

REGLAMENTOS

REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2020/22 DE LA COMISIÓN

de 31 de octubre de 2019

por el que se modifican los anexos I y III del Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que se refiere al seguimiento de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros nuevos homologados en un proceso multifásico

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 7, apartado 8, y su artículo 15, apartado 8,

Considerando lo siguiente:

- (1) A partir del 1 de septiembre de 2019 todos los vehículos comerciales ligeros están sujetos a un nuevo procedimiento de ensayo reglamentario de medición de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible, a saber, el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP), establecido en el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión ⁽²⁾, que sustituye al Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC) dispuesto en el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión ⁽³⁾. Por consiguiente, se ha establecido una nueva metodología de determinación de las emisiones de CO₂ y el consumo de combustible de los vehículos de la categoría N1 homologados en un procedimiento multifásico, que se expone en los anexos I y II del Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾.
- (2) Habida cuenta de que el Reglamento (UE) n.º 510/2011 quedará derogado a partir del 1 de enero de 2020, es necesario garantizar que en el Reglamento (UE) 2019/631 se contemple la misma metodología.
- (3) De acuerdo con el anexo III, parte B, punto 2, del Reglamento (UE) 2019/631, las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos multifásicos deben asignarse al fabricante del vehículo de base. Para que el fabricante del vehículo de base pueda planificar de manera efectiva y con suficiente certeza el cumplimiento de sus objetivos de emisiones específicas, debe establecerse una metodología que garantice que las emisiones de CO₂ y la masa de los vehículos completados que serán asignadas a dicho fabricante se conozcan en el momento de la producción y la venta del vehículo de base, completo o incompleto, y no solo en el momento en el que el fabricante de la fase final introduzca el vehículo completado en el mercado.

⁽¹⁾ DO L 111 de 25.4.2019, p. 13.

⁽²⁾ Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

⁽⁴⁾ 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).

- (4) Por consiguiente, se establece una metodología específica para determinar las emisiones de CO₂ de un vehículo de base incompleto con arreglo a la cual debe utilizarse el método de interpolación previsto en el Reglamento (UE) 2017/1151. Las emisiones de CO₂ y los valores de masa así determinados deben ser lo más representativos posible de las emisiones específicas de CO₂ y de la masa en orden de marcha que se determinen para el vehículo completado. Con el fin de garantizar la coherencia, el cálculo del objetivo de emisiones específicas del fabricante del vehículo de base debe, pues, tener en cuenta los valores de masa determinados con arreglo a esa metodología.
- (5) El fabricante del vehículo de base debe informar a la Comisión de los valores de entrada utilizados para el método de interpolación, así como de las emisiones de CO₂ y la masa resultante del vehículo de base incompleto. Al mismo tiempo, los Estados miembros deben seguir notificando a la Comisión las emisiones específicas de CO₂ y la masa en orden de marcha de los vehículos completados.
- (6) Sobre la base de dichos datos, la Comisión debe evaluar continuamente la representatividad de los valores de seguimiento de las emisiones de CO₂ del vehículo de base y comunicar a los fabricantes cualquier divergencia observada. En el caso de que se encuentre una divergencia significativa y continuada entre la media de los valores de seguimiento de CO₂ de los vehículos de base y la media de las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos completados, los valores relativos a los vehículos completados deben utilizarse a efectos de determinar si los fabricantes cumplen sus objetivos de emisiones específicas.
- (7) Para tener en cuenta que el Reglamento (UE) n.º 510/2011 queda derogado con efectos a partir del 1 de enero de 2020, es conveniente que el presente Reglamento entre en vigor lo más cerca posible de esa fecha.
- (8) Procede, por tanto, modificar los anexos I y III del Reglamento (UE) 2019/631 en consecuencia.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Los anexos I y III del Reglamento (UE) 2019/631 quedan modificados de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

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

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

Hecho en Bruselas, el 31 de octubre de 2019.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER

ANEXO

Los anexos I y III del Reglamento (UE) 2019/631 quedan modificados como sigue:

1) En el anexo I, parte B, punto 4, la definición de «M₀» se sustituye por el texto siguiente:

«M₀ es la media de la masa (M) en kilogramos (kg) de los vehículos comerciales ligeros nuevos del fabricante matriculados en el año de referencia pertinente;

donde:

- en el caso de un vehículo completo, M es la masa en orden de marcha del vehículo,
- en el caso de un vehículo de base completo vinculado a un vehículo completado, M es la masa en orden de marcha de dicho vehículo de base,
- en el caso de un vehículo de base incompleto vinculado a un vehículo completado, M es la masa de seguimiento (M_{mon}) de dicho vehículo de base, determinada de acuerdo con la fórmula siguiente:

$$M_{\text{mon}} = MRO_{\text{base}} \times B_0$$

donde:

MRO_{base} es la masa en orden de marcha del vehículo de base considerado,
B₀ es el valor definido en el anexo III, parte A, punto 1.2.4, letra a).».

2) En el anexo III, la parte A queda modificada como sigue:

a) El punto 1.2 se sustituye por el texto siguiente:

«1.2. Vehículos completados matriculados como vehículos de categoría N1

1.2.1. Notificaciones de los Estados miembros

El formulario establecido en la parte C, sección 2, se utilizará para la notificación de los datos relativos a los vehículos de categoría N1 completados.

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

1.2.1.1. Vehículos completados homologados de acuerdo con el Reglamento (CE) n.º 692/2008

En relación con el año civil 2020, los Estados miembros registrarán los datos detallados que se indican a continuación relativos a:

- a) el vehículo de base incompleto: 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 la homologación de tipo especificada en el anexo I, punto 2.17.2, de la Directiva 2007/46/CE;
- b) el vehículo de base completo: los datos especificados en el punto 1.1, letras a), b), c), d), e), g), h), i), n) y o);
- c) el vehículo completado: los datos especificados 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 el párrafo primero, letras a) y b), no pueda suministrarse en relación con el vehículo de base, los Estados miembros facilitarán, en su lugar, datos relativos al vehículo completado.

1.2.1.2. Vehículos completados de la categoría N1 homologados conforme al anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151

En relación con cada vehículo completado nuevo matriculado en 2020 y en los años civiles siguientes, los Estados miembros notificarán como mínimo los datos detallados especificados en el punto 1.1, letras a), f), g), h), o), p) y r).

1.2.2. Notificaciones de los fabricantes

En relación con cada vehículo completado nuevo de la categoría N1 homologado de conformidad con el anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151 matriculado en 2020 y en los años civiles siguientes, el fabricante del vehículo de base vinculado notificará a la Comisión, a más tardar el 28 de febrero de cada año, a partir de 2021, los datos que se indican a continuación relativos al vehículo de base:

- a) en caso de que el vehículo completado se base en un vehículo de base incompleto:
 - i) número de identificación del vehículo,
 - ii) identificador de la familia de vehículos indicado en el anexo XXI, punto 5.0, del Reglamento (UE) 2017/1151,

- iii) emisiones de CO₂ de seguimiento determinadas de acuerdo con el punto 1.2.4,
 - iv) área frontal, especificando la opción aplicable, como se indica en el punto 1.2.4, letra c),
 - v) resistencia a la rodadura, como se indica en el punto 1.2.4, letra b),
 - vi) masa de seguimiento determinada de conformidad con el anexo I, parte B, punto 4.1,
 - vii) masa en orden de marcha,
 - viii) masa representativa de la carga del vehículo, tal como se define en el punto 1.2.4, letra a);
- b) en caso de que el vehículo completado se base en un vehículo de base completo:
- i) número de identificación del vehículo,
 - ii) identificador de la familia de vehículos a que se refiere la letra a), inciso ii), del presente apartado,
 - iii) emisiones específicas de CO₂ del vehículo de base,
 - iv) masa en orden de marcha.

1.2.3. Cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂ y del objetivo de emisiones específicas

La Comisión utilizará los valores notificados por el fabricante del vehículo de base de conformidad con el punto 1.2.2 para calcular sus emisiones medias específicas de CO₂ y el objetivo de emisiones específicas en el año civil en el que se haya matriculado el vehículo completado vinculado, salvo si se cumplen las condiciones del punto 1.2.5, en cuyo caso se utilizarán los datos relativos a los vehículos completados.

En caso de que el fabricante del vehículo de base no notifique los datos mencionados en el punto 1.2.2, se utilizarán las emisiones específicas de CO₂ notificadas por los Estados miembros de conformidad con el punto 1.2.1 en relación con el vehículo completado vinculado para calcular las emisiones medias específicas de CO₂ y el objetivo de emisiones específicas del fabricante en cuestión.

1.2.4. Cálculo de las emisiones de CO₂ de seguimiento en caso de vehículos de base incompletos

A partir del año civil 2020, los fabricantes calcularán las emisiones de CO₂ de seguimiento correspondientes a cada uno de sus vehículos de base incompletos de acuerdo con el método de interpolación a que se refiere el anexo XXI, subanexo 7, puntos 3.2.3.2 o 3.2.4, del Reglamento (UE) 2017/1151, utilizando el mismo método que el aplicado para la homologación de tipo CE del vehículo de base con respecto a sus emisiones, en el que los términos serán los definidos en dichos puntos, con las excepciones siguientes:

a) Masa de un vehículo concreto

El término “TM_{ind}” mencionado en el anexo XXI, subanexo 7, puntos 3.2.3.2.2.1 o 3.2.4.1.1.1, del Reglamento (UE) 2017/1151 se sustituirá por la masa por defecto del vehículo de base, DM_{base}. Si la masa por defecto DM_{base} es inferior a la masa de ensayo del vehículo “Low” (TM_L) de la familia de interpolación, TM_{ind} se sustituirá por TM_L. Si la DM_{base} es superior a la masa de ensayo del vehículo “High” (TM_H) de la familia de interpolación, TM_{ind} se sustituirá por TM_H.

DM_{base} se determinará aplicando la fórmula siguiente:

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

donde:

- MRO_{base} es la masa en orden de marcha del vehículo de base, tal como se define en el anexo XXI, punto 3.2.5, del Reglamento (UE) 2017/1151,
- B₀ es el valor de masa de la carrocería, que corresponde a 1,375,
- M_{VL} es la masa representativa de la carga del vehículo, que representa el 28 % de la carga máxima del vehículo, definida como la masa máxima en carga técnicamente admisible menos la masa en orden de marcha del vehículo de base multiplicada por B₀, menos 25 kg.

El valor B₀ se adaptará a más tardar el 31 de octubre de 2021 sobre la base de la masa en orden de marcha de los vehículos de base incompletos en relación con todos los vehículos completados matriculados en los años civiles 2018, 2019 y 2020, calculado con arreglo a las fórmulas que se indican más abajo. El nuevo valor B₀ se aplicará desde el 1 de enero de 2022 hasta el 31 de diciembre de 2024.

Fórmula 1:

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

donde:

- A_i es el valor A_y , calculado con arreglo a la fórmula 2 respecto al año civil pertinente,
 n_i es el número de vehículos de base incompletos vinculados a vehículos completados matriculados en el año civil.

Fórmula 2:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n M_{fi}}{\sum_{i=1}^n M_{bi}}$$

donde:

- A_y es la media de la relación entre M_{fi} y M_{bi} respecto a cada uno de los años civiles 2018 a 2020,
 M_{fi} es la masa en orden de marcha del vehículo de base incompleto, más la masa añadida por defecto, tal como se define en el anexo XII, sección 5, del Reglamento (CE) n.º 692/2008,
 M_{bi} es la masa en orden de marcha del vehículo de base incompleto,
 n es el número de vehículos de base incompletos vinculados a vehículos completados matriculados en el año civil.

b) Resistencia a la rodadura de un vehículo concreto

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

c) Área frontal

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

- i) área frontal del vehículo representativo de la familia de matrices de resistencia al avance en carretera, en m²,
- ii) valor medio del área frontal del vehículo "High" y del vehículo "Low" de la familia de interpolación, en m²,
- iii) área frontal del vehículo "High" de la familia de interpolación, en caso de que no se utilice el método de interpolación, en m².

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

1.2.5. Representatividad del valor de seguimiento de CO₂

La Comisión evaluará cada año la representatividad de la media de las emisiones de CO₂ de seguimiento notificadas por el fabricante del vehículo de base con respecto a la media de las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos completados vinculados matriculados en el año civil pertinente. La Comisión informará al fabricante del vehículo de base de la divergencia observada entre dichos valores.

En caso de que durante cada uno de los dos años civiles sucesivos se observe una divergencia del 4 % o más, la Comisión utilizará la media de las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos completados en el año civil siguiente para calcular las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante del vehículo de base o del conjunto de vehículos de ese año.».

b) El punto 2 se sustituye por el texto siguiente:

- «2. Los datos a que se refiere el punto 1 procederán del certificado de conformidad expedido por el fabricante del vehículo comercial ligero pertinente o serán coherentes con él. Los datos que no se encuentren en el certificado de conformidad procederán de la documentación de homologación de tipo o de la información notificada por el fabricante del vehículo de base de conformidad con el punto 1.2.3. Los Estados miembros adoptarán las medidas necesarias para garantizar la precisión 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.»
-