

**REGLAMENTO (UE) N° 333/2014 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO****de 11 de marzo de 2014****por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 443/2009 a fin de definir las modalidades para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos**

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 <sup>(1)</sup>,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento legislativo ordinario <sup>(2)</sup>,

Considerando lo siguiente:

- (1) De acuerdo con el artículo 13, apartado 5, del Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>, la Comisión debe revisar las modalidades para alcanzar el objetivo de 95 g de CO<sub>2</sub>/km para 2020 de forma rentable, incluidas las fórmulas establecidas en el anexo I de dicho Reglamento y las excepciones contempladas en el artículo 11 del mismo. Es conveniente que el presente Reglamento sea tan neutro como sea posible desde el punto de vista de la competencia, socialmente equitativo y sostenible.
- (2) Un mayor desarrollo del mercado mundial de tecnologías avanzadas destinadas a mejorar la eficiencia de los turismos está en consonancia con la Comunicación de la Comisión de 21 de enero de 2011 titulada: «Una Europa que utilice eficazmente los recursos — Iniciativa emblemática con arreglo a la Estrategia Europa 2020», que apoya el cambio a una economía hipocarbónica y que haga un uso eficiente de los recursos para lograr un crecimiento sostenible.
- (3) Procede aclarar que, a efectos de la verificación del cumplimiento del objetivo de 95 g de CO<sub>2</sub>/km, las emisiones de CO<sub>2</sub> deben seguir midiéndose de conformidad con el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup>, así como con sus medidas de ejecución y mediante tecnologías innovadoras.
- (4) Unos precios elevados de los combustibles fósiles tienen un impacto negativo en la recuperación económica, la seguridad energética y la asequibilidad de la energía en la Unión. Resulta por lo tanto prioritario aumentar la eficiencia y la sostenibilidad de los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, reduciendo así la dependencia de los hidrocarburos.
- (5) Reconociendo los altos costes de investigación y desarrollo, así como de los costes unitarios de producción de las generaciones anteriores de vehículos hipocarbónicos, procede agilizar y facilitar, con carácter provisional y hasta cierto límite, su proceso de introducción en el mercado de la Unión en sus fases iniciales de comercialización. Los agentes a diferentes niveles deben prestar la adecuada atención a determinar y difundir las mejores prácticas para estimular la demanda de vehículos hipocarbónicos.
- (6) La falta de una infraestructura para los combustibles alternativos y de especificaciones técnicas comunes para la interfaz entre los vehículos y la infraestructura correspondiente constituye un obstáculo para que el mercado adopte los vehículos hipocarbónicos. Garantizar la construcción de dicha infraestructura en la Unión podría facilitar el funcionamiento de las fuerzas del mercado y contribuir al crecimiento económico en Europa.
- (7) 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 CO<sub>2</sub>, de los vehículos vendidos por esos fabricantes, los fabricantes responsables de menos de 1 000 turismos 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. 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.

<sup>(1)</sup> DO C 44 de 15.2.2013, p. 109.

<sup>(2)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 25 de febrero de 2014 (no publicada aún en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 10 de marzo de 2014.

<sup>(3)</sup> Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros (DO L 140 de 5.6.2009, p. 1).

<sup>(4)</sup> Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

- (8) El procedimiento de concesión de excepciones para los pequeños fabricantes se debe simplificar para permitir más flexibilidad en cuanto al momento en que deba presentarse la solicitud de excepción por parte de dichos fabricantes y al momento en que la Comisión deba conceder dicha excepción.
- (9) Debe mantenerse después de 2020 el procedimiento de concesión de excepciones 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, se debe aplicar a partir de 2020 un objetivo de un 45 % menos que las emisiones medias específicas de los fabricantes especializados en 2007.
- (10) Para permitir a la industria del automóvil realizar inversiones a largo plazo e innovar, conviene indicar cómo debe modificarse el Reglamento (CE) n° 443/2009 de cara al período posterior a 2020. Dichas indicaciones deben basarse en una evaluación del porcentaje de reducción necesario conforme a los objetivos climáticos a largo plazo de la Unión y de sus repercusiones en la creación de tecnología rentable de reducción de CO<sub>2</sub> para los automóviles. La Comisión, a más tardar en 2015, debe revisar estos aspectos y presentar un informe al Parlamento Europeo y al Consejo con sus conclusiones. En el informe deben incluirse, en su caso, propuestas de modificación del Reglamento (CE) n° 443/2009 a fin de establecer objetivos en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos después de 2020, incluido el posible establecimiento de un objetivo realista y viable para 2025, basado en una evaluación general de impacto que tendrá en cuenta la continuidad de la competitividad de la industria del automóvil y sus industrias dependientes, a la vez que se mantiene una trayectoria clara de reducción de emisiones comparable a la lograda hasta 2020. A la hora de elaborar dichas propuestas, la Comisión debe asegurarse de que son lo más neutras posibles desde el punto de vista de la competencia, y que son socialmente equitativas y sostenibles.
- (11) En virtud del Reglamento (CE) n° 443/2009, la Comisión debe llevar a cabo una evaluación de impacto con el fin de revisar los procedimientos de ensayo para que reflejen debidamente el comportamiento real de los vehículos en materia de emisiones de CO<sub>2</sub>. Es preciso modificar el «Nuevo Ciclo de Conducción Europeo» (NEDC), utilizado en la actualidad, para garantizar que sea representativo de las condiciones reales de conducción y evitar infraestimaciones de las emisiones reales de CO<sub>2</sub> y de consumo de combustible. Procede convenir en cuanto sea factible un procedimiento de ensayo nuevo, más realista y fiable. Los trabajos en este sentido se están efectuando mediante la elaboración de un procedimiento armonizado a nivel mundial de ensayo de vehículos ligeros (WLTP) en el marco de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, pero aún no han concluido. Dicho procedimiento debe aplicarse lo antes posible con el fin de garantizar que las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> para los turismos nuevos se adapten mejor a las emisiones realmente generadas en condiciones normales de uso. En ese contexto, el anexo I del Reglamento (CE) n° 443/2009 establece límites de emisión para 2020 medidos con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007 y al anexo XII del Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión<sup>(1)</sup>. Cuando se modifiquen los procedimientos de ensayo, los límites establecidos en el anexo I del Reglamento (CE) n° 443/2009 deben adaptarse para garantizar una exigencia comparable para todos los fabricantes y clases de vehículos. En consecuencia, la Comisión debe realizar un estudio de correlación significativo entre el NEDC y los nuevos ciclos de ensayo WLTP con objeto de garantizar que son representativos de las condiciones reales de conducción.
- (12) A fin de garantizar que las emisiones reales se reflejen correctamente y que los valores de CO<sub>2</sub> medidos sean estrictamente comparables, la Comisión debe garantizar que se definan estrictamente los elementos que influyan de forma considerable en las emisiones de CO<sub>2</sub> durante el procedimiento de ensayo, con objeto de evitar que los fabricantes utilicen mecanismos de flexibilidad del ciclo de ensayos. Debe hacerse frente a las divergencias entre los valores de emisión de CO<sub>2</sub> en la homologación de tipo y las emisiones procedentes de los vehículos puestos a la venta, también mediante el estudio de un procedimiento de ensayo de conformidad en funcionamiento que garantice un ensayo independiente de una muestra representativa de vehículos a la venta, así como la manera de abordar los casos de divergencia importante demostrada entre las emisiones del examen y las emisiones iniciales de CO<sub>2</sub> en la homologación de tipo.
- (13) Debe modificarse la redacción del artículo 3, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 443/2009 para garantizar que el concepto de empresas vinculadas se ajuste al Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo<sup>(2)</sup> y al artículo 3, apartado 2, del Reglamento (UE) n° 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo<sup>(3)</sup>.

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n° 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).

<sup>(2)</sup> Reglamento (CE) n° 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas («Reglamento comunitario de concentraciones») (DO L 24 de 29.1.2004, p. 1).

<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) n° 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2011, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros (DO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

- (14) El Reglamento (CE) n° 443/2009 del Consejo confiere a la Comisión competencias para aplicar algunas de sus disposiciones de conformidad con los procedimientos establecidos en la Decisión 1999/468/CE del Consejo <sup>(1)</sup>. Como consecuencia de la entrada en vigor del Tratado de Lisboa, dichas competencias deben adaptarse a los artículos 290 y 291 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (TFUE).
- (15) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del Reglamento (CE) n° 443/2009, deben conferirse a la Comisión competencias de ejecución. Dichas competencias deben ejercerse de conformidad con el Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>.
- (16) Deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del TFUE a fin de modificar el anexo II del Reglamento (CE) n° 443/2009 por lo que respecta a los requisitos en materia de datos y parámetros de los datos; de complementar 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 CO<sub>2</sub>; de ajustar la cifra de M<sub>0</sub> a que se refiere el anexo I del Reglamento (CE) n° 443/2009 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° 443/2009. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos. Al preparar y elaborar actos delegados, la Comisión debe garantizar que los documentos pertinentes se transmitan al Parlamento Europeo y al Consejo de manera simultánea, oportuna y adecuada.
- (17) Conviene mantener el planteamiento de fijar el objetivo basado en una relación lineal entre la utilidad de los automóviles y su objetivo de emisiones de CO<sub>2</sub> expresada mediante las fórmulas establecidas en el anexo I del Reglamento (CE) n° 443/2009, ya que ello permite mantener la diversidad del mercado de los vehículos de turismo y la capacidad de los fabricantes de hacer frente a las distintas necesidades de los consumidores, evitando por lo tanto cualquier distorsión injustificada de la competencia.
- (18) En su evaluación de impacto, la Comisión ha estudiado la disponibilidad de datos relativos a la huella y al uso de esta como parámetro de utilidad en las fórmulas establecidas en el anexo I del Reglamento (CE) n° 443/2009. Sobre la base de evaluación, la Comisión ha concluido que el parámetro de utilidad usado en la fórmula para 2020 debe ser la masa. No obstante, las ventajas y el menor coste de la adopción de la huella como parámetro de utilidad deben estudiarse en una revisión futura.
- (19) Las emisiones de gases de efecto invernadero relacionadas con el suministro energético y la fabricación y eliminación de vehículos constituyen actualmente componentes significativos de la huella de carbono del transporte por carretera en general y es probable que cobren mayor relevancia en el futuro. Por tanto, deben tomarse medidas políticas para orientar a los fabricantes hacia soluciones óptimas que tengan en cuenta, en particular, las emisiones de gases de efecto invernadero asociadas a la producción de energía que se suministra a los vehículos, como la electricidad y los combustibles alternativos, así como para garantizar que dichas emisiones desde la fuente no minen los beneficios relacionados con la mejora del uso operativo de la energía de los vehículos, como pretende el Reglamento (CE) n° 443/2009.
- (20) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, definir las modalidades para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su dimensión y a sus efectos, puede lograrse mejor a escala de la Unión, esta puede adoptar medidas, de acuerdo con el principio de subsidiariedad establecido en el artículo 5 del Tratado de la Unión Europea. De conformidad con el principio de proporcionalidad establecido en el mismo artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar dicho objetivo.
- (21) Procede, por lo tanto, modificar el Reglamento (CE) n° 443/2009 en consecuencia.

<sup>(1)</sup> 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 (DO L 184 de 17.7.1999, p. 23).

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n° 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).

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

El Reglamento (CE) n° 443/2009 queda modificado como sigue:

1) En el artículo 1, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«El presente Reglamento fija un objetivo, aplicable a partir de 2020, de 95 g de CO<sub>2</sub>/km de emisiones medias para el parque de turismos nuevos, medidas con arreglo al Reglamento (CE) n° 715/2007 y al anexo XII del Reglamento (CE) n° 692/2008 y sus medidas de ejecución, así como mediante tecnologías innovadoras.».

2) En el artículo 2 se añade el apartado siguiente:

«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.».

3) En el artículo 3, apartado 2, letra a), el primer guion se sustituye por el texto siguiente:

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

4) En el artículo 4, el párrafo segundo se sustituye por el texto siguiente:

«Para la determinación de las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub> 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 en adelante.».

5) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 5 bis

#### **Supercréditos para el objetivo de 95 g de CO<sub>2</sub>/km**

En el cálculo de las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub>, cada turismo nuevo con emisiones específicas de CO<sub>2</sub> por debajo de 50 g de CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>/km durante ese período para cada fabricante.».

6) En el artículo 8, el apartado 9 se sustituye por el texto siguiente:

«9. La Comisión adoptará, mediante actos de ejecución, normas detalladas sobre los procedimientos de control y notificación de datos de conformidad con el presente artículo, 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, apartado 2.

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

7) En el artículo 9, el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«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 14, apartado 2.».

8) El artículo 11 se modifica como sigue:

a) en el apartado 3 se suprime la última frase;

b) en el apartado 4, párrafo segundo, la letra b) se sustituye por el texto siguiente:

«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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> de dichas empresas en 2007;»;

c) en el apartado 4, párrafo segundo, se añade la letra siguiente:

«c) 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> de dichas empresas en 2007.»;

d) el apartado 8 se sustituye por el texto siguiente:

«8. Se otorgan a la Comisión los poderes para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 14 bis 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 CO<sub>2</sub>.».

9) El artículo 12 se modifica como sigue:

a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:

«1. Se tendrán en cuenta las reducciones de CO<sub>2</sub> logradas mediante el uso de tecnologías innovadoras o de una combinación de estas ("paquete de tecnologías innovadoras"), previa solicitud de un proveedor o fabricante.

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

La contribución total de esas tecnologías a la reducción del objetivo de emisiones específicas de un fabricante podrá elevarse a 7 g de CO<sub>2</sub>/km.»;

b) en el apartado 2, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«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 14, apartado 2, del presente Reglamento.»;

c) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«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.».

10) El artículo 13 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, el párrafo tercero se sustituye por el texto siguiente:

«La Comisión adoptará, mediante actos delegados, dichas medidas de conformidad con el artículo 14 bis.».

b) en el apartado 3, se suprime el párrafo segundo;

c) el apartado 5 se sustituye por el texto siguiente:

«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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> 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.»;

d) el apartado 7 se sustituye por el texto siguiente:

«7. La Comisión determinará, mediante actos de ejecución, los parámetros de correlación necesarios con objeto de reflejar cualquier cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario para medir emisiones específicas de CO<sub>2</sub> a que se refieren el Reglamento (CE) n° 715/2007 y el Reglamento (CE) n° 692/2008. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 14, apartado 2, del presente Reglamento.

La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados con arreglo al artículo 14 bis 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.».

11) El artículo 14 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 14

#### **Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité del Cambio Climático establecido en virtud del artículo 9 de la Decisión n° 280/2004/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (\*). Dicho Comité será un comité en el sentido del Reglamento (UE) n° 182/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*\*).

2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, se aplicará el artículo 5 del Reglamento (UE) n° 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° 182/2011.

(\*) Decisión n° 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).

(\*\*) Reglamento (UE) n° 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).».

12) Se inserta el artículo siguiente:

«Artículo 14 bis

#### **Ejercicio de la delegación**

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

2. Los poderes para adoptar actos delegados mencionados en el artículo 8, apartado 9, párrafo segundo, el artículo 11, apartado 8, el artículo 13, apartado 2, párrafo tercero, y el artículo 13, apartado 7, párrafo segundo, se otorgan a la Comisión por un período de cinco años a partir del 8 de abril de 2014. 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.

3. La delegación de poderes mencionada en el artículo 8, apartado 9, párrafo segundo, el artículo 11, apartado 8, el artículo 13, apartado 2, párrafo tercero, y el artículo 13, apartado 7, 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.

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

5. Los actos delegados adoptados en virtud del artículo 8, apartado 9, párrafo segundo, del artículo 11, apartado 8, del artículo 13, apartado 2, párrafo tercero, y del artículo 13, apartado 7, párrafo segundo, entrará 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.».

13) En el anexo I, punto 1, se añade la letra siguiente:

«c) a partir de 2020:

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

donde:

$M$  = masa del vehículo en kilogramos (kg)

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

$a = 0,0333$ .».

14) El anexo II se modifica como sigue:

a) en la parte A, punto 1, se añade la letra siguiente:

«n) potencia máxima neta.»;

b) en el cuadro «Datos indicados en el punto 1 de la parte A», se añade la columna siguiente:

«Potencia máxima neta (kW)».

#### Artículo 2

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

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

Hecho en Estrasburgo, el 11 de marzo de 2014.

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

M. SCHULZ

*Por el Consejo*

*El Presidente*

D. KOURKOULAS