razonable las emisiones de CO₂ de los vehículos completados. La Comisión debe garantizar que estas necesidades se reflejan debidamente en el Reglamento (UE) 2017/1151.

↓ 443/2009 considerando 23
(adaptado)

- (32) 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~~ el objetivo de emisiones específicas de la agrupación.

↓ nuevo

- (33) La posibilidad para los fabricantes de formar agrupaciones ha resultado ser una forma rentable de alcanzar el cumplimiento de los objetivos de emisiones de CO₂, en particular facilitando su cumplimiento a los fabricantes que producen una gama limitada de vehículos. Con el fin de mejorar la neutralidad competitiva, la Comisión debe tener competencias para aclarar en qué condiciones los fabricantes independientes pueden formar una agrupación a fin de permitirles situarse en una posición equivalente a la de las empresas vinculadas.

↓ 443/2009 considerando 24

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

↓ nuevo

- (35) Para alcanzar las reducciones de CO₂ requeridas en virtud del presente Reglamento también es fundamental que las emisiones de los vehículos en uso sean conformes con los valores de CO₂ determinados en la homologación de tipo. Por lo tanto, la Comisión debe tener la posibilidad de tener en cuenta en el cálculo de las emisiones medias específicas de un fabricante cualquier incumplimiento sistémico detectado por las autoridades de homologación de tipo con respecto a las emisiones de CO₂ de los vehículos en uso.

- (36) Con el fin de estar en condiciones de adoptar dichas medidas, la Comisión debe tener competencias para preparar y aplicar un procedimiento de verificación de la conformidad en circulación de las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros introducidos en el mercado. A tal efecto, debe modificarse el Reglamento (CE) n.º 715/2007.

↓ 443/2009 considerando 25
(adaptado)
⇒ nuevo

- (37) En la ~~Comunidad~~ Unión , las emisiones específicas de CO₂ de los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos se miden sobre una base armonizada, de conformidad con la metodología establecida en el Reglamento (CE) n.º 715/2007. Para minimizar la carga administrativa del presente Reglamento, su cumplimiento debe medirse en relación con los datos sobre matriculaciones de vehículos y vehículos comerciales ligeros nuevos en la ~~Comunidad~~ Unión , recabados por los Estados miembros y transmitidos a la Comisión. A fin de garantizar la coherencia de los datos utilizados para evaluar el cumplimiento, deben armonizarse en lo posible las normas de recogida y notificación de tales datos. ⇒ Por lo tanto, debe indicarse claramente la responsabilidad de las autoridades competentes para facilitar datos correctos y completos así como la necesidad de una cooperación eficaz entre dichas autoridades y la Comisión para abordar cuestiones sobre la calidad de los datos. ⇐

↓ 443/2009 considerando 26
(adaptado)

~~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.~~

↓ 510/2011 considerando 27
(adaptado)

- (38) El cumplimiento de los objetivos previstos en el presente Reglamento por parte de los fabricantes debe evaluarse a escala de la Unión. Los fabricantes cuyas emisiones medias específicas de CO₂ superen las autorizadas por el presente Reglamento deben

pagar una prima por exceso de emisiones respecto a cada año natural, ~~a partir del 1 de enero de 2014. La prima debe modularse en función del grado de incumplimiento de los objetivos por parte de los fabricantes. En aras de la coherencia, el mecanismo de primas debe ser similar al previsto en el Reglamento (CE) n.º 443/2009.~~ El importe de la prima por exceso de emisiones debe considerarse como un ingreso para el presupuesto general de la Unión Europea.

↓ 510/2011 considerando 28

- (39) Habida cuenta del objetivo y los procedimientos establecidos por el presente Reglamento, las medidas nacionales que los Estados miembros puedan mantener o introducir de conformidad con el artículo 193 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE) no deben imponer sanciones adicionales o más estrictas a los fabricantes que no cumplan los objetivos que deben alcanzarse en virtud del presente Reglamento.

↓ 510/2011 considerando 29

- (40) El presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de la plena aplicación de las normas de la Unión en materia de competencia.

↓ 443/2009 considerando 30
(adaptado)

~~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.~~

↓ 510/2011 considerando 31

~~La velocidad de los vehículos de carretera influye enormemente en el consumo de combustible y en las emisiones de CO₂. Además, el hecho de no limitar la velocidad de los vehículos comerciales ligeros puede constituir un elemento de competencia por lo que se refiere a la velocidad máxima, elemento que podría dar lugar a sistemas motopropulsores sobredimensionados, con las consiguientes ineficiencias en condiciones de conducción más lentas. Resulta, pues, conveniente, estudiar la viabilidad de ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad³⁶), con objeto de incluir en él los vehículos comerciales ligeros regulados por el presente Reglamento.~~

³⁶ DO L 57 de 23.1992, p. 27.

↓ 443/2009 considerando 31
(adaptado)

~~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~~³⁷.

↓ nuevo

- (41) La eficacia de los objetivos establecidos en el presente Reglamento para reducir realmente las emisiones de CO₂ depende en gran medida de la representatividad del procedimiento oficial de ensayo. De conformidad con el dictamen del Mecanismo de asesoramiento científico³⁸ y la recomendación del Parlamento Europeo, a raíz de su investigación sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil³⁹, debe instaurarse un mecanismo para valorar la representatividad en condiciones reales de conducción de los valores de las emisiones de CO₂ y del consumo de energía de los vehículos determinados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151. La Comisión debe disponer de competencias para garantizar la disponibilidad pública de dichos datos y, en caso necesario, desarrollar los procedimientos necesarios para identificar y recopilar los datos necesarios para efectuar tales valoraciones.
- (42) En 2024 está previsto revisar los avances obtenidos en el marco del [Reglamento de reparto del esfuerzo y Directiva sobre el régimen de comercio de derechos de emisión]. Procede, por lo tanto, valorar la eficacia del presente Reglamento en ese mismo año con el fin de permitir una valoración coordinada y coherente de las medidas aplicadas en virtud de todos estos instrumentos.
- (43) Los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 deben derogarse con efectos a partir del 1 de enero de 2020.

↓ 333/2014 considerando 15
(adaptado)

- (44) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento ~~(CE) n.º 443/2009~~, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. ~~Dichas competencias deben ejercerse con arreglo al Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo~~⁴⁰.

³⁷ ~~DO L 184 de 17.7.1999, p. 23.~~

³⁸ ~~Grupo de Alto Nivel de Consejeros Científicos, Dictamen científico 1/2016 «Reducir la diferencia entre las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros en condiciones reales y en los ensayos de laboratorio».~~

³⁹ ~~Recomendación del Parlamento Europeo, de 4 de abril de 2017, al Consejo y a la Comisión, a raíz de la investigación sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil [2016/2908 (RSP)].~~

⁴⁰ ~~Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).~~

↓ nuevo

(45) Las competencias de ejecución relativas al artículo 6, apartado 8, al artículo 7, apartados 7 y 8, al artículo 8, apartado 3, al artículo 11, apartado 2, al artículo 12, apartado 3 y al artículo 14, apartado 3, deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁴¹.

↓ 443/2009 considerando 32
(adaptado)

~~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 CO₂. 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.~~

↓ 333/2014 considerando 16
(adaptado)
⇒ nuevo

(46) ⇒ Para modificar o complementar elementos no esenciales de las disposiciones del presente Reglamento ⇒ ~~Deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE~~ Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a fin de modificar ~~el~~ los anexos II y III ~~del Reglamento (CE) n.º 443/2009~~ por lo que respecta a los requisitos en materia de datos y parámetros de los datos, ~~de complementar~~ complementando las normas relativas a la interpretación de los criterios para poder acogerse a una excepción de los objetivos específicos de misión, al contenido de las solicitudes de excepción y al contenido y evaluación de los programas de reducción de emisiones específicas de CO₂, ~~de ajustar~~ ajustando la cifra de M₀ y TM₀ a que se refiere el ~~anexo I del Reglamento (CE) n.º 443/2009~~ artículo 13, el límite de 7 g CO₂/km contemplado en el artículo 11, y el ajuste de las formulas del anexo I contemplado en el artículo 14, apartado 3 ~~a la masa media de los turismos nuevos en los tres años civiles anteriores, y de adaptar las fórmulas que figuran en el anexo I al Reglamento (CE) n.º 443/2009.~~ Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular a nivel de expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en

⁴¹ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).

el Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación de 13 de abril de 2016⁴² . ~~Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al el Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada~~ En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados deben recibir todos los documentos al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos deben tener acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados .

↓ 443/2009 considerando 33
(adaptado)

~~La Decisión n.º 1753/2000/CE debe derogarse en aras de la simplificación y la claridad jurídica.~~

↓ 510/2011 considerando 34
(adaptado)

(47) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, el establecimiento de requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a su dimensión o efectos, puede lograrse mejor a nivel de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. 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:

↓ 443/2009 (adaptado)

Artículo 1

Objeto y objetivos

1. El presente Reglamento establece requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos con objeto de garantizar el funcionamiento correcto del mercado interior ~~y alcanzar el objetivo global de la Comunidad Europea según el cual las emisiones medias de CO₂ del parque de vehículos nuevos deben situarse en 120 g de CO₂/km. El presente Reglamento fija en 130 g de CO₂/km el promedio de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos, mediante el perfeccionamiento de la tecnología de los motores de los vehículos, medido de acuerdo con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y sus medidas de aplicación, mediante tecnologías innovadoras.~~

⁴² DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

↓ 510/2011 (adaptado)

Artículo 1

Objeto y finalidad

~~1. El presente Reglamento establece requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos. El presente Reglamento fija en 175 g de CO₂/km el promedio de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos, mediante el perfeccionamiento de la tecnología de los vehículos, medidas de acuerdo con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y sus medidas de aplicación, y mediante tecnologías innovadoras.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 1 (adaptado)

~~El presente Reglamento fija un objetivo, aplicable a partir de 2020, de 95 g de CO₂/km de emisiones medias para el parque de turismos nuevos, medidas con arreglo al Reglamento (CE) n.º 715/2007 y al anexo XII del Reglamento (CE) n.º 692/2008 y sus medidas de ejecución, así como mediante tecnologías innovadoras.~~

↓ 253/2014 artículo 1, apartado 1 (adaptado)
⇒ nuevo

2. El presente Reglamento fija un objetivo ⇒ a escala del parque de la UE ⇐, aplicable a partir ⇒ del 1 de enero ⇐ de 2020, ☒ de 95 g CO₂/km como promedio de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y ☒ ⇒ un objetivo a escala del parque de la UE ⇐ de 147 g de CO₂/km como promedio de emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión, medidas ⇒ hasta el 31 de diciembre de 2020 ⇐ con arreglo al Reglamento (CE) n.º ⇒ 692/2008 junto con los Reglamentos de Ejecución (UE) 2017/1152 y (UE) 2017/1153, y, desde el 1 de enero de 2021, medidas con arreglo al Reglamento (UE) 2017/1151 ⇐ ~~715/2007 y sus medidas de aplicación, así como mediante tecnologías innovadoras.~~

↓ 443/2009 (adaptado)
⇒ nuevo

3. El presente Reglamento se completará ⇒ hasta el 31 de diciembre de 2024 ⇐ con medidas adicionales para la reducción de 10 g de CO₂/km, como parte del enfoque integrado de la ~~Comunidad~~ ☒ Unión ☒ ☒ contemplado en la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo y al Consejo de 2007⁴³ ☒.

⁴³ Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo de 7 de febrero de 2007- Resultados de la revisión de la Estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos industriales ligeros [COM(2007) 19 final].

↓ nuevo

4. A partir del 1 de enero de 2025, se aplicarán los siguientes objetivos a escala del parque de la UE:
 - a) para las emisiones medias del parque de turismos nuevos, un objetivo a escala del parque de la UE igual a una reducción del 15 % de la media de los objetivos de emisiones específicas en 2021 determinados de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.1.1;
 - b) para las emisiones medias del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, un objetivo a escala del parque de la UE igual a una reducción del 15 % de la media de los objetivos de emisiones específicas en 2021 determinados de conformidad con el anexo I, parte B, punto 6.1.1.
5. A partir del 1 de enero de 2030, se aplicarán los siguientes objetivos:
 - a) para las emisiones medias del parque de turismos nuevos, un objetivo a escala del parque de la UE igual a una reducción del 30 % de la media de los objetivos de emisiones específicas en 2021 determinados de conformidad con el anexo I, parte A, punto 6.1.2;
 - b) para las emisiones medias del parque de vehículos comerciales ligeros nuevos, un objetivo a escala del parque de la UE igual a una reducción del 30 % de la media de los objetivos de emisiones específicas en 2021 determinados de conformidad con el anexo I, parte B, punto 6.1.2.

↓ 443/2009 (adaptado)

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor de ~~la~~ :
 - a) categoría M₁, según se define en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE («turismos»), que se matriculen por primera vez en la ~~Comunidad~~ Unión y que no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la ~~Comunidad~~ Unión («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.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 2 (adaptado)

- ~~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, con efecto a partir del 1 de enero de 2012, a los~~

~~fabricantes que, junto con todas sus empresas vinculadas, sean responsables de menos de 1 000 turismos nuevos matriculados en la Unión en el año natural anterior.~~

↓ 510/2011 (adaptado)

~~Artículo 2~~

Ámbito de aplicación

- ~~1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor de la b) categoría N₁, según se define en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia igual o inferior a 2 610 kg, y a los vehículos de la categoría N₁ a los que se haga extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007 («vehículos comerciales ligeros») que se matriculen por primera vez en la Unión y que no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Unión («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.
-

↓ 253/2014 artículo 1, apartado 2
(adaptado)
⇒ nuevo

4. El artículo 4, el artículo ~~87~~, apartado 4, letras b) y c), el artículo ~~98~~ y el artículo ~~910~~, apartado 1, letras a) y c), no se aplicarán a los fabricantes que, junto con todas sus empresas vinculadas, sean responsables de menos de 1 000 turismos nuevos o de menos de 1 000 vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión en el año civil anterior ⇒, a menos que el fabricante solicite y obtenga una excepción de conformidad con el artículo 10 ⇐.
-

↓ 443/2009 (adaptado)

~~Artículo 3~~

Definiciones

- ~~1. A efectos del presente Reglamento se entenderá por:~~
 - ~~a) «emisiones medias específicas de CO₂»: en relación con un fabricante, la media de las emisiones específicas de CO₂ de todos los turismos nuevos que haya fabricado;~~
 - ~~b) «certificado de conformidad»: el certificado a que se refiere el artículo 18 de la Directiva 2007/46/CE;~~

- ~~e) «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;~~
- ~~g) «objetivo de emisiones específicas»: en relación con un fabricante, la media de las emisiones específicas de CO₂ 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:~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 3
(adaptado)

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

↓ 443/2009 (adaptado)

- ~~- 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;~~
- ~~e) 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.~~

↓ 510/2011 (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo 3

Definiciones

1. A efectos del presente Reglamento se entenderá por:

- a) «emisiones medias específicas de CO₂»: en relación con un fabricante, la media de las emisiones específicas de CO₂ de todos los turismos nuevos o de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos que haya fabricado;
- b) «certificado de conformidad»: el certificado a que se refiere el artículo 18 de la Directiva 2007/46/CE;
- c) «vehículo completado»: todo vehículo comercial ligero al que se concede la homologación al final de un procedimiento de homologación de tipo multifásico con arreglo a la Directiva 2007/46/CE;
- d) «vehículo completo»: todo vehículo comercial ligero que no necesita ser completado para satisfacer los requisitos técnicos pertinentes de la Directiva 2007/46/CE;
- e) «vehículo de base»: todo vehículo comercial ligero que se utiliza en la fase inicial de un procedimiento de homologación de tipo multifásico;
- f) «fabricante»: la persona u organismo responsable ante las autoridades de homologación de todos los aspectos relacionados con el procedimiento de homologación de tipo CE, de conformidad con la Directiva 2007/46/CE, y de garantizar la conformidad de la producción;
- g) «masa en orden de marcha »: la masa del turismo o del vehículo comercial ligero con carrocería en orden de marcha, como se indica en el certificado de conformidad y se define en la sección 2.6 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE;
- ~~h) «emisiones específicas de CO₂»: las emisiones de un vehículo comercial ligero medidas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y descritas como emisión másica de CO₂ (combinada) en el certificado de conformidad del vehículo completo o completado;~~

↓ 443/2009 (adaptado)
⇒ nuevo

- ~~h)~~ «emisiones específicas de CO₂»: las emisiones de CO₂ de un turismo o de un vehículo comercial ligero medidas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y sus Reglamentos de Ejecución y descritas como emisión másica de CO₂ (combinada) en el certificado de conformidad del vehículo . Para los turismos o vehículos

comerciales ligeros \Leftrightarrow que no estén homologados de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007, por «emisiones específicas de CO₂» se entenderán las emisiones de CO₂, medidas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 692/2008 \Leftrightarrow , hasta el 31 de diciembre de 2020, y con el Reglamento (UE) 2017/1151, desde el 1 de enero de 2021, \Leftrightarrow , o según los procedimientos adoptados por la Comisión para establecer las emisiones de CO₂ para dichos ~~turismos~~ \boxtimes vehículos \boxtimes ;

↓ 510/2011
 \Leftrightarrow nuevo

- ~~h~~i) «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;
- ~~h~~i) «objetivo de emisiones específicas»: en relación con un fabricante, ~~la media de las emisiones específicas indicativas de CO₂~~ \Leftrightarrow el objetivo anual \Leftrightarrow determinado 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~~10, el objetivo de emisiones específicas determinado de conformidad con esa excepción;

↓ nuevo

- k) «objetivo a escala del parque de la UE»: las emisiones medias de CO₂ de todos los turismos nuevos o de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos que deben alcanzarse en un período determinado;
- l) «masa de ensayo»: la masa de ensayo de un turismo o de un vehículo comercial ligero, según se indica en el certificado de conformidad y se define en el anexo XXI, punto 3.2.25, del Reglamento (UE) 2017/1151;
- m) «vehículo de emisión cero y de baja emisión»: un turismo o un vehículo comercial ligero con unas emisiones de gases de escape comprendidas entre cero y 50 g de CO₂/km, determinadas de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151.

↓ 510/2011

~~h~~n) «carga útil»: la diferencia entre la masa máxima en carga técnicamente admisible de conformidad con el anexo II de la Directiva 2007/46/CE y la masa del vehículo.

2. A efectos del presente Reglamento se entenderá por «grupo de fabricantes vinculados», un fabricante y sus empresas vinculadas. Se considerarán empresas vinculadas:
- a) las empresas en las que el fabricante disponga, directa o indirectamente:
- i) del poder de ejercer más de la mitad de los derechos de voto, o

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

↓ nuevo

I. El fabricante garantizará que sus emisiones medias específicas de CO₂ no superan los siguientes objetivos de emisiones específicas:

- a) para el año 2020, el objetivo de emisiones específicas determinado de conformidad con el anexo I, parte A, puntos 1 y 2, en el caso de los turismos, o con el anexo I, parte B, puntos 1 y 2, en el caso de los vehículos comerciales ligeros, o si se trata de un fabricante que disfruta de una excepción en virtud del artículo 10, de conformidad con dicha excepción;

↓ 510/2011 (adaptado)
⇒ nuevo

- b) ~~Respecto a 1 año natural que empieza el 1 de enero de 2014 y cada uno de los años naturales siguientes ⇒ desde 2021 hasta 2024 ⇐, cada fabricante de vehículos comerciales ligeros garantizará que sus emisiones medias específicas de CO₂ no superan su el objetivo de emisiones específicas determinado con arreglo al anexo I partes A o B, puntos 3 y 4, ☒ según proceda ☒ o, si se trata de un fabricante que disfruta de una excepción en virtud del artículo 1110, con arreglo a esa excepción y al anexo I, partes A o B, punto 5;~~

↓ nuevo

- c) para cada año natural, a partir de 2025, los objetivos de emisiones específicas determinados de conformidad con el anexo I, partes A y B, punto 6.3.

↓ 510/2011 (adaptado)

- ☒ 2. En el caso de los vehículos comerciales ligeros, ☒ ~~cuando~~ 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 CO₂

~~Para la determinación de las emisiones medias específicas de CO₂ de cada fabricante se utilizarán los siguientes porcentajes de vehículos comerciales ligeros nuevos de cada fabricante matriculados en el año correspondiente:~~

- ~~– 70 % en 2014,~~
- ~~– 75 % en 2015,~~
- ~~– 80 % en 2016,~~
- ~~– 100 % de 2017 en adelante.~~

↓ 443/2009 (adaptado)

~~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 CO₂ no superen 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.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 4 (adaptado)

3. Para la determinación de las emisiones medias específicas de CO₂ de cada fabricante se utilizarán los siguientes porcentajes de turismos nuevos de cada fabricante matriculados en el año correspondiente:

- ~~– 65 % en 2012,~~
- ~~– 75 % en 2013,~~
- ~~– 80 % en 2014,~~
- ~~– 100 % de 2015 a 2019,~~
- 95 % en 2020,
- 100 % a más tardar al final de 2020 y ☒ desde 2021 ☒ en adelante.

↓ 443/2009 (adaptado)

~~Artículo 5~~

Supereréditos

~~En el cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂, cada turismo nuevo con emisiones específicas de CO₂ por debajo de 50 g de CO₂/km equivaldrá a:~~

- ~~- 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.~~

↓ 510/2011 (adaptado)

~~Artículo 5~~

Supereréditos

~~En el cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂, cada vehículo comercial ligero nuevo con emisiones específicas de CO₂ por debajo de 50 g de CO₂/km equivaldrá a:~~

- ~~- 3,5 vehículos comerciales ligeros en 2014,~~
- ~~- 3,5 vehículos comerciales ligeros en 2015,~~
- ~~- 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 supereréditos, el número máximo de vehículos comerciales ligeros nuevos cuyas emisiones específicas sean inferiores a 50 g de CO₂/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.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 5
⇒ nuevo

Artículo 5^{bis}

Supereréditos para el objetivo de 95 g de CO₂/km

En el cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂, cada turismo nuevo con emisiones específicas de CO₂ por debajo de 50 g de CO₂/km equivaldrá a:

- 2 turismos en 2020,

- 1,67 turismos en 2021,
- 1,33 turismos en 2022,
- 1 turismo a partir de 2023,

para el año en el que se matricule durante el período comprendido entre 2020 y 2022, sometido a un límite superior de 7,5 g de CO₂ /km durante ese período para cada fabricante ~~⇒ y sujeto a lo dispuesto en el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 ⇐~~ .

↓ 443/2009 (adaptado)

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 CO₂ 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.~~

↓ 510/2011 (adaptado)

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 CO₂ 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 76

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 ~~110~~, 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 ~~98~~;
 - c) pruebas de que el gestor de la agrupación va a ser capaz de cumplir las obligaciones previstas en la letra b);

↓ nuevo

d) la categoría de vehículos matriculados como M₁ o N₁, para la cual la agrupación presenta la solicitud.

↓ 510/2011

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 ~~98~~, la Comisión se lo notificará a los fabricantes.
4. Los fabricantes que formen parte de una agrupación informarán conjuntamente a la Comisión de cualquier cambio respecto al gerente de la agrupación o su situación financiera, en la medida en que 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 ~~98~~, 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 CO₂;
 - b) el objetivo de emisiones específicas;
 - c) el número total de vehículos matriculados.

6. El apartado 5 no será de aplicación cuando todos los fabricantes que componen la agrupación formen parte del mismo grupo de fabricantes vinculados.
7. Salvo en caso de notificación con arreglo al apartado 3, 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~~7, apartado 4.

↓ nuevo

8. La Comisión podrá especificar las condiciones detalladas aplicables a un acuerdo de agrupación establecido de conformidad con el apartado 5 mediante actos de ejecución que se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 15, apartado 2.

↓ 443/2009 (adaptado)

~~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 agruparán 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~~
 - ~~e) 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 CO₂;~~
- ~~b) el objetivo de emisiones específicas;~~
- ~~c) el número total de vehículos matriculados.~~

~~6. El apartado 5 no será de aplicación cuando todos los fabricantes que componen la agrupación formen parte del mismo grupo de fabricantes vinculados.~~

~~7. Salvo en caso de notificación con arreglo al apartado 3, 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 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 87

Seguimiento y notificación de las emisiones medias

1. ~~Por lo que respecta al~~ Respecto a cada 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 nuevo turismo y a cada nuevo vehículo comercial ligero matriculado en su territorio de conformidad con las partes A ~~de~~ los anexos II y III . Dicha información se pondrá a disposición de los fabricantes y de sus importadores o representantes designados en cada uno de los Estados miembros. Los Estados miembros harán todos los esfuerzos posibles para garantizar que los organismos responsables de informar operan de forma transparente. Todos los Estados miembros se asegurarán de que las emisiones específicas de CO₂ de los turismos que no estén homologados de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 715/2007 sean medidas y registradas en el certificado de conformidad.
2. Antes del 28 de febrero de cada año, ~~a partir de 2014,~~ los Estados miembros determinarán y transmitirán a la Comisión la información que figura en las partes BA ~~de~~ los anexos II y III respecto al año natural precedente. Los datos se transmitirán de acuerdo con el formulario que figura en la parte CB del anexo II y en la parte C del anexo III .
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 CO₂ del año natural precedente;
- b) el objetivo de emisiones específicas del año natural precedente; ~~✗~~
- c) la diferencia entre sus emisiones medias específicas de CO₂ 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 y de vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados y sus emisiones específicas de CO₂.

El registro estará a disposición del público.

5. Los fabricantes podrán notificar a la Comisión, en un plazo de tres meses a partir de la notificación del cálculo provisional previsto en el apartado 4, cualquier error observado en los datos, especificando el Estado miembro respecto al 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 CO₂ de un fabricante superan en ese año su objetivo de emisiones específicas correspondiente a ese año, informará de ello al fabricante.~~

↓ 443/2009 (adaptado)

- ~~76. 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.~~

↓ 510/2011 (adaptado)

- ~~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) n.º 443/2009.~~

↓ nuevo

Las autoridades competentes garantizarán la exactitud y exhaustividad de los datos transmitidos a la Comisión y nombrarán a una persona de contacto que estará disponible para responder rápidamente a las solicitudes de la Comisión relativas a la subsanación de errores y omisiones en los conjuntos de datos transmitidos.

↓ 443/2009 (adaptado)

~~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.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 6 (adaptado)

~~9.7.~~ La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, normas detalladas sobre los procedimientos de control y notificación de datos de conformidad con ~~el presente artículo~~, los apartados 1 a 7 así como sobre la aplicación del anexo II. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo ~~14~~15, apartado 2.

Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo ~~14 bis~~16, a fin de modificar los requisitos en materia de datos y los parámetros de los datos establecidos en el anexo los anexos II y III .

↓ nuevo

8. Las autoridades de homologación de tipo notificarán sin demora a la Comisión las desviaciones constatadas en las emisiones de CO₂ de los vehículos en servicio en comparación con los valores indicados en los certificados de conformidad, como resultado de las verificaciones efectuadas de conformidad con el procedimiento contemplado en el [artículo 11 bis] del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

La Comisión tendrá en cuenta dichas desviaciones para el cálculo de las emisiones medias específicas de un fabricante.

La Comisión podrá adoptar normas detalladas relativas a los procedimientos para la notificación de tales desviaciones y para que se tengan en cuenta en el cálculo de las emisiones medias específicas. Estos procedimientos se adoptarán mediante actos de ejecución con arreglo al procedimiento de examen contemplado en el artículo 15, apartado 2.

↓ 510/2011 (adaptado)

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:~~

- ~~a) las emisiones medias específicas de CO₂ del año natural precedente;~~
- ~~b) el objetivo de emisiones específicas del año natural precedente;~~
- ~~c) la diferencia entre sus emisiones medias específicas de CO₂ 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 CO₂.~~

~~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.~~

~~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 CO₂ 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) n.º 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.~~

~~109.~~ Los Estados miembros recopilarán y notificarán también, con arreglo al presente artículo, datos sobre la matriculación de vehículos de las categorías M₂ y N₂, según se definen en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia no superior a 2 610 kg, así como de los vehículos a los que se haga extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 715/2007.

Artículo 98

Prima por exceso de emisiones

1. ~~Para el período del 1 de enero al 31 de diciembre de 2014 y, a continuación, respecto a 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 CO₂ del fabricante superan su objetivo de emisiones específicas.~~
2. La prima por exceso de emisiones prevista en el apartado 1 se calculará mediante la siguiente fórmula:
 - ~~a) a partir de 2014 hasta 2018:~~
 - ~~i) por un exceso de emisiones de más de 3 g de CO₂/km:~~
 ~~$[(\text{Exceso de emisiones} - 3 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}] \times \text{número de vehículos comerciales ligeros nuevos,}$~~
 - ~~ii) por un exceso de emisiones de más de 2 g de CO₂/km, pero de menos de 3 g de CO₂/km:~~
 ~~$[(\text{Exceso de emisiones} - 2 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}] \times \text{número de vehículos comerciales ligeros nuevos,}$~~
 - ~~iii) por un exceso de emisiones de más de 1 g de CO₂/km, pero de menos de 2 g de CO₂/km:~~
 ~~$[(\text{Exceso de emisiones} - 1 \text{ g de CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}] \times \text{número de vehículos comerciales ligeros nuevos,}$~~
 - ~~iv) por un exceso de emisiones de menos de 1 g de CO₂/km:~~
 ~~$(\text{Exceso de emisiones} \times 5 \text{ EUR}) \times \text{número de vehículos comerciales ligeros nuevos,}$~~
 - ~~b) a partir de 2019:~~
 ~~$(\text{Exceso de emisiones} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{número de vehículos comerciales ligeros nuevos} \boxtimes \text{ matriculados por primera vez} \boxtimes;$~~

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 CO₂ de un fabricante —teniendo en cuenta las reducciones en las emisiones de CO₂ derivadas de tecnologías innovadoras aprobadas con arreglo al artículo ~~1211~~— 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~~ \boxtimes matriculados por primera vez \boxtimes »: el número de \boxtimes turismos nuevos o de \boxtimes vehículos comerciales ligeros nuevos \Rightarrow contabilizados por separado \Leftarrow producidos por el fabricante

que se matricularon en ese período, con arreglo a los criterios de introducción gradual establecidos en el artículo 4, apartado 3.

~~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.~~

↓ 443/2009 (adaptado)

~~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 CO₂ 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 CO₂ del fabricante sobrepasen su objetivo de emisiones específicas en más de 3 g CO₂/km:~~

~~$((\text{Exceso de emisiones} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{número de turismos nuevos,}$~~

~~ii) cuando las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante sobrepasen su objetivo de emisiones específicas en más de 2 g CO₂/km pero menos de 3 g CO₂/km:~~

~~$((\text{Exceso de emisiones} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{número de turismos nuevos,}$~~

~~iii) cuando las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante sobrepasen su objetivo de emisiones específicas en más de 1 g CO₂/km pero menos de 2 g CO₂/km:~~

~~$((\text{Exceso de emisiones} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{número de turismos nuevos,}$~~

~~iv) cuando las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante sobrepasen su objetivo de emisiones específicas en 1 g CO₂/km como máximo:~~

~~$(\text{Exceso de emisiones} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{número de turismos nuevos,}$~~

~~b) a partir de 2019:~~

~~$(\text{Exceso de emisiones} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{número de turismos nuevos.}$~~

~~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 CO₂ 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.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 7

3. La Comisión determinará, mediante actos de ejecución, los medios para la percepción de las primas por exceso de emisiones de conformidad con el apartado 1. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo ~~1415~~, apartado 2.

↓ 443/2009 (adaptado)

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 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 CO₂ del año natural precedente;~~
- ~~c) la diferencia entre sus emisiones medias específicas de CO₂ del año natural precedente y su objetivo de emisiones específicas de ese año;~~
- ~~d) las emisiones medias específicas de CO₂ 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.~~

↓ 510/2011 (adaptado)
⇒ nuevo

~~Artículo 109~~

~~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 mediante actos de ejecución una lista en la que indicará, ~~respecto a cada fabricante~~:
- a) respecto a cada fabricante, su objetivo de emisiones específicas del año natural precedente;
 - b) respecto a cada fabricante, sus emisiones medias específicas de CO₂ del año natural precedente;
 - c) la diferencia entre ~~sus~~ las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante del año natural precedente y su objetivo de emisiones específicas de ese año;
 - d) las emisiones medias específicas de CO₂ de todos los turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión el año natural precedente;
 - e) la masa media \Rightarrow en orden de marcha \Leftarrow de todos los turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión el año natural precedente \Rightarrow hasta el 31 de diciembre de 2020 \Leftarrow ;

nuevo

- f) la masa de ensayo media de todos los turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión el año natural precedente.

510/2011 (adaptado)

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.

nuevo

3. Para la publicación a más tardar del 31 de octubre de 2022, la lista contemplada en el apartado 1 indicará lo siguiente:

- a) los objetivos a escala del parque de la UE para 2025 y 2030 contemplados en el artículo 1, apartados 4 y 5, calculados por la Comisión de conformidad con el anexo I, partes A y B, puntos 6.1.1 y 6.1.2;
- b) los valores correspondientes a a_{2021} , a_{2025} y a_{2030} calculados por la Comisión de conformidad con el anexo I, partes A y B, punto 6.2,

Artículo ~~110~~

Excepciones para algunos fabricantes

1. Podrá presentar una solicitud de excepción respecto al objetivo de emisiones específicas calculado con arreglo al anexo I un fabricante de menos de 10 000 turismos nuevos o 22 000 vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en la Unión por año 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 10 000 turismos nuevos o 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 renovables . 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 o de los vehículos comerciales ligeros que fabrica, incluidas la masa de ensayo y las emisiones específicas de CO₂ de esos turismos o vehículos comerciales ligeros, y
 - d) un objetivo de emisiones específicas coherente con su potencial de reducción, incluido el potencial tecnológico y económico de reducción de sus emisiones específicas de CO₂ y teniendo en cuenta las características del mercado para el tipo de turismo o vehículo comercial ligero fabricado.
3. Cuando la Comisión considere que el fabricante puede optar a una excepción solicitada en virtud del apartado 1 y compruebe que el objetivo de emisiones específicas propuesto por el fabricante es coherente con su potencial de reducción, incluido el potencial tecnológico y económico de reducción de sus emisiones específicas de CO₂ y teniendo en cuenta las características del mercado para el tipo de vehículo comercial ligero fabricado, la Comisión le concederá una excepción. La solicitud se presentará a más tardar el 31 de octubre del primer año en el que se aplique la excepción.
- ~~4. 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 CO₂, 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) n.º 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión⁴⁴.~~

↓ 443/2009 (adaptado)
⇒ nuevo

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~~
- ~~e) 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;~~
- ~~e) detalles de los turismos que fabrica, incluidas la masa y las emisiones específicas de CO₂ 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 CO₂ y teniendo en cuenta las características del mercado para el tipo de vehículo fabricado.~~

⁴⁴ DO L 145 de 31.5.2001, p. 43.

~~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 CO₂, y teniendo en cuenta las características del mercado para el tipo de vehículo fabricado, la Comisión le concederá una excepción.~~

4. El fabricante que sea responsable, junto con todas sus empresas vinculadas, de la matriculación anual en la Comunidad Unión 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 , parte A, puntos 1 a 4 .

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;

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 8, letra b) (adaptado)

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

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 8, letra c)

eb) ~~si la solicitud se refiere al punto 1, letra c), del anexo I,~~ un objetivo que suponga una reducción del 45 % respecto del promedio de emisiones específicas de CO₂ en 2007 o, cuando se presente una única solicitud respecto a una serie de empresas vinculadas, una reducción del 45 % respecto de las emisiones medias específicas de CO₂ de dichas empresas en 2007.

↓ 443/2009

En el caso de un fabricante para el que no exista información sobre las emisiones específicas medias de CO₂ para 2007, la Comisión determinará un objetivo de reducción equivalente basado en las mejores tecnologías disponibles de reducción de las emisiones de CO₂ empleadas en turismos de masa comparable y que tenga en cuenta las características del mercado para el tipo de vehículo fabricado. El solicitante hará uso de 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 ~~98~~.

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 8, letra d)

8. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo ~~14 bis~~ 16 por los que se establezcan normas que complementen los apartados 1 a 7 del presente artículo en lo relativo a la interpretación de los criterios para poder acogerse a una excepción, el contenido de las solicitudes y el contenido y evaluación de los programas de reducción de las emisiones específicas de CO₂.

↓ 443/2009

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) n.º 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo ~~de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión~~⁴⁵.

Artículo ~~1211~~

Ecoinnovación

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 9, letra a)
⇒ nuevo

1. Se tendrán en cuenta las reducciones de CO₂ logradas mediante el uso de tecnologías innovadoras o de una combinación de estas («paquete de tecnologías innovadoras»), previa solicitud de un proveedor o fabricante.

⁴⁵ Reglamento (CE) n.º 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión (DO L 145 de 31.5.2001, p. 43).

Estas tecnologías solo se tomarán en consideración cuando la metodología empleada para evaluarlas sea capaz de producir resultados verificables, repetibles y comparables.

La contribución total de esas tecnologías a la reducción ~~del objetivo~~ de las emisiones específicas \Rightarrow medias \Leftarrow de un fabricante podrá elevarse a 7 g de CO₂/km.

↓ nuevo

La Comisión podrá ajustar el límite máximo con efectos a partir de 2025. Dichos ajustes se realizarán mediante actos delegados de conformidad con el artículo 16.

↓ 443/2009 (adaptado)
→₁ 333/2014 artículo 1, apartado 9, letra b)
 \Rightarrow nuevo

2. →₁ La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, disposiciones detalladas relativas a un procedimiento de aprobación de las tecnologías innovadoras o de los paquetes de tecnologías innovadoras a que se refiere el apartado 1 mediante actos de ejecución. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo ~~1415~~, apartado 2, del presente Reglamento. ← 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 CO₂;
 - c) las tecnologías innovadoras deberán no estar cubiertas por el ciclo de ensayos estándar de medición de CO₂;
 - d) ~~e~~ \boxtimes las tecnologías innovadoras deberán no estar cubiertas \boxtimes por disposiciones obligatorias derivadas de medidas adicionales complementarias destinadas a cumplir con la reducción de 10 g CO₂/km contempladas en el artículo 1, o que sean obligatorias con arreglo a otras disposiciones del Derecho ~~comunitario~~ \boxtimes de la Unión \boxtimes . \Rightarrow Con efecto a partir del 1 de enero de 2025, este criterio no se aplicará con relación a las mejoras de la eficiencia de los sistemas de aire acondicionado. \Leftarrow

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 9, letra c)

3. El proveedor o fabricante que solicite la aprobación de una medida como tecnología innovadora o paquete de tecnologías innovadoras presentará a la Comisión un informe que incluya una verificación realizada por un organismo independiente y autorizado. En el caso de una posible interacción entre la medida y otra tecnología innovadora u otro paquete de tecnologías innovadoras ya aprobado, el informe

mencionará dicha interacción, y el informe de verificación evaluará hasta qué punto esta interacción modifica la reducción lograda por cada medida.

↓ 443/2009

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

↓ 510/2011 (adaptado)

~~Artículo 12~~
Ecoinnovación

↓ 253/2014 artículo 1, apartado 4, letra a) (adaptado)

~~1. Se tendrán en cuenta los ahorros de CO₂ 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 CO₂/km del objetivo de emisiones medias específicas de cada fabricante.~~

↓ 253/2014 artículo 1, apartado 4, letra b) (adaptado)

~~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) n.º 443/2009 y se basarán en los siguientes criterios para las tecnologías innovadoras:~~

↓ 510/2011 (adaptado)

- ~~a) el proveedor o fabricante debe ser el responsable de la reducción de emisiones de CO₂ lograda mediante el uso de las tecnologías innovadoras;~~
- ~~b) las tecnologías innovadoras deben realizar una contribución verificada a la reducción de CO₂;~~
- ~~e) las tecnologías innovadoras no deben estar cubiertas por el ciclo de ensayos estándar de medición de CO₂ o por disposiciones obligatorias derivadas de medidas adicionales complementarias destinadas a cumplir con la reducción de 10 g de~~

~~CO₂/km a que se refiere el artículo 1 del Reglamento (CE) n.º 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.~~

↓ nuevo

Artículo 12

Emisiones de CO₂ y consumo de energía en condiciones reales

1. La Comisión controlará y valorará la representatividad en condiciones reales de los valores de emisión de CO₂ y de consumo de energía determinados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151. Velará por que el público sea informado sobre cómo evoluciona dicha representatividad con el tiempo.

2. A tal fin, la Comisión garantizará que los fabricantes o las autoridades nacionales, según proceda, dispongan de datos no personales sólidos sobre las emisiones de CO₂ y el consumo de energía en condiciones reales de los turismos y los vehículos industriales ligeros.

3. La Comisión podrá adoptar las medidas a que se refiere el presente artículo mediante actos de ejecución de conformidad con el procedimiento de examen contemplado en el artículo 15, apartado 2.

↓ 443/2009 (adaptado)

Artículo 13

~~Revisión y presentación de informes~~ ☒ Ajuste de M₀ y TM₀ ☒

~~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 CO₂ de los vehículos ligeros.~~

↓ nuevo

1. Las cifras M₀ y TM₀ contempladas en el anexo I, partes A y B, se ajustarán como sigue:

↓ 443/2009 (adaptado)
⇒ nuevo

2. a) ~~A~~ a más tardar el 31 de octubre de ~~2014~~ ☒ 2020, ~~☒~~ y posteriormente cada tres años, la Comisión adoptará medidas para modificar el anexo I con el fin de ~~ajustar~~ la cifra M_0 ☒ del anexo I, parte A, puntos 1 a 5, se ajustará ☒ a la masa media ⇒ en orden de marcha ⇌ de los turismos nuevos en los tres años naturales anteriores; ⇒ 2017, 2018 y 2019; este nuevo valor M_0 se aplicará desde el 1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2024; ⇌

↓ nuevo

b) a más tardar el 31 de octubre de 2022, la cifra M_0 del anexo I, parte B, puntos 1 a 5, se ajustará a la masa media en orden de marcha de los vehículos comerciales ligeros nuevos en los tres años naturales anteriores 2019, 2020 y 2021; este nuevo valor M_0 se aplicará en 2024;

c) a más tardar el 31 de octubre de 2022, el valor TM_0 indicativo para 2025 se determinará como la masa de ensayo media respectiva de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos en 2021;

d) a más tardar el 31 de octubre de 2024, y posteriormente cada dos años, las cifras TM_0 del anexo I, partes A y B, se ajustarán a la masa de ensayo media respectiva de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos en los dos años naturales anteriores a partir de 2022 y 2023; los nuevos valores TM_0 respectivos se aplicarán a partir del 1 de enero del año natural siguiente a la fecha del ajuste.

↓ 443/2009

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

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 10, letra a) (adaptado)

2. La Comisión adoptará, mediante actos delegados, ~~dichas~~ medidas ☒ contempladas en el apartado 1 ☒ de conformidad con el artículo ~~1614~~ 1614 bis.

↓ 510/2011

Artículo ~~1314~~

Revisión y presentación de informes

↓ nuevo

1. La Comisión presentará, en 2024, un informe al Parlamento Europeo y al Consejo sobre la eficacia del presente Reglamento acompañado, en su caso, de una propuesta de modificación del mismo. Dicho informe considerará, entre otras cosas, la representatividad en condiciones reales de los valores de emisión de CO₂ y de consumo de energía determinados de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151, el despliegue en el mercado de la Unión de vehículos de emisión cero y de baja emisión y el despliegue de infraestructuras de recarga y repostaje notificados en virtud de la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁶.

↓ 253/2014 artículo 1, apartado 5, letra a) (adaptado)

~~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 CO₂ 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 CO₂ 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 sean lo más neutras posibles desde el punto de vista de la competencia, y que sean equitativas y sostenibles desde el punto de vista social.~~

↓ 510/2011 (adaptado)

~~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 N₂ y M₂, según se definen en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia no superior a 2610 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) n.º 715/2007, con vistas a alcanzar el objetivo a largo plazo a partir de 2020.~~

~~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.~~

~~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~~

⁴⁶ Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos (DO L 307 de 28.10.2014, p. 1).

~~sujeta a las condiciones establecidas en los artículos 16 y 17, con el fin de ajustar la cifra M₀ 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.~~

~~4. — A más tardar el 31 de diciembre de 2011, la Comisión establecerá un procedimiento para obtener valores representativos de las emisiones de CO₂, 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 CO₂ del vehículo completado.~~

~~6. — La Comisión incluirá los vehículos comerciales ligeros en la revisión de los procedimientos de medición de las emisiones de CO₂ de conformidad con el artículo 13, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 443/2009.~~

~~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) n.º 443/2009.~~

↓ 443/2009 (adaptado)
⇒ nuevo

~~32. A partir de 2012, la Comisión tendrá en cuenta las valoraciones realizadas con arreglo al artículo 12 y podrá, en su caso, llevar a cabo una evaluación de impacto con el fin de revisar hasta 2014, con arreglo al artículo 14, apartado 3, del Reglamento (CE) n.º 715/2007, los procedimientos para medir las emisiones de CO₂ como estipula el mencionado Reglamento (CE) n.º 715/2007. 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 las emisiones de CO₂ en condiciones reales de los turismos y de los vehículos comerciales ligeros 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.~~

↓ 443/2009 (adaptado)

~~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.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 10, letra c) (adaptado)

~~5. — A más tardar el 31 de diciembre de 2015, la Comisión examinará los objetivos de emisiones específicas y las modalidades establecidas en el presente Reglamento, así como otros aspectos de este, incluido si sigue siendo necesario un parámetro de utilidad y si el parámetro de utilidad más sostenible es la masa o la huella, con el fin de fijar los objetivos en materia de emisiones de CO₂ de los turismos 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 de sus repercusiones en el desarrollo de tecnología rentable de reducción de CO₂ para los automóviles. 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 alcanzable basado en una evaluación global de impacto que tenga en cuenta la continuidad de la competitividad de la industria del automóvil y sus industrias dependientes. A la hora de elaborar dichas propuestas, la Comisión se asegurará de que sean lo más neutras posibles desde el punto de vista de la competencia, y que sean equitativas y sostenibles desde el punto de vista social.~~

↓ 443/2009 (adaptado)

~~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.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 10, letra d) (adaptado)
⇒ nuevo

73. La Comisión determinará, mediante actos de ejecución, los parámetros de correlación necesarios con objeto de reflejar cualquier cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario para medir emisiones específicas de CO₂ a que se refieren el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y el Reglamento (CE) n.º 692/2008 ⇒ y, en su caso, el Reglamento (UE) 2017/1151 ⇐. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 1415, apartado 2, del presente Reglamento.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 14 bis 16 con objeto de adaptar las fórmulas establecidas en el anexo I utilizando la metodología adoptada con arreglo al párrafo primero, velando al mismo tiempo por que se establezcan requisitos de reducción de rigor comparable en antiguos y nuevos procedimientos de ensayo para fabricantes y vehículos de diferente utilidad.

↓ 253/2014 artículo 1, apartado 5, letra b)

~~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 CO₂ a que se refiere el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión⁴⁷. Dichos actos de ejecución se adoptarán con arreglo al procedimiento de examen a que se refiere el artículo 14, apartado 2, del presente Reglamento.~~

⁴⁷ Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativo a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

~~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.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 11 (adaptado)
⇒ nuevo

~~Artículo 14~~

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité ~~del Cambio Climático~~ de la Unión de la Energía establecido en virtud del [artículo ~~937~~ de la Decisión n.º 280/2004/CE [del Reglamento (UE) [...]] del Parlamento Europeo y del Consejo⁴⁸ ⁴⁹ . Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo⁵⁰.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
3. Si el comité no emite un dictamen, la Comisión no adoptará el proyecto de acto de ejecución y se aplicará el artículo 5, apartado 4, párrafo tercero, del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

↓ 510/2011 (adaptado)

~~Artículo 14~~

Procedimiento de comité

- ~~1. La Comisión estará asistida por el Comité del cambio climático creado en virtud del artículo 9 de la Decisión n.º 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 Kyoto⁴⁸. Dicho Comité es un comité en el sentido del Reglamento (UE) n.º 182/2011.~~
- ~~2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, será de aplicación el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.~~

⁴⁸ ~~Decisión n.º 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).~~

⁴⁹ ~~Reglamento (UE) [...]] del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la gobernanza de la Unión de la Energía (DO L ... de ...).~~

⁵⁰ ~~Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión (DO L 55 de 28.2.2011, p. 13).~~

⁵¹ ~~DO L 49 de 19.2.2004, p. 1.~~

↓ 253/2014 artículo 1, apartado 6
(adaptado)

~~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) n.º 182/2011.~~

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 12 (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo ~~14 bis~~16

Ejercicio de la delegación

~~1. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados en las condiciones establecidas en el presente artículo.~~

1. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo ~~87~~, apartado ~~97~~, párrafo segundo, el artículo ~~110~~, apartado 8, ⇒ el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, ⇐ el artículo 13, apartado 2, ~~párrafo tercero~~, y el artículo ~~134~~, apartado ~~73~~, párrafo segundo, se otorgan a la Comisión por un período ~~de cinco años a partir del 8 de abril de 2014~~ ⇒ indeterminado a partir del [fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] ⇐. ~~La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de cinco años. La delegación de poderes se prorrogará tácitamente por períodos de idéntica duración, excepto si el Parlamento Europeo o el Consejo se oponen a dicha prórroga a más tardar tres meses antes del final de cada período.~~

2. La delegación de poderes mencionada en el artículo ~~87~~, apartado ~~97~~, párrafo segundo, el artículo ~~110~~, apartado 8, ⇒ el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, ⇐ el artículo 13, apartado 2, ~~párrafo tercero~~, y el artículo ~~134~~, apartado ~~73~~, párrafo segundo, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá fin a la delegación de competencias que en ella se especifique. La decisión surtirá efecto al día siguiente de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea* o en una fecha posterior indicada en la misma. No afectará a la validez de los actos delegados que ya estén en vigor.

3. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

4. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo ~~87~~, apartado ~~97~~, párrafo segundo, el artículo ~~110~~, apartado 8, ⇒ el artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto, ⇐ el artículo 13, apartado 2, ~~párrafo tercero~~, y el artículo ~~134~~, apartado ~~73~~, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses desde su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ni el Parlamento Europeo ni el Consejo formulan objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, tanto el uno como el otro informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

~~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.~~

~~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.~~

↓ nuevo

Artículo 17

Modificación del Reglamento (CE) n.º 715/2007

El artículo 11 *bis* siguiente se añadirá en el Reglamento (CE) n.º 715/2007:

«Artículo 11 bis

«Conformidad en circulación de las emisiones de CO₂ y del consumo de combustible

1. A reserva de la adopción y la entrada en vigor de los procedimientos mencionados en el apartado 2, las autoridades de homologación de tipo verificarán, basándose en muestras adecuadas y representativas, que los vehículos que han entrado en servicio y a los cuales hayan concedido la homologación de tipo se ajustan a los valores de emisión de CO₂ y de consumo de combustible inscritos en los certificados de conformidad.
2. La Comisión adoptará actos de ejecución, de acuerdo con el artículo 15, con el fin de determinar los procedimientos para verificar la conformidad en circulación de los vehículos ligeros en lo que atañe a los valores certificados de las emisiones de CO₂ y del consumo de carburante.».

↓ 443/2009 (adaptado)

Artículo ~~15~~18

Derogación

~~Queda derogada la Decisión n.º 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.~~

↓ nuevo

Los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 quedan derogados con efectos a partir del 1 de enero de 2020.

Las referencias a los Reglamentos derogados se entenderán hechas al presente Reglamento y se leerán con arreglo a la tabla de correspondencias que figura en el anexo V.

↓ 443/2009 (adaptado)
⇒ nuevo

Artículo ~~16~~19

Entrada en vigor

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

⇒ Será aplicable a partir del 1 de enero de 2020. ⇐

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

**FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA PARA PROPUESTAS CON INCIDENCIA
PRESUPUESTARIA EXCLUSIVAMENTE LIMITADA A LOS INGRESOS**

1. DENOMINACIÓN DE LA PROPUESTA

Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros (versión refundida).

2. LÍNEAS PRESUPUESTARIAS:

Capítulo y artículo: Capítulo presupuestario 71 – Multas y sanciones, Partida presupuestaria 7 1 9 1 – Otras multas y sanciones no afectadas

Importe presupuestado para el año en cuestión: p. m. (véase la sección 5)

3. INCIDENCIA FINANCIERA

- La propuesta no tiene incidencia financiera
- La propuesta no tiene incidencia financiera en los gastos, pero sí en los ingresos; el efecto es el siguiente:

millones de euros (al primer decimal)

Línea presupuestaria	Ingresos ⁵²
Capítulo 71 — Multas y Sanciones, Partida presupuestaria 7 1 9 1 — Otras multas y multas coercitivas	p.m. (véase la sección 5)

4. MEDIDAS ANTIFRAUDE

Además de la aplicación del Reglamento financiero para prevenir el fraude y las irregularidades, como parte del procedimiento anual de seguimiento y notificación se llevará a cabo un control de la calidad y una verificación de los datos presentados.

⁵² En lo que respecta a los recursos propios tradicionales (exacciones agrícolas, gravámenes sobre la producción de azúcar y derechos de aduana), los importes indicados deben ser netos, esto es, los importes brutos, una vez deducido el 20 % en concepto de gastos de recaudación.

5. OTRAS OBSERVACIONES

De conformidad con el artículo 8 de la propuesta, la Comisión impondrá al fabricante una prima por exceso de emisiones o, en el caso de una agrupación, al gestor de la agrupación, cuando las emisiones medias específicas de CO₂ de un fabricante superen su objetivo de emisiones específicas. Este procedimiento es conforme con el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (CE) n.º 443/2009⁵³ y con el artículo 9, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 510/2011⁵⁴ actualmente en vigor y que deben fusionarse y ser sustituidos por la nueva legislación. Los métodos de cobro de las primas por exceso de emisiones están establecidos en la Decisión 2012/100/UE de la Comisión⁵⁵ y en la Decisión 2012/99/UE de la Comisión⁵⁶.

Dado que los ingresos solo se generarán si un fabricante rebasa su objetivo de emisiones específicas, no es posible prever si habrá ingresos ni, en caso de haberlos, determinar su importe.

⁵³ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:02009R0443-20150127>

⁵⁴ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX:02011R0510-20140514>

⁵⁵ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1508754149851&uri=CELEX:32012D0100>

⁵⁶ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?qid=1508754231760&uri=CELEX:32012D0099>



COMISIÓN
EUROPEA

Bruselas, 8.11.2017
COM(2017) 676 final

ANNEXES 1 to 5

ANEXOS

de la propuesta de

Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo

por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 (versión refundida)

{SWD(2017) 650} - {SWD(2017) 651}

↓ 443/2009 (adaptado)
⇒ nuevo

ANEXO I

PARTE A. OBJETIVOS DE EMISIONES ESPECÍFICAS ☒ PARA TURISMOS ☒

1. ⇒ Para el año natural 2020, ⇐ Las emisiones específicas de CO₂ 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:~~

$$\text{Emisiones específicas de CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

~~donde:~~

M	=	masa del vehículo en kilogramos (kg)
M ₀	=	1 372,0
a	=	0,0457

↓ 6/2015 artículo 1 (adaptado)

~~b) a partir de 2016:~~

$$\text{Emisiones específicas de CO}_2 = 130 + a \times (M - M_0)$$

~~donde:~~

M	=	masa del vehículo en kilogramos (kg)
M ₀	=	1 392,4
a	=	0,0457

↓ 333/2014 artículo 1, apartado 13 (adaptado)
⇒ nuevo

a partir de 2020;

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

donde:

M	=	masa ⇒ en orden de marcha ⇐ del vehículo en kilogramos (kg)
M ₀	=	valor adoptado con arreglo al artículo 13, apartado 2 ⇒ 1 379,88 ⇐

a	=	0,0333
---	---	--------

↓ 443/2009 (adaptado)

2. El objetivo de emisiones específicas para un fabricante en ~~un año natural~~ 2020 se calculará como la media de las emisiones específicas de CO₂ de cada turismo nuevo del que sea fabricante y se haya matriculado en ese año natural.

↓ 2017/1502 artículo 1 y punto 1 del anexo (adaptado)

⇒ nuevo

3. El objetivo de emisiones específicas de referencia de un fabricante en 2021 se calculará como sigue:

$$\text{objetivo de emisiones específicas de referencia WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

donde:

WLTP_{CO₂} es la media de las emisiones específicas de CO₂ en 2020, determinadas de conformidad con el anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión¹ y calculadas de conformidad con el artículo 4, ~~párrafo segundo~~, apartado 3, ~~sexto segundo guion~~, del presente Reglamento, sin incluir las reducciones de emisiones de CO₂ resultantes de la aplicación de los artículos ~~5 bis~~ y ~~12~~ 11 del presente Reglamento;

NEDC_{CO₂} es la media de las emisiones específicas de CO₂ en 2020, determinadas de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión² y calculadas de conformidad con el artículo 4, ~~párrafo segundo~~, apartado 3, ~~sexto~~ segundo guion, del presente Reglamento, sin incluir las reducciones de emisiones de CO₂ resultantes de la aplicación de los artículos ~~5 bis~~ y ~~12~~ 11 del presente Reglamento;

NEDC_{2020target} es el objetivo de emisiones específicas de 2020, calculado de conformidad con ~~el~~ los puntos 1 ~~letra e)~~ y 2 del presente anexo.

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

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

4. ~~A partir de~~ **Para los años naturales** 2021 a 2024, el objetivo de emisiones específicas de un fabricante se calculará como sigue:

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

donde:

WLTP_{reference target} es el objetivo de emisiones específicas de referencia ~~en~~ WLTP ~~en~~ 2021, calculado de conformidad con el punto 3;

a es ~~como se define en el punto 1, letra e)~~ 0,0333;

M_∅ es la media de la masa ~~en~~ en orden de marcha ~~(M)~~ ~~como se define en el punto 1,~~ de los vehículos nuevos matriculados en el año de referencia, en kilogramos (kg);

M₀ es ~~1379,88 en 2021, y~~ como se define en el ~~punto~~ ~~en~~ artículo 13, apartado 1, letra a) ~~en~~, ~~para el período 2022, 2023 y 2024~~;

M_{∅2020} es la media de la masa ~~en~~ en orden de marcha ~~(M)~~ ~~como se define en el punto 1,~~ de los vehículos nuevos matriculados en 2020, en kilogramos (kg);

M_{0,2020} es ~~1379,88~~ ~~el valor de M₀ aplicable en el año de referencia 2020.~~

5. En el caso de un fabricante que haya obtenido una excepción en relación con un objetivo de emisiones específicas basado en el NEDC en 2021, el objetivo teniendo en cuenta la excepción con arreglo al WLTP se calculará como sigue:

$$\text{Derogation target}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{CO}_2 \text{ target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

donde:

WLTP_{CO2} es como se define en el punto 3;

NEDC_{CO2} es como se define en el punto 3;

NEDC2021target es el objetivo de emisiones específicas para 2021 determinado por la Comisión de conformidad con el artículo ~~11~~ 10 del presente Reglamento.

↓ nuevo

6. A partir del 1 de enero de 2025, los objetivos a escala del parque de la UE y los objetivos de emisiones específicas de CO₂ de un fabricante se calcularán como sigue:

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

6.1.1. Objetivo a escala del parque de la UE de 2025 a 2029

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₅ = Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ (1 - factor de reducción₂₀₂₅)

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ es la media, ponderada sobre el número de vehículos que se matriculen por primera vez de cada fabricante por separado, de los objetivos de emisiones específicas determinados para cada fabricante por separado en 2021 de conformidad con el punto 4

Factor de reducción₂₀₂₅ es la reducción especificada en el artículo 1, apartado 4, letra a)

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

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₀ = Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ (1 - factor de reducción₂₀₃₀)

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ es la media, ponderada sobre el número de vehículos que se matriculen por primera vez de cada fabricante por separado, de los objetivos de emisiones específicas determinados para cada fabricante por separado en 2021 de conformidad con el punto 4

Factor de reducción₂₀₃₀ es la reducción especificada en el artículo 1, apartado 5, letra a)

6.2. Objetivos de emisiones específicas de referencia a partir de 2025

6.2.1. De 2025 a 2029

El objetivo de emisiones específicas de referencia = objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM-TM₀)

donde:

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

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

donde:

a₂₀₂₁ es la pendiente de la mejor línea recta de ajuste establecida mediante la aplicación del método de ajuste lineal por mínimos cuadrados a la masa de ensayo (variable explicativa) y a las emisiones específicas de CO₂ (variable dependiente) de cada vehículo del parque de la UE en 2021

emisiones medias₂₀₂₁ es la media de las emisiones específicas de CO₂ de todos los vehículos que se matriculen por primera vez en 2021 de aquellos fabricantes cuyo objetivo de emisiones específicas se calcula de conformidad con el punto 4

TM es la masa de ensayo media en kilogramos de todos los vehículos del fabricante que se matriculen por primera vez en el año natural pertinente

TM₀ es el valor determinado con arreglo al artículo 13, apartado 1, letra d)

6.2.2. A partir de 2030

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

donde:

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

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

donde:

a₂₀₂₁ es la pendiente de la mejor línea recta de ajuste establecida mediante la aplicación del método de ajuste lineal por mínimos cuadrados a la masa de ensayo (variable explicativa) y a las emisiones específicas de CO₂ (variable dependiente) de cada vehículo del parque de la UE en 2021

emisiones medias₂₀₂₁ es la media de las emisiones específicas de CO₂ de todos los vehículos que se matriculen por primera vez en 2021 de aquellos fabricantes cuyo objetivo de emisiones específicas se calcula de conformidad con el punto 4

TM es la masa de ensayo media en kilogramos de todos los vehículos del fabricante que se matriculen por primera vez en el año natural pertinente

TM₀ es el valor determinado con arreglo al artículo 13, apartado 1, letra d)

6.3. Objetivo de emisiones específicas a partir de 2025

Objetivo de emisiones específicas = objetivo de emisiones específicas de referencia · factor ZLEV

donde:

Objetivo de emisiones específicas de referencia es el objetivo de emisiones específicas de referencia de CO₂ determinado de conformidad con el

punto 6.2.1 para el período 2025 a 2029 y el punto 6.2.2 para 2030 en adelante

Factor ZLEV es $(1+y-x)$, salvo que esta suma sea superior a 1,05 o inferior a 1,0, en cuyo caso el factor ZLEV se fijará en 1,05 o 1,0, según el caso

donde:

y es la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque del fabricante de turismos que se matriculan por primera vez calculado como el número total de vehículos de emisión cero y de baja emisión, cuando cada uno de ellos se contabiliza como $ZLEV_{specific}$ de conformidad con la fórmula que figura a continuación, dividido por el número total de turismos matriculados en el año natural correspondiente

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

x es 15 % en los años 2025 a 2029 y 30 % en 2030 en adelante.

↓ 510/2011 (adaptado)
⇒ nuevo

ANEXO I

PARTE B. OBJETIVOS DE EMISIONES ESPECÍFICAS DE CO₂ PARA VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS

1. En 2020, las emisiones específicas indicativas de CO₂ para cada vehículo comercial ligero, medidas en gramos por kilómetro, se determinarán aplicando las fórmulas siguientes:

~~a) entre 2014 y 2017:~~

~~$$\text{Emisiones específicas indicativas de CO}_2 = 175 + a \times (M - M_0)$$~~

~~donde:~~

M	=	masa del vehículo en kilogramos (kg)
M₀	=	1706,0
a	=	0,093;

↓ 748/2017 artículo 1 (adaptado)

~~b) a partir de 2018:~~

~~$$\text{Emisiones específicas de CO}_2 = 175 + a \times (M - M_0)$$~~

~~donde:~~

M	=	masa del vehículo en kilogramos (kg)
M ₀	=	1 766,4
a	=	0,093;

↓ 253/2014 artículo 1, apartado 7 (adaptado)
⇒ nuevo

e) ~~a partir de 2020:~~

Emisiones específicas ~~indicativas~~ de CO₂ = 147 + a (M - M₀)

donde:

M	=	masa ⇒ en orden de marcha ⇐ del vehículo en kilogramos (kg)
M ₀	=	valor adoptado con arreglo al artículo 13, apartado 5 ⇒ 1 766,4 ⇐
a	=	0,096.

↓ 510/2011
⇒ nuevo

2. El objetivo de emisiones específicas en relación con un fabricante en ~~un año natural~~ ⇒ 2020 ⇐ se calculará como la media de las emisiones específicas ~~indicativas~~ de CO₂ de cada vehículo comercial ligero nuevo del que sea fabricante y se haya matriculado en ese año natural.

↓ 2017/1499 artículo 1 y punto 1 del anexo (adaptado)
⇒ nuevo

3. El objetivo de emisiones específicas de referencia de un fabricante en 2021 se calculará como sigue:

Objetivo de emisiones específicas de referencia WLTP = $WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020_{refer}}}{NEDC_{CO_2}} \right)$

donde:

WLTP_{CO₂} es la media de las emisiones específicas de CO₂ en 2020, determinadas de conformidad con el anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, sin incluir las reducciones de emisiones de CO₂ resultantes de la aplicación del artículo ~~12~~ 11 del presente Reglamento;

NEDC_{CO2} es la media de las emisiones específicas de CO₂ en 2020, determinadas de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152, sin incluir las reducciones de emisiones de CO₂ resultantes de la aplicación del artículo ~~12~~ 11 del presente Reglamento;

NEDC_{2020target} es el objetivo de emisiones específicas de 2020, calculado de conformidad con ~~el~~ los puntos 1 ~~letra e)~~ y 2 del presente anexo.

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

$$\text{Objetivo de emisiones específicas} = \text{WLTPreference target} + a [(M_{\theta} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_{0,2020})]$$

donde:

WLTP_{reference target} es el objetivo de emisiones específicas de referencia ~~WLTP~~ WLTP en 2021, calculado de conformidad con el punto 3;

a es 0,096 ~~como se define en el punto 1, letra e)~~;

M_θ es la media de la masa en orden de marcha (M) ~~como se define en el punto 1,~~ de los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en el año del objetivo pertinente, en kilogramos (kg);

M₀ es ~~M₀, como se define en el punto 1, letra e)~~ 1 766,4 en 2020 y, para el período 2021, 2022 y 2023, el valor adoptado con arreglo al artículo 13, apartado 5, del Reglamento (UE) n.º 510/2011, y para 2024 el valor adoptado con arreglo al artículo 13, apartado 1, letra b), del presente Reglamento;

M_{θ2020} es la media de la masa en orden de marcha (M) ~~como se define en el punto 1,~~ de los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en 2020, en kilogramos (kg);

M_{0,2020} es 1 766,4 ~~el valor de M₀ aplicable en el año de referencia 2020.~~

5. En el caso de un fabricante que haya obtenido una excepción en relación con un objetivo de emisiones específicas basado en el NEDC en 2021, el objetivo teniendo en cuenta la excepción con arreglo al WLTP se calculará como sigue:

$$\text{Derogation target}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

donde:

WLTP_{CO2} es WLTP_{CO2}, como se define en el punto 3;

NEDC_{CO2} es NEDC_{CO2}, como se define en el punto 3;

NEDC2021target es el objetivo de emisiones específicas para 2021 concedido por la Comisión de conformidad con el artículo ~~1011~~ del presente Reglamento.

↴ nuevo

6. A partir del 1 de enero de 2025, los objetivos a escala del parque de la UE y los objetivos de emisiones específicas de CO₂ de un fabricante se calcularán como sigue:

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

6.1.1. Objetivo a escala del parque de la UE de 2025 a 2029

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₅ = Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ · (1 - factor de reducción₂₀₂₅)

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ es la media, ponderada sobre el número de vehículos comerciales ligeros que se matriculen por primera vez de cada fabricante por separado, de los objetivos de emisiones específicas determinados para cada fabricante por separado en 2021 de conformidad con el punto 4

Factor de reducción₂₀₂₅ es la reducción especificada en el artículo 1, apartado 4, letra b)

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

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₃₀ = Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ · (1 - factor de reducción₂₀₃₀)

donde:

Objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₁ es la media, ponderada sobre el número de vehículos comerciales ligeros que se matriculen por primera vez de cada fabricante por separado, de los objetivos de emisiones específicas determinados para cada fabricante por separado en 2021 de conformidad con el punto 4

Factor de reducción₂₀₃₀ es la reducción especificada en el artículo 1, apartado 5, letra b)

6.2. Objetivo de emisiones específicas de referencia a partir de 2025

6.2.1. De 2025 a 2029

El objetivo de emisiones específicas de referencia = objetivo a escala del parque de la UE₂₀₂₅ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

donde:

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

α es a2025 cuando la masa de ensayo media de los vehículos que se matriculen por primera vez de un fabricante sea igual o inferior a TM_0 , determinada de conformidad con el artículo 13, apartado 1, letra d), y a2021 cuando la masa de ensayo media de los vehículos que se matriculen por primera vez de un fabricante sea más elevada que TM_0 , determinada de conformidad con el artículo 13, apartado 1, letra d),

donde:

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

a2021 es la pendiente de la mejor línea recta de ajuste establecida mediante la aplicación del método de ajuste lineal por mínimos cuadrados a la masa de ensayo (variable explicativa) y a las emisiones específicas de CO2 (variable dependiente) de cada vehículo que se matricule por primera vez del parque de la UE en 2021

emisiones medias2021 es la media de las emisiones específicas de CO2 de todos los vehículos que se matriculen por primera vez en 2021 de aquellos fabricantes cuyo objetivo de emisiones específicas se calcula de conformidad con el punto 4

TM es la masa de ensayo media en kilogramos de todos los vehículos del fabricante que se matriculen por primera vez en el año natural pertinente

TM_0 es el valor determinado con arreglo al artículo 13, apartado 1, letra d)

6.2.2. A partir de 2030

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

donde:

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

α es a2030 cuando la masa de ensayo media de los vehículos que se matriculen por primera vez de un fabricante sea igual o inferior a TM_0 , determinada de conformidad con el artículo 13, apartado 1, letra d), y a2021 cuando la masa de ensayo media de los vehículos que se matriculen por primera vez de un fabricante sea más elevada que TM_0 , determinada de conformidad con el artículo 13, apartado 1, letra d),

donde:

a ₂₀₃₀	es $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2030}}{\text{Average emissions}_{2021}}$
a ₂₀₂₁	es la pendiente de la mejor línea recta de ajuste establecida mediante la aplicación del método de ajuste lineal por mínimos cuadrados a la masa de ensayo (variable explicativa) y a las emisiones específicas de CO ₂ (variable dependiente) de cada vehículo que se matricule por primera vez del parque de la UE en 2021
emisiones medias ₂₀₂₁	es la media de las emisiones específicas de CO ₂ de todos los vehículos que se matriculen por primera vez en 2021 de aquellos fabricantes cuyo objetivo de emisiones específicas se calcula de conformidad con el punto 4
TM	es la masa de ensayo media en kilogramos de todos los vehículos del fabricante que se matriculen por primera vez en el año natural pertinente
TM ₀	es el valor determinado con arreglo al artículo 13, apartado 1, letra d)

6.3. Objetivos de emisiones específicas a partir de 2025

6.3.1. De 2025 a 2029

El objetivo de emisiones específicas = $(\text{objetivo de emisiones específicas de referencia} - \text{objetivo a escala del parque de la UE}_{2025}) \cdot \text{factor ZLEV}$

donde:

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

σ_{targets} es la media, ponderada sobre el número de vehículos comerciales ligeros de nueva matriculación de cada fabricante por separado, de todos los objetivos de emisiones específicas de referencia determinados de conformidad con el punto 6.2.1

Factor ZLEV es $(1+y-x)$, salvo que esta suma sea superior a 1,05 o inferior a 1,0, en cuyo caso el factor ZLEV se fijará en 1,05 o 1,0, según el caso

donde:

y es la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque del fabricante de vehículos comerciales ligeros que se matriculan por primera vez calculado como el número total de vehículos de emisión cero y de baja emisión, cuando cada uno de ellos se contabiliza como ZLEV_{specific} de conformidad con la fórmula que figura a continuación, dividido por el

número total de vehículos comerciales ligeros matriculados en el año natural correspondiente

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

x es 15 %

6.3.2. A partir de 2030

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

donde:

Objetivo de emisiones específicas de referencia es el objetivo de emisiones específicas de referencia del fabricante determinado de conformidad con el punto 6.2.2

$\phi_{targets}$ es la media, ponderada sobre el número de vehículos comerciales ligeros de nueva matriculación de cada fabricante por separado, de todos los objetivos de emisiones específicas de referencia determinados de conformidad con el punto 6.2.2

Factor ZLEV es (1+y-x), salvo que esta suma sea superior a 1,05 o inferior a 1,0, en cuyo caso el factor ZLEV se fijará en 1,05 o 1,0, según el caso

donde:

y es la proporción de vehículos de emisión cero y de baja emisión en el parque del fabricante de vehículos comerciales ligeros que se matriculan por primera vez calculado como el número total de vehículos de emisión cero y de baja emisión, cuando cada uno de ellos se contabiliza como ZLEV_{specific} de conformidad con la fórmula que figura a continuación, dividido por el número total de vehículos comerciales ligeros matriculados en el año natural correspondiente

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

x es 30 %

↓ 397/2013 artículo 1 y anexo (adaptado)

ANEXO II

SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN DE LAS EMISIONES ☒ DE LOS TURISMOS NUEVOS ☒

PARTE A — Recogida de datos sobre turismos nuevos y determinación de la información sobre el seguimiento de las emisiones de CO2

↓ 2017/1502 artículo 1 y punto 2, letra a) del anexo
⇒ nuevo

1. Respecto a cada año natural, los Estados miembros registrarán los datos que se indican a continuación respecto a cada turismo nuevo ⇒ como vehículo de categoría M1 ⇐ matriculado en su territorio:

- a) fabricante;
- b) número de homologación de tipo con su extensión;
- c) tipo, variante y versión (en su caso);
- d) marca y denominación comercial;
- e) categoría de vehículo homologado;
- f) número total de matriculaciones nuevas;
- g) masa en orden de marcha;
- h) emisiones específicas de CO2 (NEDC y WLTP);
- i) huella: distancia entre ejes, anchura de vía del eje de dirección y anchura de vía de otros ejes;
- j) tipo de combustible y modo de combustible;
- k) cilindrada;
- l) consumo de energía eléctrica;
- m) código de la tecnología innovadora o grupo de tecnologías innovadoras y reducción de las emisiones de CO2 derivada de esa tecnología (NEDC y WLTP);
- n) potencia máxima neta;
- o) número de identificación del vehículo;
- p) masa de ensayo WLTP;
- q) factores de desviación y de verificación a que se refiere el punto 3.2.8 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153;
- r) categoría de vehículo matriculado;=

↓ nuevo

- s) número de identificación de la familia de vehículos;
- t) autonomía eléctrica, cuando proceda.

↓ 2017/1502 artículo 1 y punto 2,
letra a) del anexo (adaptado)

~~No obstante, para el año natural 2017, los datos contemplados en la letra g), por lo que respecta a los valores de las emisiones de CO₂ WLTP, y en la letra l), por lo que respecta a las reducciones resultantes de la ecoinnovación WLTP, así como los datos contemplados en las letras n), o) y q), podrán comunicarse con carácter voluntario.~~

~~A partir del año natural 2018,~~ Los Estados miembros pondrán a disposición de la Comisión, de conformidad con el artículo 87, todos los parámetros enumerados en el presente punto, tal como se especifica en el formulario de la parte CB, sección 2.

~~Los Estados miembros facilitarán los datos contemplados en la letra f) correspondientes a los años naturales 2017 y 2018.~~

↓ 397/2013 artículo 1 y anexo
(adaptado)

2. Los datos a que se refiere el punto 1 procederán del certificado de conformidad del turismo correspondiente, ~~o serán coherentes con el certificado de conformidad expedido por el fabricante del turismo correspondiente. Cuando no se utilice el certificado de conformidad, los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar la exactitud adecuada del procedimiento de seguimiento. Si respecto a un turismo se especifica tanto un valor mínimo como un valor máximo para la masa y la huella mencionadas en el punto 1, letra i), los Estados miembros utilizarán únicamente la cifra máxima a los efectos del presente Reglamento.~~ En el caso de los vehículos que utilizan dos combustibles (gasolina/gas), en cuyos certificados de conformidad figuren cantidades de emisiones específicas de CO₂ para ambos tipos de combustible, los Estados miembros harán uso solamente de la cantidad medida correspondiente al gas.

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

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

ba) el número total de nuevas matriculaciones de turismos nuevos que disponen de una homologación CE;

eb) el número total de nuevas matriculaciones de turismos nuevos homologados individualmente;

ec) el número total de nuevas matriculaciones de turismos nuevos que disponen de una homologación nacional en series cortas;³

~~e) el porcentaje de estaciones de servicio que suministran E85 en su territorio.~~

~~PARTE B Metodología para la determinación de la información sobre el seguimiento de las emisiones de CO₂ de los turismos nuevos~~

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

~~1. Número de turismos nuevos matriculados~~

~~Los Estados miembros determinarán el número de turismos 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.~~

~~2. Distribución por versiones de turismos nuevos~~

~~Respecto de cada versión de cada variante de cada tipo de turismo nuevo, deben registrarse el número de turismos de nueva matriculación y los datos indicados en el punto 1 de la parte A.~~

~~3. Se indicarán las estaciones de servicio presentes en el territorio del Estado miembro que suministren E85 según se establece en el artículo 6 del Reglamento (UE) n.º 1014/2010 de la Comisión³.~~

↓ 2017/1502 artículo 1 y punto 2,
letra b), del anexo (adaptado)
⇒ nuevo

PARTE GB — Formulario para la transmisión de datos

En relación con cada año, los Estados miembros notificarán los datos a que se refiere la parte A, puntos 1 y 3, en los formularios siguientes:

Sección 1 - Datos de seguimiento agregados

Estado miembro ⁴	
Año	
Fuente de datos	
Número total de nuevas matriculaciones de turismos nuevos que disponen de una homologación CE	
Número total de nuevas matriculaciones de turismos nuevos homologados individualmente	
Número total de nuevas matriculaciones de turismos nuevos que disponen de una homologación nacional en series cortas	

Sección 2 - Datos de seguimiento detallados - Registro de un solo vehículo

Referencia a la parte A, punto 1	Datos detallados por vehículo matriculado
a)	Nombre del fabricante — Denominación estándar en la UE
	Nombre del fabricante — Declaración del fabricante del equipo original
	Nombre del fabricante — Registro del Estado

³ ~~DO L 293 de 11.11.2010, p. 15.~~

⁴ Códigos ISO 3166 alfa-2, salvo en el caso de Grecia y el Reino Unido, para los que se emplean los códigos «EL» y «UK», respectivamente.

	miembro l
b)	Número de homologación de tipo y su extensión
c)	Tipo
	Variante
	Versión
d)	Marca y denominación comercial
e)	Categoría de vehículo con homologación de tipo
f)	Número total de nuevas matriculaciones (para 2017 y 2018)
g)	Masa en orden de marcha
h)	Emisiones específicas de CO ₂ (combinadas) Valor NEDC ⇒ hasta el 31 de diciembre de 2020, salvo para los vehículos que entran en el ámbito de aplicación del artículo 5 cuyo valor NEDC se determinará, hasta el 31 de diciembre de 2022, de conformidad con el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 ⇐
	Emisiones específicas de CO ₂ (combinadas) Valor WLTP (a partir de 2019)
i)	Distancia entre ejes
	Anchura de vía del eje de dirección (eje 1)
	Anchura de vía de otros ejes (eje 2)
j)	Tipo de combustible
	Modo de combustible
k)	Cilindrada (cm ³)
l)	Consumo de energía eléctrica (Wh/km)
m)	Código de la ecoinnovación o ecoinnovaciones
	Total de la reducción de emisiones de CO ₂ NEDC debida a la ecoinnovación o ecoinnovaciones ⇒ hasta 2020 inclusive ⇐
	Total de la reducción de emisiones de CO ₂ WLTP

	debida a la ecoinnovación o ecoinnovaciones (a partir de 2019)
n)	Potencia máxima neta
o)	Número de identificación del vehículo (a partir de 2019)
p)	Masa de ensayo WLTP (a partir de 2019)
q)	Factor de desviación De (en su caso)
	Factor de verificación (en su caso)
r)	Categoría de vehículo matriculado
s)	⇒ Número de identificación de la familia de vehículos ⇐
t)	⇒ Autonomía eléctrica, cuando proceda ⇐

⊗ Notas: ⊗

¹ 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.

↓ 510/2011 (adaptado)

Anexo ~~III~~

SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN DE LAS EMISIONES ~~DE~~ DE LOS VEHÍCULOS COMERCIALES LIGEROS ~~DE~~

A. Recogida de datos sobre vehículos comerciales ligeros y determinación de la información sobre el seguimiento de las emisiones de CO₂

↓ 404/2014 artículo 1 y punto 1, letra a) del anexo
→₁ 2017/1499 artículo 1 y punto 2, letra a) inciso i) del anexo
→₂ 2017/1499
⇒ nuevo

1. Datos detallados

1.1. Vehículos completos registrados en la categoría N1

En el caso de homologación de tipo CE de vehículos completos registrados en la categoría N1, los Estados miembros, 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 CO₂ →₁ (NEDC y WLTP) ← ;
- h) masa en orden de marcha;
- i) masa máxima en carga técnicamente admisible;
- j) huella: distancia entre ejes, anchura de vía del eje de dirección y anchura de vía 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 grupo de tecnologías innovadoras y reducción de las emisiones de CO₂ derivada de esa tecnología →₂ (NEDC y WLTP) ← ;
- o) número de identificación del vehículo;₃

↓ 2017/1499 artículo 1 y punto 2, letra a) inciso i), del anexo

- p) masa de ensayo WLTP;
- q) factores de desviación y de verificación a que se refiere el punto 3.2.8 del anexo I del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152;
- r) número de identificación de la familia de vehículos determinado de conformidad con el punto 5.0 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151;³⁵

↓ nuevo

- s) autonomía eléctrica, cuando proceda.

↓ 404/2014 artículo 1 y punto 1, letra a), del anexo

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

↓ 2017/1499 artículo 1 y punto 2, letra a), inciso ii), del anexo (adaptado)

~~Para el año natural 2017, los datos contemplados en la letra g), por lo que respecta a los valores de las emisiones de CO₂ WLTP, y en la letra n), por lo que respecta a las reducciones resultantes de la coinnovación WLTP, así como los datos contemplados en las letras p) y r), podrán comunicarse con carácter voluntario.~~

~~A partir del año natural 2018,~~ Los Estados miembros pondrán a disposición de la Comisión, de conformidad con el artículo ~~87~~, todos los parámetros enumerados en el presente punto, tal como se especifica en el formato de la parte C, sección 2, del presente anexo.

↓ 404/2014 artículo 1 y punto 1, letra a) del anexo

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

En el caso de vehículos multifásicos registrados como vehículos de categoría N1, los Estados miembros registrarán, para cada año 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;

- 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 N1 debe utilizarse el formato que figura en la parte C, sección 2.

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

↓ 510/2011 (adaptado)
→₁ 205/2012 artículo 1 y punto 1, letra a) del anexo

2. →₁ 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 CO₂ para ambos tipos de combustible, los Estados miembros harán uso solamente de la cantidad medida para el gas.

↓ 404/2014 artículo 1 y punto 1, letra b), del anexo

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

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

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

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

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

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

↓ 404/2014 artículo 1 y punto 2,
letra a) del anexo

B. Metodología para la determinación de la información necesaria para el seguimiento de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos

La información 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.

↓ 510/2011 (adaptado)
⇒ nuevo

72. Vehículos completados

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

Con el fin de garantizar que los valores de las emisiones de CO₂, de la eficiencia en el uso de combustible y de la masa de los vehículos completados sean representativos, sin imponer para ello una carga excesiva al fabricante del vehículo de base, la Comisión propondrá un procedimiento específico de seguimiento y ⇒, cuando proceda, ⇐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 CO₂ sobre la base de un cuadro de valores de CO₂ correspondientes a distintas clases de masas de inercia finales, o a partir de un solo valor de emisiones de CO₂ derivado de la masa del vehículo de base y de una masa añadida por defecto en función de la clase de NI. En este último caso, esta masa se tendrá 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 CO₂ del vehículo completado.~~

↓ 404/2014 artículo 1 y punto 2,
letra c), del anexo
⇒ nuevo

A pesar de que, ⇒ a efectos del cálculo del objetivo de 2020 de conformidad con el anexo I, parte B, punto 2 ⇐, la masa añadida por defecto será la que se tome ~~de~~ 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 ~~87~~, 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.

↓ 404/2014 artículo 1 y punto 3, del anexo (adaptado)
 →₁ 2017/1499 artículo 1 y punto 2, letra b), inciso i), del anexo
 →₂ 2017/1499
 ⇒ nuevo

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:

<i>Sección 1 — Datos de seguimiento agregados</i>	
Estado miembro ⁵	
Año	
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)	

<i>Sección 2 — Datos de seguimiento detallados — Registro de un vehículo</i>	
Referencia a la parte A, sección 1.1	Datos detallados por vehículo matriculado(1)
a)	Nombre del fabricante — Denominación estándar(2) en la UE

⁵ Códigos ISO 3166 alfa-2, salvo para Grecia y el Reino Unido, para los que se emplean los códigos «EL» y «UK», respectivamente.

	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
→ ₁ g) ←	→ ₁ Emisiones específicas de CO ₂ (combinadas) Valor NEDC ← ⇒ hasta el 31 de diciembre de 2020 ⇐
	→ ₁ Emisiones específicas de CO ₂ (combinadas) Valor WLTP (a partir de 2018) ←
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)
k)	Tipo de combustible
	Modo de combustible

l)	Cilindrada (cm3)
m)	Consumo de energía eléctrica (Wh/km)
→ ₂ n) ←	→ ₂ Código de la ecoinnovación o ecoinnovaciones ←
	→ ₂ Total de la reducción de emisiones de CO ₂ NEDC debida a la ecoinnovación o ecoinnovaciones ← ⇨ hasta el 31 de diciembre de 2020 ⇨
	→ ₂ Total de la reducción de emisiones de CO ₂ WLTP debida a la ecoinnovación o ecoinnovaciones (a partir de 2018) ←
o)	Número de identificación del vehículo

↓ 2017/1499 artículo 1 y punto 2, letra b), inciso iii), del anexo

p)	Masa de ensayo WLTP
q)	Factor de desviación De (en su caso)
	Factor de verificación (en su caso)
r)	Número de identificación de la familia de vehículos

↓ nuevo

s)	autonomía eléctrica, en su caso.
----	----------------------------------

↓ 404/2014 artículo 1 y punto 3 del anexo (adaptado)

Punto 2.17.2 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE ⁶ .	Masa añadida por defecto (si procede en el caso de vehículos multifásicos)
--	--

⊗ Notes: ⊗

- (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.
- (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

⁶ 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.

«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.



ANEXO IV

Reglamentos derogados y relación de sus modificaciones sucesivas

Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo.	(DO L 140 de 5.6.2009, p. 1)
Reglamento (UE) n.º 397/2013 de la Comisión	(DO L 120 de 1.5.2013, p. 4)
Reglamento (UE) n.º 333/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo.	(DO L 103 de 5.4.2014, p. 15)
Reglamento Delegado (UE) 2015/6 de la Comisión	(DO L 3 de 7.1.2015, p. 1)
Reglamento Delegado (UE) 2017/1502 de la Comisión	(DO L 221 de 26.8.2017, p. 4)
Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo	(DO L 145 de 31.5.2011, p. 1)
Reglamento Delegado (UE) n.º 205/2012 de la Comisión	(DO L 72 de 10.3.2012, p. 2)
Reglamento (UE) n.º 253/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo	(DO L 84 de 20.3.2014, p. 38)
Reglamento Delegado (UE) n.º 404/2014 de la Comisión	(DO L 121 de 24.4.2014, p. 1)
Reglamento Delegado (UE) 2017/748 de la Comisión	(DO L 113 de 29.4.2017, p. 9)
Reglamento Delegado (UE) 2017/1499 de la Comisión	(DO L 219 de 25.8.2017, p. 1)

ANEXO V

TABLA DE CORRESPONDENCIAS

Reglamento (CE) n.º 443/2009	Reglamento (UE) n.º 510/2011	Presente Reglamento
Artículo 1, párrafo primero	Artículo 1, apartado 1	Artículo 1, apartado 1
Artículo 1, párrafo segundo	Artículo 1, apartado 2	Artículo 1, apartado 2
Artículo 1, párrafo tercero	–	Artículo 1, apartado 3
–	–	Artículo 1, apartado 4
Artículo 2, apartado 1	Artículo 2, apartado 1	Artículo 2, apartado 1
Artículo 2, apartado 2	Artículo 2, apartado 2	Artículo 2, apartado 2
Artículo 2, apartado 3	Artículo 2, apartado 3	Artículo 2, apartado 3
Artículo 2, apartado 4	Artículo 2, apartado 4	Artículo 2, apartado 4
Artículo 3, apartado 1, frase introdutoria	Artículo 3, apartado 1, frase introductoria	Artículo 3, apartado 1, frase introductoria
Artículo 3, apartado 1, letras a) y b)	Artículo 3, apartado 1, letras a) y b)	Artículo 3, apartado 1, letras a) y b)
–	Artículo 3, apartado 1, letras c), d) y e)	Artículo 3, apartado 1, letras c), d) y e)
Artículo 3, apartado 1, letras c) y d)	Artículo 3, apartado 1, letras f) y g)	Artículo 3, apartado 1, letras f) y g)
Artículo 3, apartado 1, letra e)	Artículo 3, apartado 1, letra j)	–
Artículo 3, apartado 1, letras f) y g)	Artículo 3, apartado 1, letras h) e i)	Artículo 3, apartado 1, letras h) e i)
–	–	Artículo 3, apartado 1, letras j), k) y l)
Artículo 3, apartado 1, letra k)	–	–
Artículo 3, apartado 2	Artículo 3, apartado 2	Artículo 3, apartado 2
Artículo 4, apartado 1	–	–
–	–	Artículo 4, apartado 1, frase introductoria

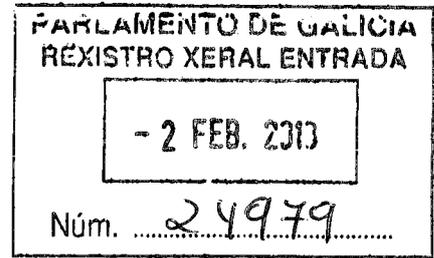
–	–	Artículo 4, apartado 1, letra a)
–	Artículo 4, párrafo primero	Artículo 4, apartado 1, letra b)
–	–	Artículo 4, apartado 1, letra c)
–	Artículo 4, párrafo segundo	Artículo 4, apartado 2
Artículo 4, párrafo segundo	Artículo 4, párrafo tercero	Artículo 4, apartado 3
Artículo 5	Artículo 5	–
Artículo 5 bis	–	Artículo 5
Artículo 6	Artículo 6	–
Artículo 7, apartado 1	Artículo 7, apartado 1	Artículo 6, apartado 1
Artículo 7, apartado 2, letras a), b) y c)	Artículo 7, apartado 2, letras a), b) y c)	Artículo 6, apartado 2, letras a), b) y c)
–	–	Artículo 6, apartado 2, letra d)
Artículo 7, apartado 3	Artículo 7, apartado 3	Artículo 6, apartado 3
Artículo 7, apartado 4	Artículo 7, apartado 4	Artículo 6, apartado 4
Artículo 7, apartado 5	Artículo 7, apartado 5	Artículo 6, apartado 5
Artículo 7, apartado 6	Artículo 7, apartado 6	Artículo 6, apartado 6
Artículo 7, apartado 7	Artículo 7, apartado 7	Artículo 6, apartado 7
Artículo 8, apartado 1	Artículo 8, apartado 1	Artículo 7, apartado 1
Artículo 8, apartado 2	Artículo 8, apartado 2	Artículo 7, apartado 2
Artículo 8, apartado 3	Artículo 8, apartado 3	Artículo 7, apartado 3
Artículo 8, apartado 4, párrafos primero y segundo	Artículo 8, apartado 4, párrafos primero y segundo	Artículo 7, apartado 4, párrafos primero y segundo
Artículo 8, apartado 4, párrafo tercero	–	Artículo 7, apartado 4, párrafo tercero
Artículo 8, apartado 5, párrafo primero	Artículo 8, apartado 5	Artículo 7, apartado 5, párrafo primero
Artículo 8, apartado 5, párrafo	Artículo 8, apartado 6	–

segundo		
Artículo 8, apartado 6	Artículo 8, apartado 7	–
Artículo 8, apartado 7	–	Artículo 7, apartado 6, párrafo primero
–	–	Artículo 7, apartado 6, párrafo segundo
–	Artículo 8, apartado 8	–
Artículo 8, apartado 8	–	–
Artículo 8, apartado 9	Artículo 8, apartado 9	Artículo 7, apartado 7
–	–	Artículo 7, apartado 8
–	Artículo 8, apartado 10	Artículo 7, apartado 9
Artículo 9, apartado 1	Artículo 9, apartado 1	Artículo 8, apartado 1
Artículo 9, apartado 2, párrafo primero, frase introductoria	Artículo 9, apartado 2, párrafo primero, frase introductoria	Artículo 8, apartado 2
Artículo 9, apartado 2, párrafo primero, letra a)	Artículo 9, apartado 2, párrafo primero, letra a)	–
Artículo 9, apartado 2, párrafo primero, letra b)	Artículo 9, apartado 2, párrafo primero, letra b)	Artículo 8, apartado 2
Artículo 9, apartado 2, párrafo segundo	Artículo 9, apartado 2, párrafo segundo	Artículo 8, apartado 2, párrafo segundo
Artículo 9, apartado 3	Artículo 9, apartado 3	Artículo 8, apartado 3
Artículo 9, apartado 4	Artículo 9, apartado 4	Artículo 8, apartado 4
Artículo 10, apartado 1, frase introductoria	Artículo 10, apartado 1, frase introductoria	Artículo 9, apartado 1, frase introductoria
Artículo 10, apartado 1, letras a), b), c), d) y e)	Artículo 10, apartado 1, letras a), b), c), d) y e)	Artículo 9, apartado 1, letras a), b), c), d) y e)
–	–	Artículo 9, apartado 1, letra f)
Artículo 10, apartado 2	Artículo 10, apartado 2	Artículo 9, apartado 2
Artículo 11, apartado 1	Artículo 11, apartado 1	Artículo 10, apartado 1
Artículo 11, apartado 2	Artículo 11, apartado 2	Artículo 10, apartado 2

Artículo 11, apartado 3	Artículo 11, apartado 3	Artículo 10, apartado 3
Artículo 11, apartado 4, párrafo primero	—	Artículo 10, apartado 4, párrafo primero
Artículo 11, apartado 4, párrafo segundo, frase introductoria	—	Artículo 10, apartado 4, párrafo segundo, frase introductoria
Artículo 11, apartado 4, párrafo segundo, letra a)	—	Artículo 10, apartado 4, párrafo segundo, letra a)
Artículo 11, apartado 4, párrafo segundo, letra b)	—	—
Artículo 11, apartado 4, párrafo segundo, letra c)	—	Artículo 10, apartado 4, párrafo segundo, letra b)
Artículo 11, apartado 4, párrafos tercero y cuarto	—	Artículo 10, apartado 4, párrafos tercero y cuarto
Artículo 11, apartado 5	Artículo 11, apartado 4	Artículo 10, apartado 5
Artículo 11, apartado 6	Artículo 11, apartado 5	Artículo 10, apartado 6
Artículo 11, apartado 7	Artículo 11, apartado 6	Artículo 10, apartado 7
Artículo 11, apartado 8	Artículo 11, apartado 7	Artículo 10, apartado 8
Artículo 11, apartado 9	Artículo 11, apartado 8	Artículo 10, apartado 9
Artículo 12, apartado 1, párrafo primero	Artículo 12, apartado 1, párrafo primero	Artículo 11, apartado 1, párrafo primero
Artículo 12, apartado 1, párrafo segundo	—	Artículo 11, apartado 1, párrafo segundo
Artículo 12, apartado 1, párrafo tercero	Artículo 12, apartado 1, párrafo segundo	Artículo 11, apartado 1, párrafo tercero
—	—	Artículo 11, apartado 1, párrafo cuarto
Artículo 12, apartado 2	Artículo 12, apartado 2	Artículo 11, apartado 2
Artículo 12, apartado 3	Artículo 12, apartado 3	Artículo 11, apartado 3
Artículo 12, apartado 4	Artículo 12, apartado 4	Artículo 11, apartado 4
—	—	Artículo 12, apartado 1
—	—	Artículo 12, apartado 2

–	–	Artículo 12, apartado 3
Artículo 13, apartado 1	–	–
–	–	Artículo 13, título
–	–	Artículo 13, apartado 1, párrafo primero, frase introductoria
Artículo 13, apartado 2, párrafo primero	–	Artículo 13, apartado 1, letra a)
–	Artículo 13, apartado 2	Artículo 13, apartado 1, letra b)
Artículo 13, apartado 2, párrafo segundo	–	Artículo 13, apartado 1, letras c) y d)
Artículo 13, apartado 2, párrafo tercero	–	–
–	Artículo 13, apartado 1	Artículo 13, apartado 2
–	Artículo 13, apartado 4	Artículo 14, apartado 1
–	Artículo 13, apartado 5	–
Artículo 13, apartado 3	Artículo 13, apartado 6	Artículo 14, apartado 2
Artículo 13, apartado 4	–	–
Artículo 13, apartado 5	–	–
Artículo 13, apartado 6	Artículo 13, apartado 3	–
Artículo 13, apartado 7	–	Artículo 14, apartado 3
Artículo 14, apartado 1	Artículo 14, apartado 1	Artículo 15, apartado 1
Artículo 14, apartado 2	Artículo 14, apartado 2	Artículo 15, apartado 2
Artículo 14, apartado 3	Artículo 14, apartado 3	Artículo 15, apartado 3
Artículo 14 bis, apartado 1	Artículo 15, apartado 3	Artículo 16, apartado 1
Artículo 14 bis, apartado 2	Artículo 15, apartado 1	Artículo 16, apartado 2
Artículo 14 bis, apartado 3	Artículo 16	Artículo 16, apartado 3

Artículo 14 bis, apartado 4	Artículo 15, apartado 2	–
Artículo 14 bis, apartado 5	Artículo 17	–
–	–	Artículo 17
Artículo 15	–	Artículo 17
Artículo 16	Artículo 18	Artículo 18
Anexo I	–	Anexo I, parte A
–	Anexo I	Anexo I, parte B
Anexo II, parte A	–	Anexo II, parte A
Anexo II, parte B	–	–
Anexo II, parte C	–	Anexo II, parte B
–	Anexo II	Anexo III
–	–	Anexo IV
–	–	Anexo V



Asunto: Propuesta de REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO relativo al reconocimiento mutuo de mercancías comercializadas legalmente en otro Estado miembro (Texto pertinente a efectos del EEE) [COM(2017) 796 final] [COM(2017) 796 final Anexo] [2017/0354 (COD)] {SWD(2017) 471 final} {SWD(2017) 472 final} {SWD(2017) 475 final} {SWD(2017) 476 final} {SWD(2017) 477 final}
PAQUETE SOBRE MERCANCÍAS

En aplicación del artículo 6.1 de la Ley 8/1994, de 19 de mayo, la Comisión Mixta para la Unión Europea remite a su Parlamento, por medio del presente correo electrónico, la iniciativa legislativa de la Unión Europea que se acompaña, a efectos de su conocimiento y para que, en su caso, remita a las Cortes Generales un dictamen motivado que exponga las razones por las que considera que la referida iniciativa de la Unión Europea no se ajusta al principio de subsidiariedad.

Aprovecho la ocasión para recordarle que, de conformidad con el artículo 6.2 de la mencionada Ley 8/1994, el dictamen motivado que, en su caso, apruebe su Institución debería ser recibido por las Cortes Generales en el plazo de cuatro semanas a partir de la remisión de la iniciativa legislativa europea.

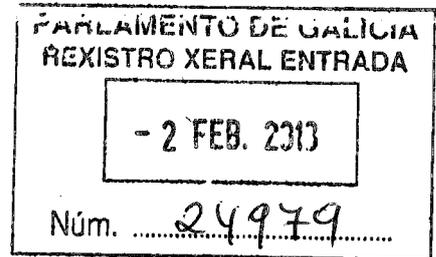
Con el fin de agilizar la transmisión de los documentos en relación con este procedimiento de control del principio de subsidiariedad, le informo de que se ha habilitado el siguiente correo electrónico de la Comisión Mixta para la Unión Europea: cmue@congreso.es

SECRETARÍA DE LA COMISIÓN MIXTA PARA LA UNIÓN EUROPEA

PD: En otros tres mensajes sucesivos les remitiremos los documentos SWD(2017) 471 final, Impact Assessment, que se realiza únicamente en inglés, SWD(2017) 472 final, Resumen de la evaluación de impacto, en castellano, SWD(2017) 475 final, REFIT Evaluation, que se realiza únicamente en inglés, SWD(2017) 476 final, REFIT Evaluation, Executive Summary, y SWD(2017) 477 final, Informe de síntesis de la Consulta a las partes interesadas, que acompañan a la propuesta COM (2017) 796 final



COMISIÓN
EUROPEA



Bruselas, 19.12.2017
COM(2017) 796 final

2017/0354 (COD)

PAQUETE SOBRE MERCANCÍAS

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**relativo al reconocimiento mutuo de mercancías comercializadas legalmente en otro
Estado miembro**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

{SWD(2017) 471 final} - {SWD(2017) 472 final} - {SWD(2017) 475 final} -
{SWD(2017) 476 final} - {SWD(2017) 477 final}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

• Razones y objetivos de la propuesta

La realización de un mercado único más profundo y más justo es una de las prioridades políticas básicas de la Comisión Europea¹. El seguimiento y la implementación de la Estrategia para el Mercado Único «Mejorar el mercado único: más oportunidades para los ciudadanos y las empresas», adoptada el 28 de octubre de 2015², constituye uno de los objetivos principales del Programa de Trabajo de la Comisión para 2017³.

En el contexto del mercado único, la libre circulación de mercancías es, de las cuatro libertades fundamentales, la más desarrollada y genera en torno al 25 % del PIB de la Unión y al 75 % del comercio en el interior de esta. La Unión representa alrededor de una sexta parte del comercio mundial de mercancías. En 2016, el comercio de mercancías entre los Estados miembros de la Unión (comercio en el interior de la Unión) se valoró en 3,11 billones EUR⁴. Sin embargo, todavía queda trabajo por hacer para garantizar un mercado único europeo justo y profundo. Cuando no existen normas comunes, no siempre se aplica el principio de reconocimiento mutuo. El paquete sobre mercancías anunciado en el Programa de Trabajo de la Comisión para 2017 trata de resolver este problema fundamental, mediante una iniciativa sobre el reconocimiento mutuo.

El reconocimiento mutuo es esencial para el funcionamiento adecuado del mercado único de mercancías. Cuando no existe legislación específica de la Unión, los Estados miembros tienen libertad para adoptar normas nacionales que establezcan los requisitos que han de cumplir los productos. Estos requisitos nacionales pueden coexistir en varios Estados miembros, pero, si divergen, pueden crear barreras al comercio en el interior de la Unión. Con arreglo al principio de reconocimiento mutuo, una mercancía que se comercializa legalmente en un Estado miembro no debe prohibirse en otro Estado miembro, a menos que este último tenga razones sólidas para impedir o restringir su venta. El reconocimiento mutuo se aplica a los productos que no entran en el ámbito de la legislación de armonización de la Unión o solo entran parcialmente, como ocurre con una amplia variedad de productos de consumo (textil, calzado, artículos de puericultura, artículos de joyería, vajillas o muebles).

La adopción del Reglamento (CE) n.º 764/2008 (en lo sucesivo, «el Reglamento»)⁵ fue una respuesta parcial⁶ a la débil aplicación del principio de reconocimiento mutuo en el ámbito de las mercancías, provocada por el desconocimiento del principio, la inseguridad jurídica a la hora de aplicarlo y la insuficiente cooperación administrativa entre autoridades nacionales. El objetivo principal del Reglamento era establecer un marco procedimental para minimizar la posibilidad de que las normas técnicas nacionales crearan obstáculos ilegales⁷.

¹ Jean-Claude Juncker, «Un nuevo comienzo para Europa: mi Agenda en materia de empleo, crecimiento, equidad y cambio democrático». Orientaciones políticas para la próxima Comisión Europea. Alocución inaugural en la sesión plenaria del Parlamento Europeo, 15 de julio de 2014: http://ec.europa.eu/about/juncker-commission/priorities/index_en.htm.

² Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones «Mejorar el mercado único: más oportunidades para los ciudadanos y las empresas», COM(2015) 550/2.

³ COM(2016) 710 final: http://ec.europa.eu/atwork/key-documents/index_es.htm

⁴ Fuente: Eurostat.

⁵ COM(2014) 910 final: http://ec.europa.eu/atwork/pdf/cwp_2015_es.pdf.

⁶ Hay otras herramientas, como la cláusula sobre el reconocimiento mutuo o las denuncias e incumplimientos relacionados con los artículos 34 a 36 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE), que permiten la correcta aplicación del principio de reconocimiento mutuo. Más información en la Evaluación.

⁷ Véase la Evaluación.

En diciembre de 2013, en las Conclusiones sobre la política del mercado único adoptadas por el Consejo de Competitividad, se dijo que, a fin de mejorar las condiciones marco para las empresas y los consumidores en el mercado único, debían emplearse adecuadamente todos los instrumentos pertinentes, incluidos la armonización y el reconocimiento mutuo⁸. Por tanto, se invitó a la Comisión a informar al Consejo sobre los sectores y mercados en los que la aplicación del principio de reconocimiento mutuo resultaba más ventajosa desde un punto de vista económico, pero en los que el funcionamiento de dicho principio seguía siendo insuficiente o problemático. En sus Conclusiones sobre la política del mercado único de febrero de 2015, el Consejo de Competitividad instó a la Comisión a garantizar el funcionamiento efectivo del principio de reconocimiento mutuo y a presentar propuestas adecuadas al respecto⁹.

En respuesta a los indicios de que el funcionamiento del principio de reconocimiento mutuo podía no ser óptimo, y teniendo en cuenta la petición del Consejo, la aplicación de dicho principio fue objeto de una evaluación externa¹⁰. Basándose en ello, la Evaluación de la Comisión sobre el funcionamiento del reconocimiento mutuo (REFIT) incluyó también una evaluación del funcionamiento del Reglamento, a fin de disponer de una imagen completa de los obstáculos que impedían el funcionamiento óptimo del reconocimiento mutuo (en lo sucesivo, la Evaluación).

La Evaluación llegó a la conclusión de que el reconocimiento mutuo no estaba funcionando como debía y de que tanto el principio como el Reglamento habían tenido efectos limitados en el cumplimiento de los objetivos previstos de aumento de la concienciación y mejora de la seguridad jurídica y la cooperación administrativa.

La presente iniciativa responde a las conclusiones de la Evaluación. Su objetivo general es lograr un mercado único de mercancías más justo y más profundo por medio de un reconocimiento mutuo más frecuente y mejorado.

El objetivo específico consistirá en mejorar el funcionamiento del reconocimiento mutuo mediante la propuesta de varias medidas ambiciosas. Tales medidas pretenden garantizar el respeto de los derechos y obligaciones existentes que se derivan del principio de reconocimiento mutuo. En la práctica, esto significa que los Estados miembros siguen pudiendo proteger sus objetivos nacionales legítimos de orden público y restringir la comercialización de mercancías, incluso si se comercializan legalmente en otro Estado miembro, cuando su decisión esté justificada y sea proporcionada.

En primer lugar, si se aclara el alcance del reconocimiento mutuo estableciendo claramente cuándo es aplicable, aumentará la seguridad jurídica para las empresas y las autoridades nacionales por lo que respecta a cuándo puede ser utilizado.

En segundo lugar, la introducción de una autodeclaración para facilitar la demostración de que un producto ya está siendo comercializado legalmente y de un sistema de resolución de problemas para gestionar las decisiones por las que se deniega o restringe el acceso al mercado aumentará la seguridad jurídica en cuanto a la aplicación del reconocimiento mutuo y facilitará dicha aplicación por parte de las empresas; tanto las empresas como las

⁸ Conclusiones sobre la política del mercado único, reunión del Consejo de Competitividad, Bruselas, 2 y 3 de diciembre de 2013: http://www.consilium.europa.eu/uedocs/cms_data/docs/pressdata/en/intm/139846.pdf.

⁹ Conclusiones sobre la política del mercado único, reunión del Consejo de Competitividad, Bruselas, 2 y 3 de marzo de 2015: <http://register.consilium.europa.eu/doc/srv?l=EN&f=ST%206197%202015%20INIT>.

¹⁰ Comisión Europea, estudio encargado al Grupo Technopolis (2015): *Evaluation of the application of the principle of mutual recognition in the field of goods* [«Evaluación de la aplicación del principio de reconocimiento mutuo en el ámbito de las mercancías», documento en inglés], ENTR/172/PP/2012/FC, Lote 4, realizada entre abril de 2014 y mayo de 2015: http://ec.europa.eu/growth/single-market/goods/free-movement-sectors/mutual-recognition/index_en.htm.

autoridades nacionales sabrán qué pueden esperar razonablemente cuando se aplique o se deba aplicar el reconocimiento mutuo.

Por último, la cooperación administrativa y la introducción de una herramienta informática mejorarán la comunicación, la cooperación y la confianza entre autoridades nacionales, lo que facilitará el funcionamiento del reconocimiento mutuo.

- **Coherencia con las disposiciones existentes en la misma política sectorial**

- a) Directiva (UE) 2015/1535, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información¹¹.

La Directiva contribuye a garantizar un reconocimiento mutuo más frecuente y mejorado exigiendo a los Estados miembros que notifiquen a la Comisión y al resto de Estados miembros los proyectos de «reglamentos técnicos» relativos a productos antes de su adopción en el Derecho nacional. Ello contribuye a evitar que surjan nuevas barreras al comercio en forma de «reglamentos técnicos» antes de su adopción, al permitir que la Comisión y los Estados miembros verifiquen que la norma técnica es compatible con el Derecho de la Unión. La presente iniciativa tiene un objetivo diferente y complementario. Establece medidas correctoras para garantizar que, una vez que la norma esté vigente, se aplique correctamente caso por caso, de manera que respete el principio de reconocimiento mutuo.

- b) Directiva 2001/95/CE, relativa a la seguridad general de los productos¹²

La Directiva garantiza que los productos que se introduzcan en el mercado de la Unión sean seguros. Se aplica a los productos de consumo no armonizados. El presente proyecto de Reglamento también se aplica en el ámbito no armonizado, pero regula las situaciones en las que las autoridades competentes de un Estado miembro tratan de denegar o prohibir la comercialización o el uso de un producto de consumo no armonizado, comercializado legalmente en otro Estado miembro, por razones distintas al riesgo para la salud y la seguridad de los consumidores. Esta circunstancia se da, por ejemplo, cuando no se permite la comercialización de un producto debido a su denominación, tamaño, composición o embalaje, o por motivos medioambientales.

- c) Reglamento (UE) n.º 305/2011, sobre los productos de construcción¹³

En virtud de este Reglamento se establecen puntos de contacto de productos de construcción (PCPC) para facilitar información sobre las disposiciones aplicables a las obras de construcción y los productos de construcción. La presente iniciativa complementa de manera coherente los PCPC. Sin embargo, en numerosos Estados miembros se han fusionado los PCPC y los puntos de contacto de productos (PCP) para ofrecer a las empresas «un punto de entrada único». La presente iniciativa no impide estas fusiones en el futuro.

- d) La red SOLVIT¹⁴

SOLVIT es un servicio prestado por la administración nacional en cada Estado miembro de la Unión, así como en Islandia, Liechtenstein y Noruega. Ayuda a las empresas, tratando de encontrar una solución en diez semanas, cuando las autoridades públicas de otro Estado miembro de la Unión vulneran sus derechos. Así pues, las empresas pueden recurrir a SOLVIT como alternativa a una solución judicial cuando se encuentran con una decisión

¹¹ DO L 241 de 17.9.2015, p. 1.

¹² DO L 11 de 15.1.2002, p. 47.

¹³ DO L 88 de 4.4.2011, p. 5.

¹⁴ http://ec.europa.eu/solvit/what-is-solvit/index_es.htm.

nacional por la que se deniega o restringe su acceso al mercado, sobre la base del principio de reconocimiento mutuo. La presente iniciativa se apoya en la red SOLVIT y en el recientemente adoptado Plan de Acción para el refuerzo de SOLVIT¹⁵; mejora el mecanismo existente en el ámbito de las mercancías, a fin de facilitar la impugnación de las decisiones administrativas por las que se deniega o restringe el acceso al mercado, sobre la base del reconocimiento mutuo.

e) **Legislación de armonización de la Unión**

La legislación de armonización de la Unión y el reconocimiento mutuo se complementan perfectamente. La libre circulación de mercancías en el mercado interior está garantizada por medio de las normas comunes de la Unión sobre productos (legislación de armonización de la Unión) y el principio de reconocimiento mutuo. La legislación de armonización de la Unión establece requisitos comunes sobre el modo en que ha de fabricarse un producto. Sin embargo, contar con una legislación de armonización de la Unión para cada producto y cada aspecto del producto no es un objetivo viable ni deseable. Sería un proceso costoso y largo, que necesitaría de un equilibrio entre los diferentes enfoques y debería quedar reservado para los productos y aspectos de los productos cuya libre circulación se viera obstaculizada por barreras significativas en el mercado único que no pudieran abordarse de otro modo. Cuando no existen normas comunes de la Unión o cuando los productos solo están cubiertos parcialmente por normas comunes de la Unión, los Estados miembros siguen teniendo libertad para adoptar normas técnicas nacionales en las que establecer los requisitos en materia de designación, forma, tamaño, etiquetado o embalaje, etc., que han de cumplir dichos productos. La presente iniciativa garantiza que, en esos casos, los Estados miembros cumplan los artículos 34 y 36 del TFUE y, en particular, el principio de reconocimiento mutuo.

• **Coherencia con otras políticas de la Unión**

Las siguientes iniciativas, en curso o previstas a nivel de la Unión, son importantes para el reconocimiento mutuo:

- a) El portal digital único¹⁶. El objetivo de este portal es mejorar la disponibilidad, la calidad y la facilidad de localización en línea de la información, los procedimientos y los servicios de asistencia que son pertinentes para las empresas y los ciudadanos.
- b) Plan de Acción para el refuerzo de SOLVIT¹⁷.

2. **BASE JURÍDICA, SUBSIDIARIEDAD Y PROPORCIONALIDAD**

• **Base jurídica**

El presente Reglamento tiene como base jurídica el artículo 114, apartado 1, del TFUE, en el que se aborda el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior y se especifica que pueden adoptarse medidas relativas a la aproximación de las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas de los Estados miembros que tengan por objeto el establecimiento y el funcionamiento del mercado interior. El objetivo del presente Reglamento es fijar normas y procedimientos para garantizar que se permita la libre circulación de mercancías comercializadas legalmente en otro Estado miembro, respetando

¹⁵ COM(2017) 255 final.

¹⁶ Propuesta de Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la creación de un portal digital único para el suministro de información, procedimientos y servicios de asistencia y resolución de problemas, y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1024/2012 [COM(2017) 256].

¹⁷ COM(2017) 255.

plenamente el principio de reconocimiento mutuo. El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de la autonomía reguladora de los Estados miembros en el ámbito de las mercancías no armonizadas.

- **Subsidiariedad (en el caso de competencia no exclusiva)**

El reconocimiento mutuo solo se aplica en las situaciones transfronterizas, cuando un operador económico quiere comercializar en un Estado miembro un producto que ya se comercializa legalmente en otro Estado miembro. Los Estados miembros actuando en solitario no pueden resolver los problemas relacionados con la aplicación del principio de reconocimiento mutuo en todo el mercado único. Para que la aplicación de este principio sea eficaz, es necesario que se base en soluciones comunes que todas las autoridades nacionales apliquen por igual. Únicamente por medio de estos procedimientos comunes es posible garantizar que las autoridades nacionales apliquen el principio de la misma forma, permitiendo así que las empresas reciban el mismo trato, independientemente del país en el que intenten vender su producto. Si se dejara que cada Estado miembro se encargase de los aspectos procedimentales de la aplicación del principio de reconocimiento mutuo, dicho principio quedaría debilitado, ya que su *modus operandi* se fraccionaría en 28 procedimientos diferentes y posiblemente contradictorios. Por tanto, la acción de la Unión es tanto adecuada como justificada para garantizar la aplicación efectiva del principio. La Unión tiene la responsabilidad de intervenir para garantizar el funcionamiento del mercado único de mercancías. Con arreglo al artículo 26, apartado 2, del TFUE, el mercado interior implicará un espacio sin fronteras interiores, en el que la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales estará garantizada de acuerdo con las disposiciones de los Tratados. La prohibición de medidas de efecto equivalente a las restricciones cuantitativas a la importación de mercancías es uno de los principios fundamentales del TFUE (artículos 34 a 36).

- **Proporcionalidad**

La presente propuesta establece un cuidado equilibrio entre, por un lado, la autonomía reguladora de los Estados miembros para fijar el nivel de protección que consideren necesario para salvaguardar sus intereses públicos legítimos y, por otro, la necesidad de eliminar los obstáculos que aún queden a la libre circulación de las mercancías comercializadas legalmente en otros Estados miembros, con arreglo a los artículos 34 a 36 del TFUE.

Las medidas previstas en la presente propuesta no van más allá de lo necesario para resolver los problemas detectados y lograr los objetivos fijados. Los costes previstos para la Comisión y los Estados miembros se consideran aceptables y quedarán compensados con los ahorros de las empresas, así como con las ventajas que resulten para estas, los consumidores y los Estados miembros por igual.

- **Elección del instrumento**

El presente Reglamento se basa en el artículo 114 del TFUE. Contiene disposiciones destinadas a mejorar el funcionamiento del mercado único de mercancías estableciendo normas y procedimientos para las autoridades competentes de los Estados miembros y para las empresas, con el fin de garantizar la libre circulación, exenta de problemas, de las mercancías comercializadas legalmente en otro Estado miembro.

3. RESULTADOS DE LAS EVALUACIONES *EX POST*, DE LAS CONSULTAS CON LAS PARTES INTERESADAS Y DE LAS EVALUACIONES DE IMPACTO

- **Evaluaciones *ex post* / controles de calidad de la legislación existente**

En la evaluación del funcionamiento del reconocimiento mutuo en el ámbito de las mercancías (es decir, el principio de reconocimiento mutuo y el Reglamento sobre reconocimiento mutuo) se analizó hasta qué punto el reconocimiento mutuo ha alcanzado sus objetivos originales por lo que respecta a la eficacia, la eficiencia, la pertinencia, la coherencia y el valor añadido de la Unión. Las conclusiones muestran que, en el ámbito de las mercancías, el reconocimiento mutuo sigue siendo pertinente y puede aportar valor añadido a la Unión. Ofrece la posibilidad de comercializar en un Estado miembro productos que ya se comercializan legalmente en otro. Sin embargo, el principio de reconocimiento mutuo no está funcionando bien. La mayoría de las empresas que quieren vender sus productos en otro Estado miembro verifican las normas aplicables en ese Estado miembro y, si dichas normas les impiden vender el producto, en lugar de recurrir al principio de reconocimiento mutuo, la mayoría adaptan el producto a las normas. Cuando las empresas tratan de recurrir al principio de reconocimiento mutuo, a menudo las autoridades nacionales deniegan el acceso de los productos al mercado. Por lo que respecta al Reglamento, que se adoptó para facilitar la aplicación del principio de reconocimiento mutuo, en general la evaluación pone de manifiesto que solo unos pocos operadores económicos consideran que es más fácil vender productos en otros Estados miembros desde su entrada en vigor. Su efecto para los objetivos fijados ha sido moderado, básicamente porque los requisitos de procedimiento que establece han resultado ser insuficientes para garantizar una aplicación sencilla, fiable y sin complicaciones del principio de reconocimiento mutuo. También ha tenido efectos limitados en el aumento de la concienciación sobre el principio de reconocimiento mutuo.

Eficacia

Pese a la existencia del principio y a la adopción del Reglamento, la libre circulación de mercancías en el ámbito no armonizado sigue siendo problemática, básicamente debido a la ausencia de concienciación y al desconocimiento, a la inseguridad jurídica, así como a la desconfianza y la falta de cooperación entre autoridades nacionales. Las empresas siguen teniendo dificultades para acceder a los mercados, incluso cuando sus productos ya se comercializan legalmente en otros Estados miembros. Por tanto, con frecuencia adaptan sus productos o desisten de entrar en un nuevo mercado. La consulta de las partes interesadas pone de manifiesto que el nivel de concienciación sobre el reconocimiento mutuo ha aumentado con los años, pero no lo suficiente. Todas las partes interesadas consideran por igual que debería aumentar la concienciación, y que esta debería ser una de las principales prioridades de la Comisión. La seguridad jurídica cuando se recurre al reconocimiento mutuo sigue siendo un obstáculo importante a la libre circulación de productos no armonizados y una de las principales razones por las que las empresas y las autoridades nacionales se muestran reacias al reconocimiento mutuo. Por lo que respecta a la cooperación administrativa, la evaluación pone de manifiesto que es necesario seguir mejorando para facilitar la aplicación del principio de reconocimiento mutuo.

Eficiencia

Se consultó a las partes interesadas para valorar en qué medida los costes generados por la utilización del principio y el Reglamento son proporcionados a los beneficios obtenidos. Los costes generados por el Reglamento para las autoridades nacionales fueron escasos: los

relativos a la creación y el funcionamiento de los PCP (7 417-47 450 EUR, sobre la base de 1 EJC) y los relacionados con la evaluación de los productos comercializados legalmente en otro Estado miembro (420 000 EUR en un sector como el de los abonos). Dichas autoridades consideran que estos costes están dentro de la media. Los principales costes soportados por las empresas se deben más bien a la aplicación incorrecta del reconocimiento mutuo. Proceden de la adaptación de los productos, la duplicación de los ensayos y procedimientos (1 000-150 000 EUR por producto y mercado) o las oportunidades perdidas (40 000-500 000 EUR por producto y mercado) al tener que renunciar a entrar en un nuevo mercado. La mayoría de estos costes se consideraron importantes. Por lo que respecta a la relación entre costes y beneficios, la percepción es bastante variada. Mientras que las autoridades nacionales tienden a considerar que los costes son proporcionados a los beneficios, las empresas, en su mayoría, se muestran en desacuerdo. Consideran que los costes son significativos y que no se han alcanzado los beneficios.

Coherencia

La evaluación realizada pone de manifiesto que no parece haber contradicciones entre el reconocimiento mutuo y otras políticas de la Unión destinadas a la consecución del mercado interior y a facilitar la libre circulación de las mercancías en la Unión. Al contrario, el principio de reconocimiento mutuo y el Reglamento complementan varias iniciativas en este ámbito y son coherentes con ellas, como son la Directiva 2001/95/CE, relativa a la seguridad general de los productos¹⁸, la Directiva (UE) 2015/1535, sobre transparencia en el mercado único, el Reglamento (UE) n.º 305/2011, sobre los productos de construcción, la red SOLVIT¹⁹ y la legislación de armonización de la Unión.

Pertinencia

El objetivo del reconocimiento mutuo es lograr la integración profunda del mercado, respetando al mismo tiempo la diversidad y la autonomía reguladora de los Estados miembros. Se percibe como una alternativa a la armonización, que permite la autonomía reguladora cuando esta última no es necesaria, no está justificada y no es proporcionada. Por otro lado, el reconocimiento mutuo es especialmente pertinente para fomentar la innovación. En el ámbito de los nuevos productos innovadores, no existen normas armonizadas europeas, y las empresas tienen que recurrir a normas existentes a nivel nacional, o incluso hacer frente a la ausencia de tales normas. El reconocimiento mutuo es la única alternativa para las empresas que quieren comercializar sus productos nuevos o innovadores en otros Estados miembros.

Valor añadido de la Unión

La evaluación pone de manifiesto que hay una opinión generalizada entre las partes interesadas de que el reconocimiento mutuo aporta valor añadido a la Unión. Ofrece la posibilidad de comercializar en un Estado miembro productos que ya se comercializan legalmente en otro, al tiempo que permite mantener la autonomía reguladora y la diversidad de los Estados miembros. Existe amplio consenso en cuanto a que los objetivos que establece solo pueden alcanzarse actuando a nivel de la Unión. A lo largo de todo el proceso de consulta, las partes interesadas se mostraron casi unánimes en cuanto a la necesidad de disponer de un instrumento jurídico de la Unión para lograr un reconocimiento mutuo más frecuente y mejorado.

¹⁸ DO L 1 de 15.1.2002.

¹⁹ http://ec.europa.eu/solvit/what-is-solvit/index_es.htm.

- **Consultas con las partes interesadas**

En el transcurso de las últimas reuniones del Comité Consultivo de Reconocimiento Mutuo, celebradas el 2 de diciembre de 2015 y el 25 de octubre de 2016, se pidió la opinión de los miembros. Algunos representantes no estaban convencidos de que la revisión completa del Reglamento fuera a aportar ventajas, si bien todos ellos se mostraron de acuerdo en que eran necesarios algunos ajustes y coincidieron en que muchos problemas podrían resolverse con medidas de Derecho indicativo.

Se publicó una consulta pública en todas las lenguas oficiales de la Unión en un sitio web de consulta alojado en *Europa*. La consulta tuvo lugar desde junio hasta septiembre de 2016. Durante la consulta pública se recibieron **153** respuestas, con una elevada representación de las empresas (91), seguidas de los Estados miembros (45) y los ciudadanos (17). Los resultados de la consulta indican que, pese al elevado nivel de concienciación sobre el reconocimiento mutuo que afirman tener, la mayoría de los consultados consideran que sigue siendo necesaria una mayor concienciación. En cuanto a los obstáculos al funcionamiento del reconocimiento mutuo, según las empresas que respondieron al cuestionario el principal es la ausencia de vías de recurso rápidas para impugnar las decisiones nacionales por las que se deniega el acceso al mercado, seguido de la comunicación insuficiente entre autoridades. Por lo que respecta a las prioridades de la Comisión en relación con el reconocimiento mutuo, mientras que para las empresas la necesidad de contar con vías de recurso eficaces es la máxima prioridad, los Estados miembros y los ciudadanos se muestran a favor de aumentar la concienciación sobre el reconocimiento mutuo.

El 17 de junio de 2016, la Comisión organizó una conferencia de partes interesadas como complemento a la consulta pública. La finalidad de este acto era determinar los principales problemas relacionados con el funcionamiento del reconocimiento mutuo, así como las posibles vías para avanzar. Asistieron al acto 144 participantes en representación de las empresas (62), las autoridades nacionales (60) y otros (22), como organizaciones de consumidores, así como representantes de sindicatos. En general, los participantes se mostraron de acuerdo con la necesidad de mejorar el funcionamiento del reconocimiento mutuo y de aumentar la seguridad jurídica en relación con la aplicación de dicho principio.

- **Obtención y uso de asesoramiento especializado**

Entre 2014 y 2016, tanto la Comisión como contratistas externos llevaron a cabo diversas encuestas, consultas y estudios, que ofrecen una sólida base de conocimientos especializados.

El funcionamiento del principio de reconocimiento mutuo fue objeto de una evaluación externa que se llevó a cabo entre 2014 y 2015. La magnitud del problema y las repercusiones de las diversas opciones previstas por la Comisión fueron objeto de un estudio que se realizó entre 2016 y 2017.

- **Evaluación de impacto**

Para la elaboración de la presente iniciativa, se llevó a cabo una evaluación de impacto. Dicha evaluación pone de manifiesto que hay menos intercambios comerciales relacionados con productos que son objeto de reconocimiento mutuo. La comparación entre el valor de las exportaciones en el interior de la Unión y el consumo nacional muestra que, en el caso de los productos armonizados, el valor de las exportaciones en el interior de la Unión equivale al 55 % del consumo nacional, mientras que, en el caso de los productos no armonizados o armonizados parcialmente, esa cifra es tan solo del 35 %. Ello es debido a los obstáculos que encuentran las empresas cuando tratan de comercializar sus productos con arreglo al principio de reconocimiento mutuo. El coste financiero causado por la falta de reconocimiento mutuo es elevado para las empresas. Por ejemplo, se calcula que la necesidad de adaptar los

productos a las normas nacionales aplicables cuando se deniega el reconocimiento mutuo o cuando no se recurre a él para penetrar en el mercado supone entre 1 000 y 150 000 EUR por producto y por mercado. Se estima que las oportunidades perdidas, es decir, la renuncia de las empresas a entrar en un mercado debido a la existencia de normas nacionales diferentes que exigen la adaptación de los productos, equivalen a una media de entre 10 000 y 500 000 EUR por producto y por mercado. En un estudio elaborado para el Parlamento Europeo²⁰ se trató de calcular la magnitud del impacto que las barreras no arancelarias al comercio tienen en el mercado interior. Se llegó a la conclusión de que una reducción de tales barreras podría dar lugar a un aumento del comercio en el interior de la Unión por un valor superior a 100 000 millones EUR anuales. Por otro lado, entre 2008 y 2014, en torno a 0,89 millones de empresas operaban en sectores no armonizados, lo que representa más del 50 % del total de las empresas activas en la economía manufacturera. Alrededor del 87 % de las empresas son microempresas. Según el informe de competitividad de 2014 de la Comisión, solo el 14 % de las pymes realizan intercambios comerciales transfronterizos en la Unión, frente al 85,4 % de las grandes empresas manufactureras.

El 7 de abril de 2017, la evaluación de impacto obtuvo un dictamen favorable del Comité de Control Reglamentario. Dicho Comité consideró que, en general, la presentación del informe era buena y recomendó, como mejora, explicar mejor las opciones y cómo estas funcionarían en la práctica. Además, el informe debía extraer conclusiones más claras sobre hasta qué punto el resultado esperado de la revisión repercutiría en el funcionamiento del reconocimiento mutuo sobre el terreno y contribuiría al buen funcionamiento del mercado interior. Por último, debía evaluar mejor el potencial para simplificar la actividad administrativa y reducir las cargas. Las recomendaciones incluidas en el dictamen favorable se incorporaron al informe. En particular, se explicaron mejor las distintas opciones y sus interacciones. En el informe se explica de manera más detallada cómo funcionan estas opciones en la práctica, haciendo énfasis en las consecuencias para el mercado de la opción preferida. En el informe también se explica mejor por qué las cargas reguladoras actuales se derivan del mal funcionamiento del reconocimiento mutuo, y se indica claramente cómo las opciones preferidas reducirán dichas cargas. La ficha resumen y el dictamen favorable del Comité de Control Reglamentario se pueden encontrar aquí: XXXXX.

Además de la opción 1 (*statu quo*), las opciones de actuación previstas incluidas en la evaluación de impacto fueron las siguientes:

Opción 2: Derecho indicativo para mejorar el funcionamiento del reconocimiento mutuo (aumento de la concienciación, formación, intercambio de funcionarios, etc.).

Opción 3: Cambios legislativos mínimos en el Reglamento (CE) n.º 764/2008 (transparencia de las decisiones administrativas, utilización de normas de la Unión y rol ampliado de los PCP).

Opción 4: Cambios legislativos profundos en el Reglamento (CE) n.º 764/2008 (declaración voluntaria de reconocimiento mutuo, mecanismo de resolución de problemas, PCP mejorados y cooperación).

Opción 5: Autorización previa y voluntaria de introducción en el mercado.

Las opciones consistentes en la derogación del Reglamento y en la propuesta de nuevas medidas de armonización sobre requisitos básicos específicos en relación con determinados

²⁰ *The Cost of Non- Europe in the Single Market, 'Cecchini Revisited', An overview of the potential economic gains from further completion of the European Single Market* [«El coste de la no Europa en el mercado único. Cecchini revisitado. Resumen de las potenciales ventajas económicas de la completación del mercado único europeo», documento en inglés] CoNE 1/2014. [http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2014/510981/EPRS_STU\(2014\)510981_REV1_EN.pdf](http://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/STUD/2014/510981/EPRS_STU(2014)510981_REV1_EN.pdf)

aspectos de los productos se descartaron en una etapa temprana, al igual que la introducción de una declaración de cumplimiento por parte de un tercero.

La opción preferida es la 4 [cambios legislativos profundos en el Reglamento (CE) n.º 764/2008], complementada por la 2 (medidas de Derecho indicativo).

La opción 2 (Derecho indicativo) recibió el apoyo de todas las partes interesadas, pero se consideró que solo sería eficaz si se complementaba con otras herramientas generales.

Los Estados miembros y los operadores económicos consideraron potencialmente eficaz la opción 3 (cambios legislativos mínimos en el Reglamento), pero en menor medida que las otras opciones.

La opción 4 se consideró la más eficaz para lograr los objetivos estratégicos y reducir los costes de las empresas.

Las partes interesadas se mostraron de acuerdo en que con la opción 5 (autorización previa y voluntaria) no podían eliminarse los obstáculos existentes al reconocimiento mutuo. Básicamente, generaría costes. Por ejemplo, en el sector de los biocidas se calculó que los costes administrativos relacionados con este procedimiento se situarían entre 18 y 20 millones EUR anuales.

Dada la complejidad y la variedad de los productos que entran en el ámbito de aplicación del reconocimiento mutuo, es muy difícil proporcionar una evaluación cuantitativa de los beneficios. La opción 4 combinada con la 2 aumentaría la concienciación y el conocimiento acerca del reconocimiento mutuo, al tiempo que aportaría seguridad jurídica a su aplicación y mejoraría la cooperación administrativa entre Estados miembros. No solo más operadores económicos serían conscientes de la posibilidad de entrar en nuevos mercados sin realizar cambios adicionales en sus productos, sino que aquellos que ya conocen el reconocimiento mutuo, pero son reacios a utilizarlo, confiarían más en el sistema. En particular, se facilitaría la introducción en el mercado de productos comercializados legalmente en otros Estados miembros delimitando y racionalizando las discusiones sobre si el producto puede o no entrar en el mercado sobre la base del reconocimiento mutuo y reduciendo el riesgo de que se deniegue el acceso al mercado. Ello disminuiría de manera significativa los costes de las empresas relacionados con la información, la adaptación, los retrasos en la entrada en el mercado y las oportunidades perdidas. Los Estados miembros también se beneficiarían de esta combinación de opciones, ya que se verían incentivados a aplicar el principio de reconocimiento mutuo de manera más coherente y correcta. Una reducción de las barreras al comercio en general (véase más arriba) podría dar lugar a un aumento del comercio en el interior de la Unión por un valor superior a 100 000 millones EUR anuales.

De la misma forma, es muy difícil proporcionar una evaluación cuantitativa de los costes de las opciones preferidas. Los costes para los operadores económicos se consideran mínimos, también en el caso de la declaración de reconocimiento mutuo voluntaria, cuyos costes se han calculado como equivalentes a los de una tarea administrativa mínima (el tiempo medio que tardaría un operador económico en cumplimentar la declaración sería de 20 minutos). Los Estados miembros y la Comisión soportarían algunos costes necesarios, calculados de la manera siguiente: los costes relacionados con la opción consistente en Derecho indicativo serían los de organización y coordinación de los actos de concienciación y formación (500 000 EUR), así como los relacionados con el programa de intercambio de funcionarios (100 000 EUR). El mecanismo de resolución de problemas conllevaría un aumento de la carga de trabajo para la Comisión, reflejado en el personal encargado de los recursos (3 o 4 EJC adicionales). El refuerzo de la cooperación administrativa entre Estados miembros también conlleva algunos costes, calculados en 1 200 000 EUR anuales.

- **Adecuación regulatoria y simplificación**

La presente iniciativa se ha vinculado al programa REFIT debido a las repercusiones que el mal funcionamiento del reconocimiento mutuo tiene en el funcionamiento del mercado interior. En la Evaluación se estudió cómo podían reducirse las cargas reguladoras. Se llegó a la conclusión de que el funcionamiento inadecuado del reconocimiento mutuo es, de hecho, una carga reguladora que origina barreras al comercio. Por tanto, todo esfuerzo por mejorar el funcionamiento del reconocimiento mutuo daría lugar a una simplificación para las empresas, como la facilitación del acceso a nuevos mercados. La introducción de una declaración voluntaria de reconocimiento mutuo tendrá un impacto importante en la reducción de las cargas administrativas para los operadores económicos. La racionalización de los procedimientos para acceder al mercado y comunicarse con las autoridades nacionales facilitará el acceso a los mercados y, por tanto, reducirá los costes para los operadores económicos. Por otro lado, la mejora de la cooperación y la comunicación entre autoridades aumentará la confianza y, por tanto, reducirá los plazos al evaluar las mercancías que se encuentran en el mercado.

4. REPERCUSIONES PRESUPUESTARIAS

Como se pone de relieve en la ficha financiera, se necesitan para la propuesta recursos humanos y administrativos, así como créditos de operaciones.

5. OTROS ELEMENTOS

- **Planes de ejecución y modalidades de seguimiento, evaluación e información**

Cada 5 años, la Comisión evaluará el Reglamento y presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo. Por medio de este informe evaluará el funcionamiento del Reglamento y del principio de reconocimiento mutuo, basándose, cuando proceda, en los criterios de eficacia, eficiencia, pertinencia, coherencia y valor añadido de la Unión, así como su impacto en la libre circulación de mercancías y en el mercado interior de mercancías, a partir de los comentarios obtenidos de las partes interesadas, incluida información pertinente procedente de los Estados miembros. Se tendrán en cuenta indicadores específicos que permitan evaluar las repercusiones del Reglamento, como el número de notificaciones de las autoridades competentes enviadas por medio del sistema de información y comunicación, la rapidez de los procedimientos utilizados o el número de intercambios de información entre autoridades competentes y PCP.

- **Explicación detallada de las disposiciones específicas de la propuesta**

En el artículo 1 se determina el objeto del Reglamento, a saber, el establecimiento de normas y procedimientos para garantizar el derecho a la libre circulación de mercancías comercializadas legalmente en otro Estado miembro.

El artículo 2 define el ámbito de aplicación del Reglamento.

El artículo 3 contiene las definiciones pertinentes para el propio Reglamento.

En el artículo 4 se regula una declaración de reconocimiento mutuo para ser utilizada con carácter voluntario por los operadores económicos, con el fin de facilitar la demostración de que un producto se comercializa legalmente en otro Estado miembro. Se fijan las condiciones que debe cumplir tal declaración y se aclara que puede presentarse en línea.

En el artículo 5 se establece el procedimiento que han de seguir las autoridades competentes de los Estados miembros al determinar si las mercancías comercializadas legalmente en otro Estado miembro pueden comercializarse en su territorio con arreglo al principio de reconocimiento mutuo.

El artículo 6 contiene los requisitos que rigen la suspensión temporal de las mercancías comercializadas legalmente en otro Estado miembro cuando tales mercancías planteen riesgos graves para la salud o la seguridad o sean contrarias a la moral o la seguridad públicas.

El artículo 7 evita que se duplique la notificación a la Comisión cuando la decisión administrativa que se vaya a notificar sea también una medida que entre en el ámbito de aplicación de RAPEX.

El artículo 8 proporciona un mecanismo de resolución de problemas de reconocimiento mutuo que permite a los operadores económicos impugnar una decisión administrativa por la que se deniegue o restrinja el acceso al mercado acudiendo en primer lugar a la red SOLVIT. A petición del centro SOLVIT pertinente, dicha decisión administrativa se someterá a una evaluación por parte de la Comisión.

El artículo 9 establece las tareas de los PCP.

El artículo 10 fija el marco de cooperación administrativa entre autoridades competentes.

El artículo 11 proporciona una herramienta informática para la comunicación y el intercambio de información entre autoridades competentes de los Estados miembros y entre autoridades competentes de los Estados miembros y la Comisión.

El artículo 12 contiene la financiación de las actividades que han de llevarse a cabo en apoyo del Reglamento.

El artículo 13 aclara el modo en que se van a proteger los intereses financieros de la Unión.

El artículo 14 exige a la Comisión que presente al Parlamento Europeo y al Consejo un informe periódico sobre el funcionamiento del reconocimiento mutuo, incluido el funcionamiento del presente Reglamento.

En virtud del artículo 15 se crea un comité y se establecen las competencias de ejecución que el presente Reglamento confiere a la Comisión.

El artículo 16 deroga el Reglamento (CE) n.º 764/2008.

El artículo 17 establece la entrada en vigor y la aplicación del presente Reglamento.

En el anexo figura una plantilla estandarizada para la Declaración de Reconocimiento Mutuo.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

relativo al reconocimiento mutuo de mercancías comercializadas legalmente en otro Estado miembro

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, y en particular su artículo 114,

Vista la propuesta de la Comisión Europea,

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

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo²¹,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario,

Considerando lo siguiente:

- (1) El mercado interior implica un espacio sin fronteras interiores, en el que la libre circulación de mercancías está garantizada de acuerdo con las disposiciones de los Tratados. Están prohibidas las restricciones cuantitativas a la importación entre los Estados miembros, así como todas las medidas de efecto equivalente. Esta prohibición incluye cualquier medida nacional que pueda obstaculizar, directa o indirectamente, real o potencialmente, el comercio de mercancías en el interior de la Unión. La libre circulación de mercancías en el mercado interior está garantizada por la armonización a nivel de la Unión de normas que establecen unos requisitos comunes para la comercialización de determinadas mercancías o, en el caso de las mercancías o los aspectos de las mercancías que no entran en el ámbito de aplicación de las normas de armonización de la Unión, por la aplicación del principio de reconocimiento mutuo.
- (2) Se pueden crear obstáculos ilegales a la libre circulación de mercancías entre Estados miembros si, ante la ausencia de normas de armonización de la Unión que regulen mercancías o determinados aspectos de mercancías, la autoridad competente de un Estado miembro aplica a mercancías de ese tipo comercializadas legalmente en otro Estado miembro normas nacionales que obliguen a dichas mercancías a cumplir determinados requisitos técnicos, por ejemplo requisitos relativos a la designación, la forma, el tamaño, el peso, la composición, la presentación, el etiquetado o el embalaje. La aplicación de tales normas a mercancías comercializadas legalmente en otro Estado miembro podría ser contraria a los artículos 34 y 36 del Tratado, incluso si se aplican indistintamente a todas las mercancías.
- (3) El principio de reconocimiento mutuo procede de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea. Con arreglo a este principio, los Estados miembros no pueden prohibir la venta en su territorio de mercancías comercializadas legalmente en

²¹ DO C [...] de [...], p. [...].

otro Estado miembro ni siquiera cuando tales mercancías han sido producidas o fabricadas de conformidad con diferentes normas técnicas. No obstante, este principio no es absoluto. Los Estados miembros pueden oponerse a la comercialización de mercancías comercializadas legalmente en otro Estado miembro cuando las restricciones estén justificadas por alguna de las razones que figuran en el artículo 36 del Tratado o sobre la base de otras razones imperiosas de interés público, en ambos casos de manera proporcionada al objetivo perseguido.

- (4) El concepto de razón imperiosa de interés público es un concepto en evolución desarrollado por el Tribunal de Justicia en su jurisprudencia en relación con los artículos 34 y 36 del Tratado. Dicho concepto abarca, entre otras cosas, la eficacia de la supervisión fiscal, la equidad de las transacciones comerciales, la protección de los consumidores, la protección del medio ambiente, el mantenimiento de la diversidad de la prensa y el riesgo de socavar gravemente el equilibrio financiero del sistema de seguridad social. Las razones imperiosas, cuando existan diferencias legítimas entre Estados miembros, pueden justificar la aplicación de normas nacionales por parte de las autoridades competentes. Sin embargo, tales decisiones deben estar debidamente justificadas, y ha de respetarse siempre el principio de proporcionalidad, teniendo en cuenta si la autoridad competente ha tomado realmente la decisión menos restrictiva posible. Por otro lado, las decisiones administrativas por las que se restringe o deniega el acceso al mercado de las mercancías comercializadas legalmente en otro Estado miembro no deben basarse en el mero hecho de que las mercancías objeto de evaluación cumplen el objetivo público legítimo perseguido por el Estado miembro de manera distinta a como lo hacen las mercancías nacionales en ese mismo Estado miembro.
- (5) El Reglamento (CE) n.º 764/2008²² se adoptó para facilitar la aplicación del principio de reconocimiento mutuo estableciendo procedimientos para minimizar la posibilidad de crear obstáculos ilegales a la libre circulación de mercancías que ya se comercializan legalmente en otro Estado miembro. Pese a la adopción de dicho Reglamento, todavía persisten muchos problemas en relación con la aplicación del principio de reconocimiento mutuo. La evaluación realizada entre 2014 y 2016 puso de manifiesto que dicho principio no funciona como debería, y que el Reglamento (CE) n.º 764/2008 ha tenido un efecto limitado en la facilitación de su aplicación. Las herramientas y garantías procedimentales introducidas por el Reglamento (CE) n.º 764/2008 no han logrado su objetivo de mejorar la aplicación del principio de reconocimiento mutuo. Por ejemplo, la red de PCP que creó para proporcionar a los operadores económicos información sobre las normas nacionales aplicables y la aplicación del reconocimiento mutuo apenas es conocida o utilizada por dichos operadores. En el seno de la red, las autoridades nacionales no cooperan lo suficiente. El requisito de notificación de las decisiones administrativas por las que se deniega o restringe el acceso al mercado rara vez se cumple. Como consecuencia de ello, persisten los obstáculos a la libre circulación de mercancías en el mercado interior.
- (6) En diciembre de 2013, en las Conclusiones sobre la política del mercado único adoptadas por el Consejo de Competitividad, se dijo que, a fin de mejorar las condiciones marco para las empresas y los consumidores en el mercado único, debían emplearse adecuadamente todos los instrumentos pertinentes, incluido el reconocimiento mutuo. El Consejo invitó a la Comisión a informar sobre los casos en los que el funcionamiento del principio de reconocimiento mutuo sigue siendo

²² DO L 218 de 13.8.2008, p. 21.

inadecuado o problemático. En sus Conclusiones sobre la política del mercado único de febrero de 2015, el Consejo de Competitividad instó a la Comisión a tomar medidas para garantizar el funcionamiento efectivo del principio de reconocimiento mutuo y a presentar propuestas al respecto.

- (7) El Reglamento (CE) n.º 764/2008 presenta algunas deficiencias, por lo que debe revisarse y reforzarse. En aras de la claridad, el Reglamento (CE) n.º 764/2008 debe ser sustituido por el presente Reglamento. El presente Reglamento debe establecer procedimientos claros para garantizar la libre circulación de las mercancías comercializadas legalmente en otro Estado miembro y para velar por que la libre circulación solo pueda restringirse cuando los Estados miembros tengan razones legítimas de interés público para ello y la restricción sea proporcionada. Garantiza el respeto, por parte de los operadores económicos y las autoridades nacionales, de los derechos y obligaciones existentes que se derivan del principio de reconocimiento mutuo.
- (8) El presente Reglamento no debe ir en detrimento de una mayor armonización de las condiciones de comercialización de las mercancías, cuando proceda, con vistas a mejorar el funcionamiento del mercado interior.
- (9) Los obstáculos al comercio también pueden derivarse de otro tipo de medidas comprendidas en el ámbito de aplicación de los artículos 34 y 36 del Tratado. Entre dichas medidas pueden figurar, por ejemplo, las especificaciones técnicas establecidas para los procedimientos de contratación pública o las obligaciones de uso de lenguas oficiales en los Estados miembros. No obstante, dichas medidas no deben constituir normas técnicas nacionales a tenor del presente Reglamento ni deben entrar en su ámbito de aplicación.
- (10) A veces las normas técnicas nacionales cobran efecto en un Estado miembro por medio de un procedimiento de autorización previa que exige que, antes de poder introducir en el mercado una mercancía, debe obtenerse la aprobación formal de una autoridad competente. La existencia de un procedimiento de autorización previa en sí mismo limita la libre circulación de mercancías. Por tanto, para que dicho procedimiento esté justificado por lo que respecta al principio fundamental de la libre circulación de mercancías en el mercado interior, debe perseguir un objetivo de interés público reconocido por el Derecho de la Unión, y ha de ser proporcionado y no discriminatorio. Para evaluar si el procedimiento es compatible con el Derecho de la Unión, se tiene en consideración la jurisprudencia del Tribunal de Justicia. Como consecuencia de ello, deben excluirse del ámbito de aplicación del presente Reglamento las decisiones administrativas por las que se deniegue o restrinja el acceso de una mercancía al mercado únicamente por no contar con una autorización previa válida. No obstante, cuando se presente una solicitud de autorización previa obligatoria para una mercancía, toda decisión administrativa en virtud de la cual se tenga la intención de rechazar la solicitud basándose en una norma técnica aplicable en el Estado miembro en cuestión debe tratarse de conformidad con el presente Reglamento, de manera que el solicitante pueda acogerse a la protección procedimental prevista en él.
- (11) Es importante aclarar que entre los tipos de mercancías que entran en el ámbito de aplicación del presente Reglamento se encuentran los productos agrícolas. El término «productos agrícolas» abarca también los productos de la pesca, como se establece en el artículo 38, apartado 1, del Tratado.

- (12) Es importante aclarar que el término «productor» no solo se refiere al fabricante de la mercancía, sino también a la persona que se presenta como el productor de la mercancía, como en el caso de los productos agrícolas, que no se obtienen por medio de un proceso de fabricación.
- (13) Deben quedar excluidas del ámbito de aplicación del presente Reglamento las decisiones de los órganos jurisdiccionales nacionales que evalúen la legalidad de los asuntos en los que, debido a la aplicación de una norma técnica nacional, no se conceda el acceso al mercado de un Estado miembro a mercancías comercializadas legalmente en otro Estado miembro, así como las decisiones de los órganos jurisdiccionales nacionales que impongan sanciones.
- (14) Para beneficiarse del principio de reconocimiento mutuo, las mercancías deben comercializarse legalmente en otro Estado miembro. Debe aclararse que, para que se considere que una mercancía se comercializa legalmente en otro Estado miembro, esta ha de cumplir las normas pertinentes aplicables en ese Estado miembro y debe estar disponible para los usuarios finales de dicho Estado miembro.
- (15) Las pruebas que se exigen para demostrar que las mercancías se comercializan legalmente en otro Estado miembro varían significativamente de un Estado miembro a otro. Ello es causa de cargas, retrasos innecesarios y costes adicionales para los operadores económicos, e impide a las autoridades nacionales obtener la información necesaria para evaluar las mercancías en el momento oportuno. Esto puede obstaculizar la aplicación del principio de reconocimiento mutuo. Por tanto, es fundamental que para los operadores económicos resulte más fácil demostrar que sus mercancías se comercializan legalmente en otro Estado miembro. Los operadores económicos deben poder beneficiarse de un proceso de autodeclaración que proporcione a las autoridades competentes toda la información necesaria sobre las mercancías y su conformidad con las normas aplicables en el otro Estado miembro. El uso de tal declaración no impide a las autoridades nacionales tomar una decisión por la que se restrinja el acceso al mercado, a condición de que dicha decisión sea proporcionada y respete el principio de reconocimiento mutuo y el presente Reglamento.
- (16) El productor, o su representante, debe ser el encargado de introducir la información en la declaración de reconocimiento mutuo, ya que es quien mejor conoce las mercancías. No obstante, puede que quien tenga la información relativa a la puesta de las mercancías a disposición de los usuarios finales en el Estado miembro en cuestión sea un importador o un distribuidor, y no el productor. Por tanto, debe poder introducir esta información otro operador económico en lugar del productor.
- (17) La declaración de reconocimiento mutuo debe seguir proporcionando información exacta y completa sobre las mercancías en cualquier momento futuro. Así pues, debe mantenerse actualizada, según proceda, para reflejar los cambios, por ejemplo los cambios en las normas técnicas pertinentes.
- (18) Al objeto de garantizar la exhaustividad de la información proporcionada en una declaración de reconocimiento mutuo, debe establecerse una estructura armonizada para el uso de tales declaraciones por parte de los operadores económicos que deseen presentarlas.
- (19) Es importante velar por que tales declaraciones se completen de manera verídica y exacta. Por tanto, es necesario que sean los operadores económicos los responsables de la información contenida en la declaración.

- (20) A fin de mejorar la eficiencia y la competitividad de las empresas que operan en el ámbito no armonizado, debe ser posible disponer de nuevas tecnologías de la información que faciliten la presentación de la declaración de reconocimiento mutuo. Para ello, los operadores económicos deben poder completar su declaración en línea.
- (21) El presente Reglamento también debe aplicarse a las mercancías que solo entran en el ámbito de la legislación de armonización de la Unión parcialmente. Cuando, con arreglo a la legislación de armonización de la Unión, se exija a los operadores económicos que elaboren una declaración UE de conformidad para demostrar que cumplen dicha legislación, debe permitirse que la información proporcionada en la declaración de reconocimiento mutuo con arreglo al presente Reglamento se incluya como parte de la declaración UE de conformidad.
- (22) Cuando los productores decidan no utilizar el mecanismo de declaración de reconocimiento mutuo, debe corresponder al Estado miembro solicitar la información que considere necesaria para evaluar las mercancías, teniendo en cuenta debidamente el principio de proporcionalidad.
- (23) De conformidad con la Directiva (UE) 2015/1535 del Parlamento Europeo y del Consejo, los Estados miembros deben comunicar a la Comisión y a los demás Estados miembros todo proyecto de reglamento técnico relativo a cualquier producto, incluidos los productos agrícolas y de la pesca, y una notificación referente a las razones por las cuales es necesaria la adopción de dicho reglamento. No obstante, es necesario garantizar que, tras la adopción de este reglamento técnico nacional, se aplique correctamente el principio de reconocimiento mutuo en casos individuales a mercancías específicas. El presente Reglamento debe establecer procedimientos para la aplicación del principio de reconocimiento mutuo en casos individuales, por ejemplo exigiendo a los Estados miembros que indiquen las normas técnicas nacionales en las que se basa la decisión administrativa y la razón legítima de interés público que justifica dicha decisión. No obstante, este requisito no obliga a los Estados miembros a justificar la norma técnica nacional en sí, sino la aplicación de esa norma técnica nacional con respecto a un producto comercializado legalmente en otro Estado miembro.
- (24) Dado que las decisiones por las que se deniega o restringe el acceso al mercado de mercancías ya comercializadas legalmente en otro Estado miembro deben ser una excepción al principio fundamental de la libre circulación de mercancías, conviene establecer un procedimiento claro destinado a garantizar que tales decisiones cumplan las obligaciones existentes derivadas del principio de reconocimiento mutuo. Dicho procedimiento garantiza que las decisiones sean proporcionadas y respeten el principio de reconocimiento mutuo y el presente Reglamento.
- (25) Cuando una autoridad competente está evaluando unas mercancías antes de decidir si debe o no denegar o restringir su acceso al mercado, no debe poder tomar decisiones por las que se suspenda dicho acceso, salvo cuando sea necesaria una intervención rápida para evitar daños a la seguridad o la salud de los usuarios o para impedir que las mercancías se comercialicen cuando haya una prohibición general de comercialización de dichas mercancías por razones de moral o seguridad públicas, como, por ejemplo, la prevención de un delito.

- (26) El Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo²³ establece un sistema de acreditación que garantiza la aceptación mutua del nivel de competencia de los organismos de evaluación de la conformidad. Por tanto, las autoridades competentes de los Estados miembros no deben rechazar los informes de ensayo y certificados emitidos por un organismo de evaluación de la conformidad acreditado por razones de falta de competencia. Por otro lado, para evitar en la medida de lo posible que se dupliquen los ensayos y procedimientos que ya se han realizado en otro Estado miembro, los Estados miembros también deben aceptar los informes de ensayo y certificados emitidos por otros organismos de evaluación de la conformidad con arreglo al Derecho de la Unión. Debe exigirse a las autoridades competentes que tengan en cuenta como es debido el contenido de los informes de ensayo o certificados presentados.
- (27) La Directiva 2001/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo²⁴ especifica que solo pueden introducirse en el mercado productos seguros, y establece las obligaciones de los productores y los distribuidores con respecto a la seguridad de los productos. Permite a las autoridades prohibir todo producto peligroso con efecto inmediato o prohibir temporalmente, durante el período necesario para efectuar las diferentes inspecciones, verificaciones o evaluaciones de seguridad, todo producto que pueda ser peligroso. Describe, asimismo, el procedimiento que han de seguir las autoridades para aplicar medidas apropiadas como las que figuran en su artículo 8, apartado 1, letras b) a f), en caso de que los productos planteen un riesgo, y establece también la obligación de notificar dichas medidas a la Comisión y a los demás Estados miembros. Por tanto, las autoridades competentes deben poder seguir aplicando dicha Directiva y, en particular, lo dispuesto en su artículo 8, apartado 1, letras d) a f), y apartado 3.
- (28) El Reglamento (CE) n.º 178/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁵ establece, entre otras cosas, un sistema de alerta rápida destinado a notificar los riesgos, directos o indirectos, para la salud humana que se deriven de alimentos o piensos. Obliga a los Estados miembros a notificar a la Comisión inmediatamente, a través del sistema de alerta rápida, toda medida que adopten para restringir la introducción en el mercado de alimentos o piensos, retirarlos del mercado o recuperarlos con el fin de proteger la salud humana y que exija una acción rápida. Las autoridades competentes deben poder seguir aplicando dicho Reglamento y, en particular, lo dispuesto en su artículo 50, apartado 3, y en su artículo 54.
- (29) El Reglamento (UE) 2017/625 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁶ establece un marco armonizado de la Unión para la organización de controles oficiales y otras actividades oficiales a lo largo de toda la cadena agroalimentaria, teniendo en cuenta las normas sobre controles oficiales establecidas en el Reglamento (CE) n.º 882/2004 y en la legislación sectorial pertinente. Establece un procedimiento específico para

²³ Reglamento (CE) n.º 765/2008 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 9 de julio de 2008, por el que se establecen los requisitos de acreditación y vigilancia del mercado relativos a la comercialización de los productos y por el que se deroga el Reglamento (CEE) n.º 339/93 (DO L 218 de 13.8.2008, p. 30).

²⁴ DO L 11 de 15.1.2002, p. 4.

²⁵ DO L 31 de 1.2.2002, p. 1.

²⁶ Reglamento (UE) 2017/625 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2017, relativo a los controles y otras actividades oficiales realizados para garantizar la aplicación de la legislación sobre alimentos y piensos, y de las normas sobre salud y bienestar de los animales, sanidad vegetal y productos fitosanitarios, y por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 999/2001, (CE) n.º 396/2005, (CE) n.º 1069/2009, (CE) n.º 1107/2009, (UE) n.º 1151/2012, (UE) n.º 652/2014, (UE) 2016/429 y (UE) 2016/2031 del Parlamento Europeo y del Consejo, los Reglamentos (CE) n.º 1/2005 y (CE) n.º 1099/2009 del Consejo, y las Directivas 98/58/CE, 1999/74/CE, 2007/43/CE, 2008/119/CE y 2008/120/CE del Consejo, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 854/2004 y (CE) n.º 882/2004 del Parlamento Europeo y del Consejo, las Directivas 89/608/CEE, 89/662/CEE, 90/425/CEE, 91/496/CEE, 96/23/CE, 96/93/CE y 97/78/CE del Consejo y la Decisión 92/438/CEE del Consejo (Reglamento sobre controles oficiales) (DO L 95 de 7.4.2017, p. 1).

garantizar que el operador económico ponga remedio a una situación de incumplimiento de las normas en materia de alimentos y piensos y de salud y bienestar animales. Las autoridades competentes deben poder seguir aplicando dicho Reglamento y, en particular, lo dispuesto en su artículo 138.

- (30) Toda decisión administrativa adoptada por las autoridades competentes de los Estados miembros con arreglo al presente Reglamento debe especificar las vías de recurso disponibles, de manera que los operadores económicos puedan incoar procedimientos ante el órgano jurisdiccional nacional competente. Las decisiones también deben hacer referencia al procedimiento de resolución de problemas que se establece en el presente Reglamento.
- (31) Para garantizar una aplicación correcta y coherente del principio de reconocimiento mutuo, es esencial contar con soluciones eficaces para los operadores económicos que deseen recurrir a una alternativa propicia para las empresas con el fin de impugnar decisiones administrativas por las que se deniegue o restrinja el acceso al mercado. Al objeto de garantizar tales soluciones, y para evitar gastos jurídicos, en particular en el caso de las pymes, los operadores económicos deben poder recurrir a un procedimiento extrajudicial para la resolución de problemas.
- (32) La red de resolución de problemas del mercado interior (SOLVIT) es un servicio que presta la administración nacional de cada Estado miembro con el fin de encontrar soluciones para los ciudadanos y las empresas cuando las autoridades públicas de otro Estado miembro vulneren sus derechos. Los principios por los que se rige el funcionamiento de SOLVIT se establecen en la Recomendación 2013/461/UE de la Comisión²⁷.
- (33) El sistema SOLVIT, que es gratuito, ha demostrado ser un mecanismo extrajudicial de resolución de problemas eficaz. Opera con plazos cortos y proporciona soluciones prácticas a los ciudadanos y las empresas cuando estos tienen dificultades para que las autoridades públicas reconozcan los derechos que les otorga la Unión. Por tanto, los operadores económicos deben recurrir a SOLVIT primero, antes de poder poner en marcha el mecanismo de resolución de problemas del presente Reglamento. Cuando el operador económico, el centro SOLVIT pertinente y los Estados miembros implicados se ponen de acuerdo en la solución apropiada, no deben ser necesarias nuevas medidas.
- (34) Sin embargo, cuando el enfoque informal de SOLVIT fracase y persistan serias dudas acerca de la compatibilidad de la decisión administrativa con el principio de reconocimiento mutuo, deben conferirse competencias a la Comisión para que estudie la cuestión y proporcione una evaluación que las autoridades nacionales competentes deben tener en cuenta a petición del centro SOLVIT. La intervención de la Comisión debe estar sujeta a un plazo razonable, en cumplimiento del Código Europeo de Buena Conducta Administrativa.
- (35) El dictamen de la Comisión sobre una decisión administrativa por la que se deniegue o restrinja el acceso al mercado solo debe responder a si la decisión administrativa es compatible con el principio de reconocimiento mutuo y si cumple los requisitos del presente Reglamento. Ello sin perjuicio de los poderes de la Comisión con arreglo al artículo 258 del Tratado y de la obligación de los Estados miembros de cumplir las

²⁷

Recomendación 2013/461/UE de la Comisión, de 17 de septiembre de 2013, sobre los principios por los que se rige SOLVIT (DO L 249 de 19.9.2013, p. 10).

disposiciones del Derecho de la Unión, que también permiten abordar los problemas sistémicos detectados en cuanto a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo.

- (36) Es importante para el mercado interior de mercancías que las empresas, en particular las pymes, puedan obtener información fiable y específica sobre el Derecho vigente en un determinado Estado miembro. Los PCP deben desempeñar un papel importante para facilitar la comunicación entre autoridades nacionales y operadores económicos, por medio de la difusión de información acerca de las normas sobre productos específicos y sobre el modo de aplicar el reconocimiento mutuo en su territorio. Por tanto, es necesario intensificar el papel de los PCP como los principales proveedores de información sobre todas las normas relacionadas con productos, en especial las normas nacionales que entran en el ámbito del reconocimiento mutuo.
- (37) Para facilitar la libre circulación de mercancías, debe exigirse a los PCP que proporcionen información gratuita sobre sus normas técnicas nacionales y sobre la aplicación del principio de reconocimiento mutuo. Los PCP deben estar equipados adecuadamente y contar con los recursos oportunos. De conformidad con el Reglamento [*sobre el portal digital único, COM(2017) 256*], deben proporcionar información a través de un sitio web y estar sujetos a los criterios de calidad exigidos en dicho Reglamento.
- (38) La cooperación entre autoridades competentes es esencial para el buen funcionamiento del principio de reconocimiento mutuo y para crear una cultura de reconocimiento mutuo. Por tanto, debe exigirse a los PCP y a las autoridades nacionales competentes que cooperen y se intercambien información y conocimientos especializados para garantizar una aplicación correcta y coherente tanto del principio como del presente Reglamento.
- (39) A efectos de la notificación de las decisiones administrativas por las que se deniega o restringe el acceso al mercado, de la comunicación entre los PCP y de la garantía de cooperación administrativa, es necesario proporcionar a los Estados miembros acceso a un sistema de información y comunicación.
- (40) A fin de garantizar unas condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁸.
- (41) Cuando, a los fines del presente Reglamento, sea necesario proceder al tratamiento de datos personales, este debe realizarse de conformidad con el Derecho de la Unión sobre la protección de datos personales. Todo tratamiento de datos personales en el marco del presente Reglamento estará sujeto al Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo²⁹ y al Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo³⁰, según proceda.
- (42) Para proporcionar información sobre la aplicación del Reglamento y sobre su impacto en la libre circulación de mercancías, deben establecerse unos mecanismos de

²⁸ Reglamento (UE) n.º 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 16 de febrero de 2011, por el que se establecen las normas y los principios generales relativos a las modalidades de control por parte de los Estados miembros del ejercicio de las competencias de ejecución por la Comisión.

²⁹ Reglamento (UE) 2016/679 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 27 de abril de 2016, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales y a la libre circulación de estos datos y por el que se deroga la Directiva 95/46/CE (Reglamento general de protección de datos) (DO L 119 de 4.5.2016, p. 1).

³⁰ Reglamento (CE) n.º 45/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de diciembre de 2000, relativo a la protección de las personas físicas en lo que respecta al tratamiento de datos personales por las instituciones y los organismos comunitarios y a la libre circulación de estos datos (DO L 8 de 12.1.2001, p. 1).

seguimiento fiables y eficientes. Estos mecanismos no deben exceder de lo necesario para alcanzar tales objetivos.

- (43) Al objeto de aumentar la concienciación acerca del principio de reconocimiento mutuo y garantizar la aplicación correcta y coherente del presente Reglamento, la Unión debe financiar campañas de concienciación y otras actividades relacionadas destinadas a reforzar la confianza y la cooperación entre autoridades competentes y operadores económicos.
- (44) Para poner remedio a la ausencia de datos exactos relacionados con el funcionamiento del principio de reconocimiento mutuo y sus repercusiones en el mercado único de mercancías, la Unión debe financiar la recogida de tales datos.
- (45) Los intereses financieros de la Unión deben ser protegidos mediante medidas proporcionadas a lo largo de todo el ciclo del gasto, incluidas la prevención, la detección y la investigación de irregularidades, la recuperación de los fondos perdidos, indebidamente pagados o mal utilizados y, en su caso, la imposición de sanciones administrativas y financieras.
- (46) La Comisión debe llevar a cabo una evaluación del presente Reglamento. Dicha evaluación ha de basarse en los cinco criterios de eficacia, eficiencia, pertinencia, coherencia y valor añadido, y debe proporcionar la base para las evaluaciones de impacto de posibles medidas futuras.
- (47) Conviene retrasar la aplicación del presente Reglamento para dar a las autoridades competentes y a los operadores económicos el tiempo suficiente para adaptarse a los requisitos establecidos en él.
- (48) La Comisión debe llevar a cabo una evaluación del presente Reglamento en relación con los objetivos que persigue. Para evaluar el presente Reglamento, la Comisión debe utilizar los datos recogidos sobre el funcionamiento del principio de reconocimiento mutuo y sus repercusiones en el mercado único de mercancías, así como la información disponible en el sistema de información y comunicación. La Comisión debe poder pedir a los Estados miembros información adicional necesaria para la evaluación. Con arreglo al punto 22 del Acuerdo interinstitucional sobre la mejora de la legislación, de 13 de abril de 2016³¹, la evaluación, basada en la eficiencia, la eficacia, la pertinencia, la coherencia y el valor añadido, debe proporcionar la base para las evaluaciones de impacto de las opciones relativas a nuevas medidas.
- (49) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, garantizar una aplicación sencilla, coherente y correcta del principio de reconocimiento mutuo, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros y, por consiguiente, debido a su dimensión y efecto, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad enunciado en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en ese mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.

³¹

DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Capítulo I

Disposiciones generales

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece normas y procedimientos relativos a la aplicación, por parte de los Estados miembros, del principio de reconocimiento mutuo en casos individuales, en relación con mercancías comercializadas legalmente en otro Estado miembro y ateniéndose a lo dispuesto en los artículos 34 y 36 del Tratado.

El presente Reglamento también regula el establecimiento y el mantenimiento de puntos de contacto de productos en los Estados miembros, así como la cooperación y el intercambio de información en el contexto del principio de reconocimiento mutuo.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplica a las mercancías de cualquier tipo, incluidos los productos agrícolas, y a las decisiones administrativas adoptadas o por adoptar por parte de una autoridad competente de un Estado miembro («el Estado miembro de destino») en relación con cualquiera de esas mercancías comercializada legalmente en otro Estado miembro, cuando la decisión cumpla los criterios siguientes:
 - a) se basa en una norma técnica nacional aplicable en el Estado miembro de destino;
 - b) su efecto, directo o indirecto, es denegar o restringir el acceso al mercado en el Estado miembro de destino.
2. La referencia en el apartado 1 a «decisiones administrativas» incluye cualquier medida administrativa que tenga el mismo efecto jurídico, o sustancialmente el mismo efecto jurídico, que una decisión.
3. A efectos del presente Reglamento, se entiende por «norma técnica nacional» cualquier disposición de una ley, reglamento u otra disposición administrativa de un Estado miembro que se ajuste a lo siguiente:
 - a) abarca un ámbito o aspecto que no está sujeto a armonización a nivel de la Unión;
 - b) prohíbe la comercialización de mercancías o de un tipo de mercancías en el mercado nacional de ese Estado miembro o hace obligatorio su cumplimiento, de hecho o de derecho, cada vez que una mercancía, o mercancías de un tipo determinado, se comercializa en ese mercado;
 - c) se ajusta, al menos, a uno de los aspectos siguientes:
 - i) establece las características exigidas para esas mercancías o para mercancías de ese tipo, como los niveles de calidad, funcionamiento o seguridad, o las dimensiones, incluidos los requisitos aplicables a las mercancías o el tipo de mercancías respecto a la denominación con la que se venden, la terminología, los símbolos, los ensayos y los métodos de

- ensayo, el embalaje, el marcado o el etiquetado, y los procedimientos de evaluación de la conformidad;
- ii) impone a esas mercancías, o a mercancías de ese tipo, otros requisitos destinados a proteger a los consumidores o el medio ambiente y que afectan al ciclo de vida de las mercancías tras su comercialización en el mercado nacional de ese Estado miembro, como las condiciones de uso, el reciclaje, la reutilización o la eliminación, cuando tales condiciones pueden afectar significativamente a la composición o la naturaleza de las mercancías, o del tipo de mercancías, o a su comercialización en el mercado nacional de ese Estado miembro.
4. El apartado 3, letra c), inciso i), también abarca los métodos y procesos de producción utilizados con respecto a los productos agrícolas que se contemplan en el artículo 38, apartado 1, párrafo segundo, del Tratado o a los productos destinados al consumo humano o animal, así como los métodos y procesos de producción relacionados con otros productos, cuando influyen en sus características.
5. Si bien un requisito de autorización previa no constituye por sí mismo una norma técnica nacional a efectos del presente Reglamento, una decisión por la que se rechace la autorización previa sobre la base de una norma técnica nacional puede entrar en el ámbito del presente Reglamento si cumple los demás requisitos del apartado 1.
6. El presente Reglamento no se aplica a:
- a) las decisiones de naturaleza judicial adoptadas por órganos jurisdiccionales nacionales;
- b) las decisiones de naturaleza judicial adoptadas por autoridades garantes del cumplimiento en el transcurso de la investigación o persecución de delitos por lo que se refiere a la terminología, los símbolos o cualquier referencia material a organizaciones o actos inconstitucionales o delictivos de carácter racista, discriminatorio o xenófobo.
7. Los artículos 5 y 6 no afectarán a la aplicación de las disposiciones siguientes:
- a) el artículo 8, apartado 1, letras d) a f), o apartado 3, de la Directiva 2001/95/CE;
- b) el artículo 50, apartado 3, letra a), y el artículo 54 del Reglamento (CE) n.º 178/2002;
- c) el artículo 138 del Reglamento (UE) 2017/625.

Artículo 3 **Definiciones**

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «comercializada legalmente en otro Estado miembro»: aplicado a mercancías o a tipos de mercancías, que cumplen las normas pertinentes aplicables en ese Estado miembro y se ponen a disposición de los usuarios finales en él;
- 2) «comercialización en el mercado nacional de un Estado miembro»: todo suministro, remunerado o gratuito, de una mercancía para su distribución, consumo o utilización en el mercado, dentro del territorio del Estado miembro en cuestión, en el transcurso de una actividad comercial;

- 3) «restringir el acceso al mercado»: imponer el cumplimiento de condiciones para que las mercancías puedan comercializarse en el mercado nacional del Estado miembro pertinente, o para que puedan mantenerse en ese mercado, exigiendo, en cualquiera de los casos, la modificación de una o varias características de dichas mercancías, con arreglo a lo descrito en el artículo 2, apartado 3, letra c), inciso i), o la realización de ensayos adicionales;
- 4) «denegar el acceso al mercado»:
 - a) prohibir que las mercancías se comercialicen en el mercado nacional del Estado miembro pertinente o se mantengan en él;
 - b) exigir la retirada o la recuperación de las mercancías de ese mercado;
- 5) «autorización previa»: procedimiento administrativo establecido en el Derecho de un Estado miembro según el cual, a petición de un operador económico, la autoridad competente de dicho Estado miembro debe dar su aprobación formal antes de que las mercancías puedan ser comercializadas en el mercado nacional de dicho Estado miembro;
- 6) «productor»: toda persona física o jurídica que fabrique las mercancías, o encargue su diseño o fabricación, y las comercialice con su nombre o marca, o toda persona física o jurídica que, al poner su nombre, marca u otro rasgo distintivo en las mercancías, se presente como su productor;
- 7) «representante autorizado»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión que haya recibido un mandato por escrito del productor para actuar en su nombre por lo que respecta a la comercialización de las mercancías en el mercado nacional en cuestión;
- 8) «importador»: toda persona física o jurídica establecida en la Unión que comercializa por primera vez en el mercado de la Unión las mercancías procedentes de un tercer país;
- 9) «distribuidor»: toda persona física o jurídica en la cadena de suministro establecida en la Unión, distinta del productor o el importador, que comercializa en el mercado nacional del Estado miembro pertinente las mercancías;
- 10) «operador económico»: el productor, el representante autorizado, el importador o el distribuidor;
- 11) «usuario final»: toda persona física o jurídica, residente o establecida en la Unión, a cuya disposición se hayan puesto las mercancías como consumidor, al margen de cualquier actividad comercial, empresarial, artesanal o profesional, o como usuario final profesional en el transcurso de sus actividades industriales o profesionales;
- 12) «razón legítima de interés público»: cualquiera de las razones que figuran en el artículo 36 del Tratado u otras razones imperiosas de interés público.

Capítulo II

Procedimientos relativos a la aplicación del principio de reconocimiento mutuo en casos individuales

Artículo 4

Declaración de reconocimiento mutuo

1. El productor de mercancías, o de mercancías de un tipo determinado, que hayan sido o vayan a ser comercializadas en el mercado nacional de un Estado miembro («el Estado miembro de destino») podrá elaborar una declaración («declaración de reconocimiento mutuo») para demostrar a las autoridades competentes del Estado miembro de destino que las mercancías, o las mercancías de ese tipo, se comercializan legalmente en otro Estado miembro.

Alternativamente, el productor podrá mandar a su representante autorizado que elabore una declaración en su nombre.

No obstante, cualquier operador económico podrá completar la información específica relacionada con la comercialización de las mercancías, o del tipo de mercancías, en la declaración de reconocimiento mutuo.
2. La declaración de reconocimiento mutuo deberá tener la estructura especificada en el anexo y contener la información en él indicada.

Se completará la declaración en una de las lenguas oficiales de la Unión y, cuando dicha lengua no sea la exigida por el Estado miembro de destino, los operadores económicos la traducirán a la lengua o lenguas exigidas por este.
3. Los operadores económicos serán responsables del contenido y la exactitud de la información que faciliten en la declaración de reconocimiento mutuo.
4. Los operadores económicos velarán por que la declaración se mantenga actualizada en todo momento, a fin de reflejar cualquier cambio en la información por ellos facilitada en la declaración.
5. La declaración de reconocimiento mutuo podrá ser entregada a la autoridad competente del Estado miembro de destino para que lleve a cabo una evaluación con arreglo al artículo 5. Podrá ser entregada en papel o por medios electrónicos.
6. Los operadores económicos podrán colgar la declaración en un sitio web, siempre y cuando se cumplan las condiciones siguientes:
 - a) el tipo o la serie de mercancías objeto de la declaración son fácilmente reconocibles en el sitio web;
 - b) se lleva a cabo un seguimiento del sitio web para garantizar la disponibilidad de la declaración y el acceso a ella;
 - c) se facilitan instrucciones sobre cómo navegar por el sitio web y cómo acceder a la declaración.
7. Si se entrega una declaración de reconocimiento mutuo a una autoridad competente del Estado miembro de destino de conformidad con los requisitos del presente artículo, entonces, a efectos de la evaluación de las mercancías con arreglo al artículo 5:

- a) la autoridad competente aceptará la declaración, junto con cualquier prueba que exija razonablemente para verificar la información que contiene, y la considerará suficiente para demostrar que las mercancías se comercializan legalmente en otro Estado miembro; y
 - b) la autoridad competente no exigirá ninguna otra información ni documentación a ningún operador económico para demostrar que las mercancías se comercializan legalmente en otro Estado miembro.
8. Si no se entrega una declaración de reconocimiento mutuo a una autoridad competente del Estado miembro de destino de conformidad con los requisitos del presente artículo, la autoridad competente podrá pedir a cualquier operador económico que facilite la documentación y la información que figuran a continuación para demostrar, a efectos de la evaluación con arreglo al artículo 5, que las mercancías se comercializan legalmente en otro Estado miembro:
- a) cualquier información pertinente relativa a las características de las mercancías o del tipo de mercancías en cuestión;
 - b) cualquier información pertinente sobre la comercialización legal de las mercancías en otro Estado miembro;
 - c) cualquier otra información que la autoridad competente considere útil para los fines de su evaluación.
9. Cuando las mercancías objeto de la declaración de reconocimiento mutuo que se entregue estén también sujetas a un acto de la Unión que exija una declaración UE de conformidad, la declaración de reconocimiento mutuo podrá incluirse como parte de la declaración UE de conformidad.

Artículo 5

Evaluación de las mercancías

1. Cuando la autoridad competente de un Estado miembro tenga dudas sobre mercancías que, según el operador económico, se comercializan legalmente en otro Estado miembro, se pondrá en contacto inmediatamente con el operador económico en cuestión y llevará a cabo una evaluación de las mercancías.
2. Cuando lleve a cabo la evaluación contemplada en el apartado 1, la autoridad competente del Estado miembro tendrá debidamente en cuenta el contenido de los informes de ensayo o certificados emitidos por un organismo de evaluación de la conformidad y facilitados por cualquier operador económico como parte de la evaluación. Las autoridades competentes de los Estado miembros no podrán rechazar los informes de ensayo o certificados emitidos por un organismo de evaluación de la conformidad acreditado para la actividad de evaluación de la conformidad en el campo adecuado con arreglo al Reglamento (CE) n.º 765/2008 por razones de competencia de dicho organismo.
3. Cuando, al completar la evaluación contemplada en el apartado 1, la autoridad competente de un Estado miembro tome una decisión administrativa con respecto a las mercancías, comunicará dicha decisión en un plazo de veinte días hábiles al operador económico pertinente al que se hace referencia en el apartado 1, a la Comisión y a los demás Estados miembros. La notificación a la Comisión y a los demás Estados miembros se realizará por medio del sistema contemplado en el artículo 11.

4. En la decisión administrativa contemplada en el apartado 3 se indicarán las razones de la decisión de manera suficientemente detallada y razonada para permitir que se realice una evaluación de su compatibilidad con el principio de reconocimiento mutuo y con los requisitos del presente Reglamento.
5. Se incluirá, en particular, la información siguiente:
 - a) la norma técnica nacional en la que se basa la decisión;
 - b) la razón legítima de interés público que justifica la decisión;
 - c) las pruebas técnicas o científicas consideradas, incluido cualquier avance técnico o científico que haya tenido lugar desde que se adoptó la norma técnica nacional;
 - d) un resumen de los argumentos presentados por el operador económico pertinente;
 - e) las pruebas que demuestren que la decisión es adecuada para alcanzar el objetivo perseguido y que no excede de lo necesario para alcanzarlo.
6. En la decisión administrativa contemplada en el apartado 3 se indicarán las vías de recurso disponibles con arreglo al Derecho vigente del Estado miembro en cuestión y los plazos aplicables a dichas vías de recurso, y se incluirá, además, una referencia al procedimiento del artículo 8.
7. La decisión administrativa contemplada en el apartado 3 no entrará en vigor hasta que no haya sido notificada al operador económico pertinente conforme a dicho apartado.

Artículo 6

Suspensión temporal del acceso al mercado

1. Mientras la autoridad competente de un Estado miembro esté llevando a cabo una evaluación de las mercancías con arreglo al artículo 5 solo suspenderá temporalmente la comercialización de dichas mercancías en el mercado nacional de dicho Estado miembro si se da una de las situaciones siguientes:
 - a) en condiciones normales o razonablemente previsibles de uso, las mercancías plantean un riesgo grave, incluido un riesgo cuyos efectos no sean inmediatos, que requiere la rápida intervención de la autoridad competente;
 - b) existe una prohibición generalizada de comercialización en el mercado nacional de ese Estado miembro de las mercancías, o de mercancías de ese tipo, por razones de moral o seguridad públicas.
2. La autoridad competente del Estado miembro notificará inmediatamente al operador económico pertinente, a la Comisión y a los demás Estados miembros toda suspensión con arreglo al apartado 1. La notificación a la Comisión y a los demás Estados miembros se realizará por medio del sistema contemplado en el artículo 11. En los casos que entren en el ámbito de aplicación de la letra a) del apartado 1 del presente artículo, la notificación irá acompañada de una justificación técnica o científica que demuestre el motivo por el cual se considera que el asunto entra en el ámbito de aplicación de dicha letra.

Artículo 7

Notificación a través del sistema de intercambio rápido de información (RAPEX)

1. Si la decisión administrativa contemplada en el artículo 5 o la suspensión temporal contemplada en el artículo 6 constituyen también medidas que deben notificarse a través de RAPEX, como se establece en la Directiva 2001/95/CE, relativa a la seguridad general de los productos, no será necesario enviar a la Comisión una notificación separada con arreglo al presente Reglamento, siempre y cuando se cumplan las condiciones siguientes:
 - a) la notificación RAPEX indica que la notificación de la medida también se considera una notificación con arreglo al presente Reglamento;
 - b) la prueba justificativa que se exige con la decisión administrativa del artículo 5 o con la suspensión temporal del artículo 6 se incluye en la notificación RAPEX.

Artículo 8

Procedimiento de resolución de problemas

1. El presente artículo se aplica cuando un operador económico afectado por una decisión administrativa ha sometido la decisión a la red de resolución de problemas del mercado interior (SOLVIT) y, durante el procedimiento SOLVIT, el centro de origen pide a la Comisión que emita un dictamen para ayudar a resolver el asunto.
2. En un plazo de tres meses a partir de la recepción de la solicitud contemplada en el apartado 1, la Comisión se pondrá en contacto con el operador u operadores económicos pertinentes y con las autoridades competentes que adoptaron la decisión administrativa, para evaluar la compatibilidad de dicha decisión con el principio de reconocimiento mutuo y el presente Reglamento.
3. Tras completar su evaluación, la Comisión podrá emitir un dictamen en el que identifique los problemas que, a su parecer, deben abordarse en el asunto SOLVIT y, en su caso, formular recomendaciones para ayudar a resolver el asunto.
4. El dictamen de la Comisión se tendrá en cuenta durante el procedimiento SOLVIT contemplado en el apartado 1.

Capítulo III

Cooperación administrativa, seguimiento y comunicación

Artículo 9

Tareas de los puntos de contacto de productos

1. Los Estados miembros designarán y mantendrán puntos de contacto de productos en su territorio y se asegurarán de que estos tengan poderes suficientes y cuenten con los recursos adecuados para la realización oportuna de sus tareas. Garantizarán que los puntos de contacto de productos presten sus servicios de conformidad con el Reglamento [*sobre el portal digital único. COM(2017) 256*].
2. Los puntos de contacto de productos facilitarán la información siguiente en línea:
 - a) información sobre el principio de reconocimiento mutuo y la aplicación del presente Reglamento en el territorio del Estado miembro en cuestión, incluida información sobre el procedimiento establecido en el artículo 5;

- b) los datos de contacto de las autoridades competentes de dicho Estado miembro por medio de los cuales se pueda establecer contacto directo con ellas, incluidos los datos de las autoridades encargadas de supervisar la aplicación de las normas técnicas nacionales aplicables en el territorio de dicho Estado miembro;
 - c) las vías de recurso y los procedimientos disponibles en el territorio del Estado miembro en caso de litigio entre la autoridad competente y un operador económico, incluido el procedimiento descrito en el artículo 8.
3. Cuando resulte necesario para complementar la información facilitada en línea con arreglo al apartado 2, los puntos de contacto de productos proporcionarán, a petición de un operador económico o una autoridad competente de otro Estado miembro, cualquier información útil, como una copia electrónica de las normas técnicas nacionales aplicables a mercancías específicas o a un tipo específico de mercancías en el territorio en el que esté establecido el punto de contacto de productos, o un enlace electrónico a dichas normas, así como información sobre si las mercancías o mercancías de ese tipo están sujetas a un requisito de autorización previa con arreglo al Derecho nacional.
 4. Los puntos de contacto de productos responderán en un plazo de quince días hábiles a partir de la recepción de toda solicitud contemplada en el apartado 3.
 5. Los puntos de contacto de productos facilitarán gratuitamente la información a la que se refiere el apartado 3.

Artículo 10

Cooperación administrativa

1. La Comisión dispondrá y garantizará una cooperación y un intercambio de información eficientes entre las autoridades competentes y los puntos de contacto de productos de los distintos Estados miembros.
2. Los puntos de contacto de productos del Estado miembro en el que un operador económico afirme comercializar legalmente sus mercancías proporcionarán a las autoridades competentes de los demás Estados miembros, a petición de estas y en un plazo de quince días hábiles, cualquier información pertinente relacionada con dichas mercancías.
3. Los Estados miembros se asegurarán de que sus autoridades competentes y los puntos de contacto de productos participen en las actividades contempladas en el apartado 1.

Artículo 11

Sistema de información y comunicación

1. A efectos de los artículos 5, 6 y 10, se utilizará el sistema de información y comunicación de la Unión establecido en el [Reglamento sobre el cumplimiento y la garantía de cumplimiento], salvo en relación con lo dispuesto en el artículo 7.
2. La Comisión adoptará actos de ejecución en los que especifique los detalles del sistema contemplado en el apartado 1 y sus funcionalidades a los fines del presente Reglamento. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen al que se refiere el artículo 15, apartado 2.

Capítulo IV Financiación

Artículo 12

Financiación de las actividades en apoyo del presente Reglamento

1. La Unión podrá financiar las actividades que figuran a continuación, en apoyo del presente Reglamento:
 - a) campañas de concienciación;
 - b) educación y formación;
 - c) intercambio de funcionarios;
 - d) funcionamiento de la cooperación entre los puntos de contacto de productos y apoyo técnico y logístico en favor de dicha cooperación;
 - e) recogida de datos relacionados con el funcionamiento del principio de reconocimiento mutuo y sus repercusiones en el mercado único de mercancías.
2. La asistencia financiera de la Unión con respecto a las actividades del presente Reglamento se ejecutará de conformidad con el Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo³², ya sea directamente o por delegación de las tareas de ejecución del presupuesto en las entidades enumeradas en el artículo 58, apartado 1, letra c), de dicho Reglamento.
3. La autoridad presupuestaria determinará cada año los créditos asignados a las actividades previstas en el presente Reglamento dentro de los límites del marco financiero vigente.

Artículo 13

Protección de los intereses financieros de la Unión

1. La Comisión adoptará las medidas adecuadas para garantizar que, cuando se realicen las actividades financiadas en el marco del presente Reglamento, los intereses financieros de la Unión queden protegidos mediante la aplicación de medidas preventivas contra el fraude, la corrupción y cualesquiera otras actividades ilegales, mediante controles efectivos y, si se detectan irregularidades, mediante la recuperación de las cantidades abonadas indebidamente y, cuando proceda, la imposición de sanciones administrativas y financieras efectivas, proporcionadas y disuasorias.
2. La Comisión o sus representantes y el Tribunal de Cuentas estarán facultados para auditar, sobre la base de documentos y de inspecciones *in situ*, a todos los beneficiarios de subvenciones, contratistas y subcontratistas que hayan recibido fondos de la Unión en el marco del presente Reglamento.
3. La Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) podrá realizar investigaciones, en particular controles y verificaciones *in situ*, de conformidad con los procedimientos previstos en el Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del

³² Reglamento (UE, Euratom) n.º 966/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre las normas financieras aplicables al presupuesto general de la Unión y por el que se deroga el Reglamento (CE, Euratom) n.º 1605/2002 del Consejo (DO L 298 de 26.10.2012, p. 1).

Parlamento Europeo y del Consejo³³, y en el Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 del Consejo³⁴, con vistas a establecer si ha habido fraude, corrupción u otra actividad ilegal que afecte a los intereses financieros de la Unión en relación con un convenio o decisión de subvención o con un contrato financiado conforme al presente Reglamento.

4. Sin perjuicio de lo dispuesto en los apartados 1, 2 y 3, los acuerdos de cooperación con terceros países y con organizaciones internacionales, los contratos y los convenios y decisiones de subvención derivados de la aplicación del presente Reglamento contendrán disposiciones que faculten expresamente a la Comisión, al Tribunal de Cuentas y a la OLAF para llevar a cabo las auditorías y las investigaciones mencionadas, según sus respectivas competencias.

Capítulo V

Revisión y procedimiento de comité

Artículo 14

Evaluación

1. A más tardar el [...], y en lo sucesivo cada cinco años, la Comisión efectuará una evaluación del presente Reglamento con respecto a los objetivos que persigue, y presentará un informe al Parlamento Europeo, al Consejo y al Comité Económico y Social Europeo.
2. A los fines del apartado 1, la Comisión utilizará la información disponible en el sistema contemplado en el artículo 11 y los datos recogidos con arreglo al artículo 12, apartado 1, letra e). La Comisión también podrá pedir a los Estados miembros que presenten cualquier información pertinente para la evaluación de la libre circulación de mercancías comercializadas legalmente en otro Estado miembro y de la eficacia del presente Reglamento, así como una evaluación del funcionamiento de los puntos de contacto de productos.

Artículo 15

Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por un comité. Dicho comité será un comité a tenor del Reglamento (UE) n.º 182/2011.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n.º 182/2011.

³³ Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de septiembre de 2013, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF) y por el que se deroga el Reglamento (CE) n.º 1073/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (Euratom) n.º 1074/1999 del Consejo (DO L 248 de 18.9.2013, p. 1).

³⁴ Reglamento (Euratom, CE) n.º 2185/96 del Consejo, de 11 de noviembre de 1996, relativo a los controles y verificaciones *in situ* que realiza la Comisión para la protección de los intereses financieros de las Comunidades Europeas contra los fraudes e irregularidades (DO L 292 de 14.11.1996, p. 2).

Capítulo VI

Disposiciones finales

Artículo 16

Derogación

Queda derogado el Reglamento (CE) n.º 764/2008.

Artículo 17

Entrada en vigor y aplicación

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

Será aplicable a partir del 1 de enero de 2020.

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

Hecho en Bruselas, el

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

- 1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA**
 - 1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa
 - 1.2. Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA
 - 1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa
 - 1.4. Objetivo(s)
 - 1.5. Justificación de la propuesta/iniciativa
 - 1.6. Duración e incidencia financiera
 - 1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)

- 2. MEDIDAS DE GESTIÓN**
 - 2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes
 - 2.2. Sistema de gestión y de control
 - 2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

- 3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA**
 - 3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)
 - 3.2. Incidencia estimada en los gastos
 - 3.2.1. *Resumen de la incidencia estimada en los gastos*
 - 3.2.2. *Incidencia estimada en los créditos de operaciones*
 - 3.2.3. *Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo*
 - 3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*
 - 3.2.5. *Contribución de terceros*
 - 3.3. Incidencia estimada en los ingresos

FICHA FINANCIERA LEGISLATIVA

1. MARCO DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

1.1. Denominación de la propuesta/iniciativa

Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al reconocimiento mutuo de mercancías

1.2. **Ámbito(s) político(s) afectado(s) en la estructura GPA/PPA³⁵**

Título 02: Mercado interior, industria, emprendimiento y pymes
Actividad 02 03: Mercado interior de bienes y servicios
Actividad 02 03 01: Funcionamiento y desarrollo del mercado interior de bienes y servicios

1.3. Naturaleza de la propuesta/iniciativa

- La propuesta/iniciativa se refiere a una acción nueva
- La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción nueva a raíz de un proyecto piloto / una acción preparatoria³⁶**
- La propuesta/iniciativa se refiere a **la prolongación de una acción existente**
- La propuesta/iniciativa se refiere a **una acción reorientada hacia una nueva acción**

1.4. Objetivo(s)

1.4.1. *Objetivo(s) estratégico(s) plurianual(es) de la Comisión contemplado(s) en la propuesta/iniciativa*

En diciembre de 2013, en las Conclusiones sobre la política del mercado único adoptadas por el Consejo de Competitividad, se dijo que, a fin de mejorar las condiciones marco para las empresas y los consumidores en el mercado único, debían emplearse adecuadamente todos los instrumentos pertinentes, incluidos la armonización y el reconocimiento mutuo. En sus Conclusiones sobre la política del mercado único de febrero de 2015, el Consejo de Competitividad instó a la Comisión a garantizar el funcionamiento efectivo del principio de reconocimiento mutuo y a presentar propuestas adecuadas al respecto. La respuesta de la Comisión fue la adopción, el 28 de octubre de 2015, de la Estrategia para el Mercado Único «Mejorar el mercado único: más oportunidades para los ciudadanos y las empresas», estrategia que constituye uno de los objetivos principales del Programa de Trabajo de la Comisión para 2017. Su objetivo es lograr un reconocimiento mutuo más frecuente y mejorado por medio de un extenso plan de acción de la UE sobre concienciación y mediante la revisión del marco jurídico vigente, con el fin de introducir una declaración voluntaria de cumplimiento para facilitar la libre circulación de las mercancías en este ámbito.

1.4.2. *Objetivo(s) específico(s) y actividad(es) GPA/PPA afectada(s)*

Objetivo específico n.º

³⁵ GPA: Gestión por actividades. PPA: Presupuestación por actividades.

³⁶ Tal como se contempla en el artículo 54, apartado 2, letras a) o b), del Reglamento Financiero.

De manera más específica, el objetivo de la propuesta es mejorar la libre circulación de las mercancías que ya se comercializan legalmente en otro Estado miembro, mediante:

- la introducción de una declaración voluntaria de cumplimiento para delimitar y racionalizar la discusión entre operadores económicos y autoridades nacionales sobre la legalidad de la comercialización del producto;
- el establecimiento de un procedimiento de salvaguardia para permitir que los operadores económicos que lo deseen puedan impugnar por medios eficientes las decisiones administrativas por las que se deniegue o restrinja el acceso al mercado;
- el refuerzo de los puntos de contacto de productos intensificando su papel como principales proveedores de información sobre las normas nacionales que entran en el ámbito de aplicación del reconocimiento mutuo; se intensificará también la cooperación administrativa entre puntos de contacto en aras de un intercambio de información transfronterizo eficaz;
- la utilización de una herramienta informática de cara a la comunicación entre autoridades y la notificación de las decisiones administrativas por las que se deniega el acceso al mercado;
- el establecimiento de las bases para un plan de acción a escala de la UE destinado a concienciar sobre el reconocimiento mutuo.

Actividad(es) GPA/PPA afectada(s)

Actividad 02 03: Mercado interior de bienes y servicios

Actividad 02 03 01: Funcionamiento y desarrollo del mercado interior de bienes y servicios

1.4.3. Resultado(s) e incidencia esperados

Especifíquense los efectos que la propuesta/iniciativa debería tener sobre los beneficiarios / la población destinataria.

El objetivo general de la iniciativa es lograr un mercado único de mercancías más justo y más profundo por medio de un reconocimiento mutuo más frecuente y mejorado.

El objetivo específico consistirá en mejorar el funcionamiento del reconocimiento mutuo mediante:

- Un aumento de la concienciación sobre el reconocimiento mutuo.
- Un aumento de la seguridad jurídica para las empresas y las autoridades nacionales en relación con cuándo puede utilizarse el principio de reconocimiento mutuo.
- Un aumento de la seguridad jurídica sobre la aplicación del reconocimiento mutuo; tanto las empresas como las autoridades nacionales deben saber qué pueden esperar razonablemente cuando se aplique o se deba aplicar el reconocimiento mutuo. De este modo se reducirá el riesgo para las empresas de que sus productos no accedan al mercado o tengan que ser retirados de él de manera injustificada.

- Una mejora de la comunicación, la cooperación y la confianza entre autoridades nacionales, de manera que puedan intervenir como herramientas facilitadoras para garantizar el funcionamiento del reconocimiento mutuo.

1.4.4. *Indicadores de los resultados e incidencia*

Especifíquense los indicadores que permiten realizar el seguimiento de la ejecución de la propuesta/iniciativa.

Están previstos los siguientes indicadores:

- Número de eventos organizados (campañas de concienciación y formación) y número de personas que participan en los eventos o que reciben la formación, así como su nivel de satisfacción.
- Número de funcionarios que participan en el programa de intercambio de funcionarios.
- Número de notificaciones de proyectos de normas nacionales que contienen una cláusula de reconocimiento mutuo.
- Nivel de satisfacción de los operadores económicos que utilizan la declaración de reconocimiento mutuo voluntaria y sus comentarios sobre la reducción de costes.
- Número de notificaciones de decisiones administrativas por las que se deniega o restringe el acceso al mercado.
- Número de casos introducidos por las empresas en SOLVIT e índice de resolución.
- Número de recursos ante la Comisión y número de decisiones vinculantes adoptadas por la Comisión.
- Número de denuncias recibidas por la aplicación incorrecta del principio de reconocimiento mutuo.
- Número de peticiones recibidas por los puntos de contacto de productos, plazos de respuesta y nivel de satisfacción de los operadores económicos.
- Número de reuniones de cooperación administrativa organizadas y número de participantes.

1.5. **Justificación de la propuesta/iniciativa**

1.5.1. *Necesidad(es) que deben satisfacerse a corto o largo plazo*

La propuesta pretende reducir las cargas administrativas mediante:

- más conocimiento sobre cuándo y cómo puede utilizarse el principio de reconocimiento mutuo;
- mayor facilidad de acceso a la información sobre el reconocimiento mutuo;
- mayor facilidad para demostrar que un producto se comercializa legalmente en otro Estado miembro y que, por tanto, puede ser objeto de aplicación del principio de reconocimiento mutuo;
- acceso a unos medios gratuitos y eficientes para impugnar las decisiones administrativas por las que se deniega o restringe el acceso al mercado.

1.5.2. *Valor añadido de la intervención de la UE*

El reconocimiento mutuo solo se aplica en las situaciones transfronterizas, cuando un operador económico quiere comercializar en un Estado miembro un producto que ya se comercializa legalmente en otro Estado miembro. Los Estados miembros actuando en solitario no pueden resolver los problemas relacionados con la aplicación del principio de reconocimiento mutuo en todo el mercado único. Para que la aplicación de este principio sea eficaz, es necesario que se base en procedimientos armonizados que todas las autoridades nacionales apliquen por igual. Únicamente por medio de procedimientos armonizados es posible garantizar que las autoridades nacionales apliquen el principio de la misma forma, permitiendo así que las empresas reciban el mismo trato, independientemente del país en el que intenten vender su producto. Si se dejara que cada Estado miembro se encargase de los aspectos procedimentales de la aplicación del principio de reconocimiento mutuo, dicho principio quedaría debilitado, ya que su *modus operandi* se fraccionaría en 28 procedimientos diferentes y posiblemente contradictorios.

1.5.3. *Principales conclusiones extraídas de experiencias similares anteriores*

La aplicación del principio de reconocimiento mutuo, que procede de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, ha sido objeto de varias comunicaciones interpretativas y del Reglamento (CE) n.º 764/2008. Dicho Reglamento estableció varias garantías procedimentales destinadas a facilitar la aplicación del principio de reconocimiento mutuo. A pesar de ello, la aplicación del principio sigue planteando problemas; la mayoría de los operadores económicos desconocen el principio o no recurren a él. Las autoridades nacionales también se muestran prudentes a la hora de conceder acceso al mercado a productos que ya se comercializan legalmente en otro Estado miembro y que pueden acogerse al reconocimiento mutuo. Además, la ausencia de datos fiables hace muy difícil la evaluación de las repercusiones que este principio tiene en el mercado interior.

1.5.4. *Compatibilidad y posibles sinergias con otros instrumentos adecuados*

La propuesta complementa varias iniciativas en el ámbito de la libre circulación de mercancías, y es coherente con ellas, como son la Directiva (UE) 2015/1535, por la que se establece un procedimiento de información en materia de reglamentaciones técnicas y de reglas relativas a los servicios de la sociedad de la información, la Directiva 2001/95/CE, relativa a la seguridad general de los productos, el Reglamento (UE) n.º 305/2011, sobre los productos de construcción, la red SOLVIT y la legislación de armonización de la Unión.

1.6. **Duración e incidencia financiera**

Propuesta/iniciativa de **duración limitada**

– Propuesta/iniciativa en vigor desde [el] [DD.MM]AAAA hasta [el] [DD.MM]AAAA

– Incidencia financiera desde AAAA hasta AAAA

Propuesta/iniciativa de **duración ilimitada**

– Ejecución: fase de puesta en marcha desde 2018 hasta 2020

– y pleno funcionamiento a partir de la última fecha.

1.7. Modo(s) de gestión previsto(s)³⁷

Gestión directa a cargo de la Comisión

– ✓ por sus servicios, incluido su personal en las Delegaciones de la Unión;

– por las agencias ejecutivas.

Gestión compartida con los Estados miembros

Gestión indirecta mediante delegación de tareas de ejecución presupuestaria en:

– terceros países o los organismos que estos hayan designado;

– organizaciones internacionales y sus agencias (especifíquense);

– el BEI y el Fondo Europeo de Inversiones;

– los organismos a que se hace referencia en los artículos 208 y 209 del Reglamento Financiero;

– organismos de Derecho público;

– organismos de Derecho privado investidos de una misión de servicio público, en la medida en que presenten garantías financieras suficientes;

– organismos de Derecho privado de un Estado miembro a los que se haya encomendado la ejecución de una colaboración público-privada y que presenten garantías financieras suficientes;

– personas a quienes se haya encomendado la ejecución de acciones específicas en el marco de la PESC, de conformidad con el título V del Tratado de la Unión Europea, y que estén identificadas en el acto de base correspondiente.

– *Si se indica más de un modo de gestión, facilitense los detalles en el recuadro de observaciones.*

Observaciones

--

³⁷

Las explicaciones sobre los modos de gestión y las referencias al Reglamento Financiero pueden consultarse en el sitio BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_en.html.

2. MEDIDAS DE GESTIÓN

2.1. Disposiciones en materia de seguimiento e informes

Especifíquense la frecuencia y las condiciones de dichas disposiciones.

Cada cinco años, la Comisión revisará la aplicación del presente Reglamento y presentará un informe al Parlamento Europeo y al Consejo. En el informe se evaluará el funcionamiento del Reglamento y del principio de reconocimiento mutuo, así como su impacto en la libre circulación de mercancías y en el mercado interior de mercancías, a partir de los comentarios obtenidos de las partes interesadas, incluida información pertinente procedente de los Estados miembros.

2.2. Sistema de gestión y de control

2.2.1. Riesgo(s) definido(s)

La introducción de una herramienta informática para facilitar la comunicación y la notificación de las decisiones administrativas por las que se deniega o restringe el acceso al mercado conlleva algunos riesgos técnicos. No obstante, la Comisión es la propietaria de la herramienta informática que se va a utilizar para los fines de la propuesta, y es responsable de su funcionamiento diario, su mantenimiento y su desarrollo. Un proveedor interno se ocupa del desarrollo y el alojamiento del sistema, lo que garantiza un elevado nivel de continuidad de la actividad.

2.2.2. Información relativa al sistema de control interno establecido

Para hacer frente a los riesgos detectados en el punto 2.2.1, la Comisión organizará reuniones periódicas con los Estados miembros e impartirá formación y orientaciones para permitir que la propuesta se implemente fácilmente y sin problemas.

2.2.3. Estimación de los costes y beneficios de los controles y evaluación del nivel de riesgo de error esperado

Los riesgos detectados en el punto 2.2.1 se abordarán por medio de asistencia e información a las partes interesadas en cuestión.

2.3. Medidas de prevención del fraude y de las irregularidades

Especifíquense las medidas de prevención y protección existentes o previstas.

Para combatir el fraude, la corrupción y cualquier otro tipo de actividad ilegal, las disposiciones que normalmente se aplican a las actividades de la Comisión, incluido el Reglamento (UE, Euratom) n.º 883/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de septiembre de 2013, relativo a las investigaciones efectuadas por la Oficina Europea de Lucha contra el Fraude (OLAF), se aplicarán en el marco del portal digital único sin restricción alguna.

3. INCIDENCIA FINANCIERA ESTIMADA DE LA PROPUESTA/INICIATIVA

3.1. Rúbrica(s) del marco financiero plurianual y línea(s) presupuestaria(s) de gastos afectada(s)

- Líneas presupuestarias existentes

En el orden de las rúbricas del marco financiero plurianual y las líneas presupuestarias

Rúbrica del marco financiero plurianual	Línea presupuestaria	Tipo de gasto	Contribución			
		0203 Mercado interior de bienes y servicios	CD/CN D ³⁸	de países de la AELC ³⁹	de países candidatos ⁴⁰	de terceros países
	020301 Funcionamiento y desarrollo del mercado interior de bienes y servicios	CD	SÍ	NO	NO	NO

³⁸ CD = créditos disociados / CND = créditos no disociados.

³⁹ AELC: Asociación Europea de Libre Comercio.

⁴⁰ Países candidatos y, en su caso, países candidatos potenciales de los Balcanes Occidentales.

3.2. Incidencia estimada en los gastos

Estas medidas se cubrirán con las asignaciones ya previstas en la programación financiera oficial de la Comisión; no son necesarios recursos adicionales.

3.2.1. Resumen de la incidencia estimada en los gastos

En millones EUR (al tercer decimal)

Rúbrica del marco financiero plurianual marco	Número	02 03 Mercado interior de bienes y servicios
--	--------	---

DG: GROW			Año 2018	Año 2019	Año 2020	TOTAL 2018-2020
• Créditos de operaciones						
02 03 01	Compromisos	(1)	0,700	0,300		1,000
	Pagos	(2)	0,350	0,500	0,150	1,000
Número de línea presupuestaria	Compromisos	(1a)				
	Pagos	(2a)				
Créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos ⁴¹						
Número de línea presupuestaria		(3)				
TOTAL de los créditos para la DG GROW	Compromisos	=1+1a +3	0,700	0,300		1,000
	Pagos	=2+2a +3	0,350	0,500	0,150	1,000

⁴¹ Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas y/o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

• TOTAL de los créditos de operaciones	Compromisos	(4)				
	Pagos	(5)				
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)				
TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 1 del marco financiero plurianual	Compromisos	=4+6	0,700	0,300		1,000
	Pagos	=5+6	0,350	0,500	0,150	1,000

Si la propuesta/iniciativa afecta a más de una rúbrica:

• TOTAL de los créditos de operaciones	Compromisos	(4)							
	Pagos	(5)							
• TOTAL de los créditos de carácter administrativo financiados mediante la dotación de programas específicos		(6)							
TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 4 del marco financiero plurianual (Importe de referencia)	Compromisos	=4+6							
	Pagos	=5+6							

Rúbrica del marco financiero plurianual marco	5	«Gastos administrativos»
--	----------	--------------------------

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año	Años siguientes	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)	TOTAL 2019-2020
DG: GROW							
• Recursos humanos		0,690	0,690				1,380
• Otros gastos administrativos		0,135	0,195				0,330
TOTAL para la DG GROW		0,825	0,885				1,710

TOTAL de los créditos para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	(Total de los compromisos = Total de los pagos)	0,825	0,885				1,710
--	---	-------	-------	--	--	--	-------

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año N+3	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)	TOTAL
TOTAL de los créditos para las RÚBRICAS 1 a 5 del marco financiero plurianual						
Compromisos	0,700	1,125	0,885			2,710
Pagos	0,350	1,325	1,035			2,710

3.2.2. Incidencia estimada en los créditos de operaciones

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos de operaciones
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos de operaciones, tal como se explica a continuación:

Créditos de compromiso en millones EUR (al tercer decimal)

Indíquense los objetivos y los resultados ↓			Año 2018		Año 2019		Año 2020		Años siguientes		Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)						TOTAL (2018-2020)			
	RESULTADOS																			
	Tipo ⁴²	Coste medio	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número	Coste	Número total	Coste total
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 1 ⁴³ Mejorar la cooperación administrativa entre los puntos de contacto																				
- Resultado	Intercambio de funcionarios⁴⁴		5	0,200	10	0	15	0	15	150										0,200
- Resultado	Identidad visual de los PCP		1	0,100		0		0												0,100
Subtotal del objetivo específico n.º 1			6	0,300	10	0	15		15	150									46	0,300
OBJETIVO ESPECÍFICO N.º 2 Aumento de la concienciación sobre el reconocimiento mutuo																				
- Resultado	Formación		20	0,400	40	0,300	40	0											100	0,700
Subtotal del objetivo específico n.º 1			20	0,400	40	0,300	40	0											100	0,700
COSTE TOTAL			26	0,700	50	0,300	45	0											146	1,000

⁴² Los resultados son los productos y servicios que van a suministrarse (por ejemplo, número de intercambios de estudiantes financiados, número de kilómetros de carreteras construidos, etc.).

⁴³ Tal como se describe en el punto 1.4.2. «Objetivo(s) específico(s)...».

⁴⁴ Compromiso en 2018 y ejecución entre 2018-2020.

3.2.3. Incidencia estimada en los créditos de carácter administrativo

3.2.3.1. Resumen

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos administrativos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos administrativos, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año 2019	Año 2020	Año	Años siguientes	Insértese tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)	TOTAL (2019-2020)
--	----------	----------	-----	-----------------	--	-------------------

RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	0203	0203					
Recursos humanos	0,690	0,690					0,138
Otros gastos administrativos	0,135	0,195					0,330
Subtotal para la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	0,825	0,885					1,710

Al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual							
Recursos humanos							
Otros gastos de carácter administrativo							
Subtotal al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual							

TOTAL	0,825	0,885					1,710
--------------	--------------	--------------	--	--	--	--	--------------

Los créditos necesarios para recursos humanos y otros gastos de carácter administrativo se cubrirán mediante créditos de la DG ya asignados a la gestión de la acción y/o reasignados dentro de la DG, que se complementarán en caso necesario con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

45

Asistencia técnica y/o administrativa y gastos de apoyo a la ejecución de programas y/o acciones de la UE (antiguas líneas «BA»), investigación indirecta, investigación directa.

3.2.3.2. Necesidades estimadas de recursos humanos

- La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.
- La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

Estimación que debe expresarse en unidades de equivalente a jornada completa

	Año 2019	Año 2020	Año	Años siguientes	Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)							
XX 01 01 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)	5	5					
XX 01 01 02 (Delegaciones)							
XX 01 05 01 (Investigación indirecta)							
10 01 05 01 (Investigación directa)							
• Personal externo (en unidades de equivalente a jornada completa, EJC)⁴⁶							
XX 01 02 01 (AC, ENCS, INT de la dotación global)							
XX 01 02 02 (AC, LA, ENCS, INT y JED en las Delegaciones)							
XX 01 04 yy⁴⁷	- en la sede						
	- en las Delegaciones						
XX 01 05 02 (AC, ENCS, INT; investigación indirecta)							
10 01 05 02 (AC, INT, ENCS; investigación directa)							
Otras líneas presupuestarias (especificuense)							
TOTAL	5	5					

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Descripción de las tareas que deben llevarse a cabo:

Funcionarios y agentes temporales	<ul style="list-style-type: none"> - Desarrollo, aplicación y seguimiento de la política de la UE sobre reconocimiento mutuo de mercancías - Ejecución del nuevo Reglamento sobre reconocimiento mutuo de mercancías - Ejecución del plan de acción sobre reconocimiento mutuo de mercancías establecido en la Estrategia para el Mercado Único [COM(2015) 550].
-----------------------------------	---

⁴⁶ AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JED = joven experto en delegación.

⁴⁷ Por debajo del límite de personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).

Personal externo	
------------------	--

3.2.4. *Compatibilidad con el marco financiero plurianual vigente*

- La propuesta/iniciativa es compatible con el marco financiero plurianual vigente.
- La propuesta/iniciativa implicará la reprogramación de la rúbrica correspondiente del marco financiero plurianual.

A fin de cubrir las asignaciones adicionales, será necesaria al menos una reasignación parcial, que se llevará a cabo durante el procedimiento presupuestario anual.

- La propuesta/iniciativa requiere la aplicación del Instrumento de Flexibilidad o la revisión del marco financiero plurianual.

Explíquese qué es lo que se requiere, precisando las rúbricas y líneas presupuestarias afectadas y los importes correspondientes.

3.2.5. *Contribución de terceros*

- La propuesta/iniciativa no prevé la cofinanciación por terceros.

3.3. Incidencia estimada en los ingresos

- La propuesta/iniciativa no tiene incidencia financiera en los ingresos.
- La propuesta/iniciativa tiene la incidencia financiera que se indica a continuación:
 - en los recursos propios
 - en ingresos diversos

En millones EUR (al tercer decimal)

Línea presupuestaria de ingresos:	Créditos disponibles para el ejercicio presupuestario en curso	Incidencia de la propuesta/iniciativa ⁴⁸					Insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		
		Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3				
Artículo.....									

En el caso de los ingresos diversos «asignados», especifíquese la línea o líneas presupuestarias de gasto en la(s) que repercutan.

Especifíquese el método de cálculo de la incidencia en los ingresos.

⁴⁸

Por lo que se refiere a los recursos propios tradicionales (derechos de aduana, cotizaciones sobre el azúcar), los importes indicados deben ser importes netos, es decir, importes brutos tras la deducción del 25 % de los gastos de recaudación.

ANEXO

Denominación de la propuesta/iniciativa:

Reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo relativo al reconocimiento mutuo de mercancías

- 1) NÚMERO y COSTE DE LOS RECURSOS HUMANOS QUE SE CONSIDERAN NECESARIOS
- 2) COSTE de LOS DEMÁS GASTOS ADMINISTRATIVOS
- 3) MÉTODOS de CÁLCULO UTILIZADOS PARA LA ESTIMACIÓN DE LOS COSTES
 - a) Recursos humanos
 - b) Otros gastos administrativos

El presente anexo debe acompañar a la ficha financiera legislativa en el momento del lanzamiento de la consulta interservicios.

Los cuadros de datos se utilizan como fuente para la elaboración de los cuadros que figuran en la ficha financiera legislativa y su empleo queda estrictamente reservado a la Comisión.

1) Coste de los recursos humanos que se consideran necesarios

La propuesta/iniciativa no exige la utilización de recursos humanos.

La propuesta/iniciativa exige la utilización de recursos humanos, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	Año 2019		Año 2020		Año		Año N+3		... insértese tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		TOTAL	
	EJC	Créditos	EJC	Créditos	EJC	Créditos	EJC	Créditos	EJC	Créditos	EJC	Créditos
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)												
XX 01 01 01 (Sede y Oficinas de Representación de la Comisión)	AD	5	690 000 €	5	690 000 €							
	AST											
XX 01 01 02 (en las Delegaciones de la Unión)	AD											
	AST											
• Personal externo⁴⁹												
XX 01 02 01 («dotación global»)	AC											
	ENC S											
	INT											
XX 01 02 02 (en las Delegaciones de la Unión)	AC											
	AL											
	ENC S											
	INT											
	JED											
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)												
Subtotal de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual		5	690 000 €	5	690 000 €							

⁴⁹ AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JED = joven experto en delegación.

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión.

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

Al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual		Año N		Año N+1		Año N+2		Año N+3		... insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)		TOTAL		
		EJC	Créditos	EJC	Créditos	EJC	Créditos	EJC	Créditos	EJC	Créditos	EJC	Créditos	
• Empleos de plantilla (funcionarios y personal temporal)														
10 01 05 02 (Investigación directa)		AD												
		AST												
XX 01 05 01 (Investigación indirecta)		AD												
		AST												
• Personal externo⁵⁰														
XX 01 04 yy Sublímite para personal externo con cargo a créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»).	- en la sede	AC												
		ENC S												
		INT												
	- en las Delegaciones de la Unión	AC												
		AL												
		ENC S												
		INT												
		JED												
XX 01 05 02 (Investigación indirecta)		AC												
		ENC S												
		INT												
10 01 05 02 (Investigación directa)		AC												
		ENC S												
		INT												
Otras líneas presupuestarias (especifíquense)														
Subtotal al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual														
XX es el ámbito político o título														

⁵⁰

AC = agente contractual; AL = agente local; ENCS = experto nacional en comisión de servicios; INT = personal de empresas de trabajo temporal («intérimaires»); JED = joven experto en delegación.

presupuestario en cuestión. TOTAL														
---	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

Las necesidades en materia de recursos humanos las cubrirá el personal de la DG ya destinado a la gestión de la acción y/o reasignado dentro de la DG, que se complementará, en caso necesario, con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

2) Coste de los demás gastos administrativos

La propuesta/iniciativa no exige la utilización de créditos administrativos

La propuesta/iniciativa exige la utilización de créditos administrativos, tal como se explica a continuación:

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año 2019	Año 2020	Año	Años siguientes	... insértese tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL 2019-2020
RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual								
En la sede:								
02.010211.00.01.10 - Gastos de misiones y de representación	0,005	0,005						
02.010211.00.02.20 - Gastos de conferencias y reuniones	0,030	0,090						
XX 01 02 11 03 - Comités ⁵¹								
XX 01 02 11 04 - Estudios y consultas								
02 03 01- Sistemas de información y gestión	0,100	0,100						
XX 01 03 01 - Equipos y servicios de TIC ⁵²								
Otras líneas presupuestarias (especifíquense en caso necesario)								
En las Delegaciones de la Unión								
XX 01 02 12 01 - Gastos de misiones, conferencias y representación								
XX 01 02 12 02 - Formación complementaria del personal								
XX 01 03 02 01 - Adquisición y arrendamiento de bienes inmuebles y gastos conexos								
XX 01 03 02 02 - Equipamiento, mobiliario, suministros y prestación de servicios								
Subtotal de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual	0,135	0,195						0,330

⁵¹ Especificíquense el tipo de comité y el grupo al que pertenece.

⁵² TIC: Tecnologías de la información y de las comunicaciones: debe consultarse a la DIGIT.

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión.

En millones EUR (al tercer decimal)

	Año N	Año N+1	Año N+2	Año N+3	... insértense tantos años como sea necesario para reflejar la duración de la incidencia (véase el punto 1.6)			TOTAL
Al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual								
XX 01 04 yy - Gastos en concepto de asistencia técnica y administrativa (personal externo <u>no incluido</u>) con cargo a los créditos de operaciones (antiguas líneas «BA»)								
- en la sede								
- en las Delegaciones de la Unión								
XX 01 05 03 - Otros gastos de gestión para investigación indirecta								
10 01 05 03 - Otros gastos de gestión para investigación directa								
Otras líneas presupuestarias (especifíquense en caso necesario)								
Subtotal al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual								

XX es el ámbito político o título presupuestario en cuestión.

TOTAL RÚBRICA 5 y al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual								
--	--	--	--	--	--	--	--	--

Las necesidades en materia de créditos administrativos se cubrirán mediante los créditos ya destinados a la gestión de la acción y/o reasignados, que se complementarán en caso necesario con cualquier dotación adicional que pudiera asignarse a la DG gestora en el marco del procedimiento de asignación anual y a la luz de los imperativos presupuestarios existentes.

3) Métodos de cálculo utilizados para la estimación de los costes

a) Recursos humanos

En este apartado se establece el método de cálculo utilizado para estimar los recursos humanos necesarios [hipótesis sobre carga de trabajo, incluidos los empleos específicos (perfiles de actividad Sysper 2), categorías de personal y costes medios conexos]

RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual
<u>N.B.:</u> Los costes medios correspondientes a cada categoría de personal en la Sede se encuentran disponibles en BudgWeb: https://myintracomm.ec.europa.eu/budgweb/EN/pre/legalbasis/Pages/pre-040-020_preparation.aspx
<ul style="list-style-type: none">• Funcionarios y agentes temporales <p><u>El coste medio de un funcionario (expresado en EJC) es de 138 000 EUR.</u></p>
<ul style="list-style-type: none">• Personal externo

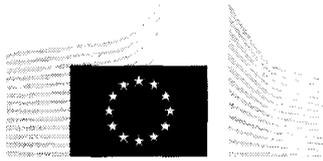
Al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual
<ul style="list-style-type: none">• Solo puestos financiados con cargo al presupuesto de investigación
<ul style="list-style-type: none">• Personal externo

b) Otros gastos administrativos

Describase detalladamente el método de cálculo utilizado para cada línea presupuestaria y, en particular, las hipótesis de base (por ejemplo, número de reuniones anuales, costes medios, etc.)

RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual
En relación con las misiones, se prevén 5 misiones anuales; el coste medio de una misión es de 1 000 EUR. El coste medio de una conferencia / reunión de expertos es de 30 000 EUR.

Al margen de la RÚBRICA 5 del marco financiero plurianual



**COMISIÓN
EUROPEA**

Bruselas, 19.12.2017
COM(2017) 796 final

ANNEX 1

PAQUETE SOBRE MERCANCÍAS

ANEXO

de la

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**relativo al reconocimiento mutuo de mercancías comercializadas legalmente en otro
Estado miembro**

ANEXO

Declaración de reconocimiento mutuo a efectos del Reglamento [XXX/YYYY]

1. Identificador único de las mercancías o del tipo de mercancías: [*Nota: insértese el número de las mercancías u otra indicación de referencia que solo identifique las mercancías o el tipo de mercancías*]
2. Nombre y dirección del productor o de su representante autorizado:
3. Descripción de las mercancías o del tipo de mercancías objeto de la declaración: [*Nota: la descripción debería bastar para permitir la identificación de las mercancías con fines de trazabilidad. Podrá ir acompañada de una fotografía, cuando proceda*]
4. *Declaración e información sobre la legalidad de la comercialización de las mercancías o el tipo de mercancías:*
 - 4.1. Las mercancías o el tipo de mercancías descritos anteriormente cumplen las normas pertinentes aplicables en el Estado miembro que figuran a continuación: El título, en cada caso, de las normas pertinentes aplicables en ese Estado miembro:
 - 4.2. Referencia del procedimiento de evaluación de la conformidad aplicable a las mercancías o al tipo de mercancías y de cualquier ensayo realizado por un organismo de evaluación de la conformidad (*en caso de que se haya realizado tal procedimiento o se hayan llevado a cabo tales ensayos*):
5. *Declaración e información sobre la comercialización de las mercancías o el tipo de mercancías:*
 - 5.1. Las mercancías o el tipo de mercancías están a disposición de los usuarios finales en el mercado nacional de un Estado miembro.
 - 5.2. Información de que las mercancías o el tipo de mercancías están a disposición de los usuarios finales en ese Estado miembro, incluidos los detalles relativos al Estado miembro en cuestión y la fecha en la que las mercancías se pusieron a disposición de los usuarios finales por primera vez en el mercado nacional de dicho Estado miembro:
6. Cualquier información adicional que se considere pertinente para determinar si las mercancías o los tipos de mercancías se comercializan legalmente en ese Estado miembro.
7. La presente declaración se expide bajo la responsabilidad exclusiva de los firmantes:

Firmado por y en nombre de:

(lugar y fecha de expedición):

(nombre, cargo) (firma):

Y si otro operador económico completa el punto 5:

Firmado por y en nombre de:

(lugar y fecha de expedición):

(nombre, cargo) (firma):

ES

ES

ESTRUTURA DO BOLETÍN OFICIAL DO PARLAMENTO DE GALICIA

1. PROCEDEMENTOS PARLAMENTARIOS

1.1. PROCEDEMENTOS DE NATUREZA NORMATIVA

1.1.1. NORMAS APROBADAS

1.1.2. PROPOSTAS DE NORMAS

1.2. PROCEDEMENTOS ESPECIAIS DE CARÁCTER INSTITUCIONAL

1.2.1. INVESTIDURA

1.2.2. MOCIÓN DE CENSURA

1.2.3. CUESTIÓN DE CONFIANZA

1.3. PROCEDEMENTOS DE CONTROL E IMPULSO

1.3.1. CONTROL SOBRE AS DISPOSICIÓNS DA XUNTA CON FORZA DE LEI

1.3.2. COMUNICACIÓNS DA XUNTA DE GALICIA

1.3.3. EXAME DE PROGRAMAS E PLANS

1.3.4. ACORDOS, RESOLUCIÓNS OU PROPOSTAS DE COMISIÓNS ESPECIAIS OU DE INVESTIGACIÓN

1.3.5. MOCIÓNS

1.3.6. PROPOSICIÓNS NON DE LEI

1.3.7. OUTRAS PROPOSTAS DE RESOLUCIÓN E ACORDOS

1.3.8. PROCEDEMENTOS DE CONTROL ECONÓMICO E ORZAMENTARIO

1.4. PROCEDEMENTOS DE INFORMACIÓN

1.4.1. INFORMACIÓNS REMITIDAS POLA XUNTA DE GALICIA

1.4.2. SOLICITUDES DE COMPARECENCIA

1.4.3. INTERPELACIÓNS

1.4.4. PREGUNTAS

1.4.5. RESPOSTAS A PREGUNTAS

1.4.6. SOLICITUDES DE DATOS, INFORMES E DOCUMENTOS DE DEPUTADOS E DE COMISIÓNS

1.4.7. RECONVERSIÓNS POR FINALIZACIÓN DO PERÍODO DE SESIÓNS

1.5. PROCEDEMENTOS RELATIVOS A OUTRAS INSTITUCIÓNS E ÓRGANOS

1.6. PROCEDEMENTOS DE ELECCIÓN, DESIGNACIÓN E PROPOSTA DE NOMEAMENTO

1.7. PROCEDEMENTOS RELATIVOS AO DEREITO DE PETICIÓN

2. ELECCIÓN E COMPOSICIÓN DO PARLAMENTO, RÉXIME E GOBERNO INTERIOR, ORGANIZACIÓN E FUNCIONAMENTO

2.1. ELECCIÓN DO PARLAMENTO

2.2. COMPOSICIÓN DO PARLAMENTO E DOS SEUS ÓRGANOS

2.3. RÉXIME E GOBERNO INTERIOR

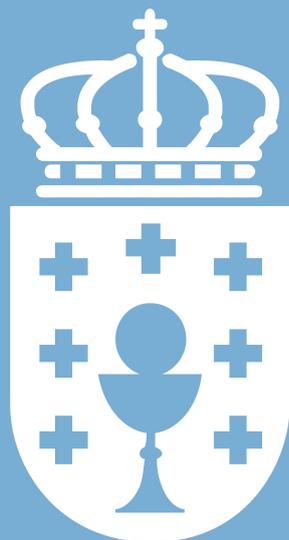
2.4. ORGANIZACIÓN E FUNCIONAMENTO DO PARLAMENTO

3. ADMINISTRACIÓN DO PARLAMENTO DE GALICIA

4. INFORMACIÓNS E CORRECCIÓNS DE ERROS

4.1. INFORMACIÓNS

4.2. CORRECCIÓNS DE ERROS



PARLAMENTO
DE GALICIA

BOLETÍN OFICIAL DO
PARLAMENTO DE GALICIA

Edición e subscricións:

Servizo de Publicacións do Parlamento de Galicia. Hórreo, 63. 15702. Santiago de Compostela.

Telf. 981 55 13 00. Fax. 981 55 14 25

Dep. Leg. C-155-1982. ISSN 1133-2727