

## I

(Actos legislativos)

## REGLAMENTOS

### REGLAMENTO (UE) 2018/956 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

de 28 de junio de 2018

#### sobre el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos

(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 <sup>(1)</sup>,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

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

Considerando lo siguiente:

- (1) En las conclusiones del Consejo Europeo de los días 23 y 24 de octubre de 2014 sobre el marco de actuación en materia de clima y energía hasta el año 2030, se refrendó un objetivo vinculante consistente en lograr una reducción interna en el conjunto de la economía de las emisiones de gases de efecto invernadero por lo menos en un 40 % para 2030 en comparación con 1990, objetivo que el Consejo Europeo confirmó de nuevo en la reunión de 17 y 18 de marzo de 2016.
- (2) Las conclusiones del Consejo Europeo de los días 23 y 24 de octubre de 2014 preveían que el objetivo debía cumplirse colectivamente en la Unión, de la manera más eficaz posible en términos de coste, con reducciones, para 2030, del 43 % en los sectores sujetos al régimen de comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero de la Unión (RCDE-UE), y del 30 % en los sectores no sujetos a él, con respecto a los valores de 2005. El Acuerdo de París <sup>(3)</sup>, entre otras disposiciones, establece un objetivo a largo plazo que está en consonancia con el objetivo de mantener el aumento de la temperatura media mundial muy por debajo de los 2 °C en relación con los niveles preindustriales y de proseguir los esfuerzos para que permanezca en 1,5 °C por encima de esos niveles. Es necesario que todos los Estados miembros participen en esos esfuerzos, y que todos los sectores de la economía, incluido el del transporte, contribuyan a conseguir las reducciones de las emisiones acordadas por el Consejo Europeo y a cumplir los objetivos a largo plazo del Acuerdo de París.
- (3) La estrategia europea de 2016 de la Comisión a favor de la movilidad de bajas emisiones establece la aspiración a que, a mitad de siglo, las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte tengan que haberse situado, como mínimo, un 60 % por debajo de las de 1990 y estar claramente encaminadas a alcanzar el nivel cero de emisiones.
- (4) A fin de cumplir dicho objetivo, conviene plantearse toda una serie de medidas diferentes. Además de fijar normas sobre emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos pesados, a saber, camiones, autobuses y autocares, dichas medidas podrían incluir otras actuaciones que contribuyan a mejorar la eficiencia y a reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, como la optimización de la carga, los trenes de vehículos, la formación de los conductores, la utilización de nuevos carburantes, programas de renovación de flotas, neumáticos de baja resistencia a la rodadura, reducción de las congestiones e inversión en mantenimiento de infraestructuras.

<sup>(1)</sup> DO C 81 de 2.3.2018, p. 95.

<sup>(2)</sup> Posición del Parlamento Europeo de 12 de junio de 2018 (pendiente de publicación en el Diario Oficial) y Decisión del Consejo de 21 de junio de 2018.

<sup>(3)</sup> Acuerdo de París (DO L 282 de 19.10.2016, p. 4).

- (5) Las emisiones de gases de efecto invernadero de vehículos pesados representan en la actualidad alrededor de una cuarta parte de las emisiones del transporte por carretera en la Unión y se espera que, de no adoptarse más medidas, aumenten en un 10 % entre 2010 y 2030 y en un 17 % entre 2010 y 2050. Es preciso adoptar medidas eficaces para reducir las emisiones de los vehículos pesados a fin de contribuir a la necesaria reducción de emisiones en el sector del transporte.
- (6) En su comunicación de 2014 sobre una estrategia para reducir el consumo de combustible y las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos pesados, la Comisión reconoce que un requisito previo para la introducción de tales medidas es un procedimiento regulado para la determinación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible.
- (7) El Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup> establece el marco para la creación de ese procedimiento regulado. Las mediciones realizadas de conformidad con dicho procedimiento van a proporcionar datos sólidos y comparables sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de cada vehículo pesado respecto de una parte significativa de la flota de vehículos pesados de la Unión. El comprador de un vehículo pesado determinado y el Estado miembro de matriculación de ese vehículo van a tener acceso a esa información, lo que ha de colmar parcialmente las lagunas de conocimiento existentes.
- (8) Las empresas de transporte son, en gran parte, pequeñas y medianas empresas. Además, todavía carecen de acceso a información normalizada para evaluar las tecnologías que mejoran la eficiencia del combustible o comparar vehículos pesados que permitan tomar decisiones de compra basadas en la mejor información disponible, reduciéndose de ese modo los gastos en combustible, los cuales suponen más de una cuarta parte de sus costes de funcionamiento.
- (9) La información sobre el comportamiento de un vehículo pesado en cuanto a emisiones de CO<sub>2</sub> y consumo de combustible debe hacerse pública para que todos los transportistas puedan tomar decisiones de compra bien informadas y para garantizar un elevado nivel de transparencia. Todos los fabricantes de vehículos pesados van a tener la posibilidad de comparar el comportamiento de sus vehículos con el de otras marcas. De ese modo habrá más incentivos para la innovación y se incitará el desarrollo de vehículos pesados más eficientes energéticamente, aumentándose así la competitividad. Esa información también va a proporcionar a los responsables políticos de la Unión y de los Estados miembros una base sólida para la elaboración de políticas que fomenten la generalización de vehículos pesados más eficientes energéticamente.
- (10) Para adquirir un conocimiento completo sobre la configuración de la flota de vehículos pesados de la Unión, su evolución a lo largo del tiempo y el impacto potencial sobre las emisiones de CO<sub>2</sub>, conviene que las autoridades competentes de los Estados miembros hagan el seguimiento de los datos sobre la matriculación de todos los vehículos pesados nuevos y todos los remolques nuevos, incluidos datos sobre los sistemas de propulsión y carrocerías, y los comuniquen a la Comisión.
- (11) Conviene, por tanto, que los fabricantes de vehículos pesados hagan el seguimiento de los valores correspondientes a las emisiones de CO<sub>2</sub> y al consumo de combustible determinados para cada vehículo pesado nuevo con arreglo al Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión <sup>(2)</sup>, y los comuniquen a la Comisión.
- (12) La disponibilidad de datos sobre emisiones de CO<sub>2</sub> y consumo de combustible para las diferentes categorías de vehículos pesados depende de cuándo quede cubierta cada una de ellas por el Reglamento (UE) 2017/2400. A fin de proporcionar claridad y seguridad jurídica acerca de las obligaciones de seguimiento y comunicación de los fabricantes, el presente Reglamento debe establecer el año inicial para el seguimiento y la comunicación para cada categoría de vehículo pesado que entre en su ámbito de aplicación. En virtud del Reglamento (UE) 2017/2400, los datos estarán disponibles para determinados vehículos pesados nuevos matriculados en 2019. A partir de ese año, los fabricantes deben estar obligados a hacer el seguimiento de los datos técnicos relativos a esos vehículos y a comunicarlos a la Comisión. En cuanto a otras categorías y grupos de vehículos pesados, solo se dispondrá de los datos a partir de una fecha posterior. Debe establecerse un plazo razonable para determinar los años iniciales para el seguimiento y la comunicación de los datos relativos a esas categorías y grupos de vehículos pesados. Dada la complejidad técnica que entraña la elaboración de procedimientos para determinar las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de las demás categorías y grupos de vehículos pesados, el plazo debe ser de siete años a partir de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento.

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE (DO L 188 de 18.7.2009, p. 1).

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión, de 12 de diciembre de 2017, por el que se desarrolla el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo relativo a la determinación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados, y por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión (DO L 349 de 29.12.2017, p. 1).

- (13) Es de interés público que los datos técnicos esenciales para determinar el comportamiento de un vehículo pesado en cuanto a emisiones de CO<sub>2</sub> y consumo de combustible se difundan al público de forma activa con el fin de aumentar la transparencia de las especificaciones del vehículo pesado y su comportamiento al respecto, y de fomentar la competencia entre los fabricantes. Aquellos datos que tengan carácter sensible por motivos de protección de datos personales y competencia leal no deben publicarse. Determinados datos relativos al rendimiento aerodinámico de los vehículos pesados deben hacerse públicos en forma de intervalos, a fin de tener en cuenta consideraciones de competencia leal. Los datos comunicados deben hacerse públicos de forma que se puedan consultar fácil y gratuitamente. El presente Reglamento se entiende sin perjuicio de otros derechos de acceso público a la información medioambiental, entre otros, contemplados en el Reglamento (CE) n.º 1367/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>.
- (14) Es importante que el sistema de seguimiento y comunicación sea de fácil uso para todos los transportistas, independientemente de sus dimensiones y recursos. Del mismo modo, es importante que la Comisión promueva de forma activa dicho sistema, con el fin de garantizar que tenga un impacto significativo en el sector y de aumentar la concienciación acerca de la disponibilidad de los datos comunicados.
- (15) El análisis realizado por la Comisión de los datos transmitidos por los Estados miembros y los fabricantes con respecto al año natural precedente debe hacerse público de manera que se muestre claramente el comportamiento de la flota de vehículos pesados de la Unión y de cada Estado miembro, así como la de cada fabricante. El análisis debe permitir la comparabilidad en y entre las flotas en cuanto al nivel medio de consumo de combustible y de emisiones de CO<sub>2</sub> para cada grupo de vehículos pesados por perfil de utilización.
- (16) Es fundamental que los valores de emisiones de CO<sub>2</sub> y de consumo de combustible establecidos con arreglo al Reglamento (UE) 2017/2400 reflejen correctamente el comportamiento de los vehículos pesados. Dicho Reglamento contiene por lo tanto disposiciones para verificar y garantizar la utilización conforme de la herramienta de simulación y la conformidad de las propiedades relacionadas con las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los correspondientes componentes, unidades técnicas independientes y sistemas. Dicho procedimiento de verificación debe incluir ensayos en carretera. El nuevo marco de homologación de tipo según lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup> establece medios para garantizar que, en caso de divergencias, el fabricante adopte medidas correctoras y que, en caso de incumplimiento, la Comisión pueda imponer multas administrativas. En ese nuevo marco se reconoce también la importancia de permitir a terceros realizar ensayos independientes de vehículos y disponer de acceso a los datos necesarios. La Comisión debe hacer el seguimiento de los resultados de dichos ensayos de verificación e incluir un análisis de esos resultados en su informe anual.
- (17) Es importante asegurarse de que los datos objeto de seguimiento y comunicación sean sólidos y fiables. La Comisión, por tanto, debe tener la posibilidad de verificar y, en su caso, corregir los datos finales. Por consiguiente, los requisitos de seguimiento también deben incluir parámetros que permitan rastrear y verificar adecuadamente los datos.
- (18) La Comisión debe poder imponer una multa administrativa cuando compruebe que los datos comunicados por el fabricante divergen de los registrados en el marco del Reglamento (CE) n.º 595/2009 y, en particular, con arreglo al Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión <sup>(3)</sup> y al Reglamento (UE) 2017/2400, o si el fabricante no facilita los datos exigidos dentro del plazo aplicable. Las multas deben ser efectivas, proporcionadas y disuasorias.
- (19) Sobre la base de la experiencia adquirida con el seguimiento y la comunicación de los datos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> con arreglo al Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup> respecto a los turismos nuevos y al Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(5)</sup> respecto a los

<sup>(1)</sup> Reglamento (CE) n.º 1367/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 6 de septiembre de 2006, relativo a la aplicación, a las instituciones y a los organismos comunitarios, de las disposiciones del Convenio de Aarhus sobre el acceso a la información, la participación del público en la toma de decisiones y el acceso a la justicia en materia de medio ambiente (DO L 264 de 25.9.2006, p. 13).

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) 2018/858 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2018, sobre la homologación y la vigilancia del mercado de los vehículos de motor y sus remolques y de los sistemas, los componentes y las unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos, por el que se modifican los Reglamentos (CE) n.º 715/2007 y (CE) n.º 595/2009 y por el que se deroga la Directiva 2007/46/CE (DO L 151 de 14.6.2018, p. 1).

<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, de 25 de mayo de 2011, por el que se aplica y se modifica el Reglamento (CE) n.º 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y por el que se modifican los anexos I y II de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 167 de 25.6.2011, p. 1).

<sup>(4)</sup> 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 CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros (DO L 140 de 5.6.2009, p. 1).

<sup>(5)</sup> 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 Comunidad para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros (DO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

vehículos comerciales ligeros nuevos, es conveniente asignar a la Agencia Europea de Medio Ambiente la responsabilidad por el intercambio de dichos datos con las autoridades competentes de los Estados miembros y los fabricantes, así como por la gestión de la base de datos final en nombre de la Comisión. Conviene asimismo armonizar, en la medida de lo posible, los procedimientos de seguimiento y comunicación aplicables a los vehículos pesados con los ya aplicables a los vehículos ligeros.

- (20) A fin de garantizar condiciones uniformes de ejecución del presente Reglamento respecto a la verificación y corrección de los datos comunicados, 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 Consejo <sup>(1)</sup>.
- (21) A fin de garantizar que los requisitos en materia de datos y el procedimiento de seguimiento y comunicación sigan siendo pertinentes a lo largo del tiempo para evaluar la contribución de la flota de vehículos pesados a las emisiones de CO<sub>2</sub>; para garantizar la disponibilidad de datos sobre tecnologías nuevas y avanzadas de reducción de CO<sub>2</sub> y sobre los resultados de la verificación en carretera, así como para garantizar que los intervalos de los valores de resistencia aerodinámica siguen siendo pertinentes a efectos de información y comparación, y también para completar las disposiciones sobre multas administrativas, deben delegarse en la Comisión los poderes para adoptar actos con arreglo al artículo 290 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea por lo que respecta a: la compleción de los años iniciales para el seguimiento y la comunicación de datos de las categorías de vehículos cubiertas, la modificación de los requisitos en materia de datos y del procedimiento de seguimiento y comunicación establecido en los anexos del presente Reglamento, la especificación de los datos que han de comunicar los Estados miembros para el seguimiento de los resultados de los ensayos de verificación en carretera; la modificación de los intervalos de los valores de resistencia aerodinámica y la definición de los criterios, del cálculo y del método de cobro de las multas administrativas impuestas a los fabricantes. Reviste especial importancia que la Comisión lleve a cabo las consultas oportunas durante la fase preparatoria, en particular con expertos, y que esas consultas se realicen de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación <sup>(2)</sup>. En particular, a fin de garantizar una participación equitativa en la preparación de los actos delegados, el Parlamento Europeo y el Consejo reciben toda la documentación al mismo tiempo que los expertos de los Estados miembros, y sus expertos tienen acceso sistemáticamente a las reuniones de los grupos de expertos de la Comisión que se ocupen de la preparación de actos delegados.
- (22) Dado que el objetivo del presente Reglamento, a saber, el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos en la Unión, no puede ser alcanzado de manera suficiente por los Estados miembros, sino que, debido a su dimensión y 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.

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

##### Objeto

El presente Reglamento establece los requisitos para el seguimiento y la comunicación de las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos matriculados en la Unión.

#### Artículo 2

##### Ámbito de aplicación

El presente Reglamento se aplica a el seguimiento y la comunicación por parte de los Estados miembros y los fabricantes de vehículos pesados de datos sobre los vehículos pesados nuevos.

Será aplicable con respecto a las siguientes categorías de vehículos:

- los vehículos de las categorías M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> y N<sub>2</sub> con una masa de referencia superior a 2 610 kg, que no estén incluidos en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(3)</sup>, y todos los vehículos de las categorías M<sub>3</sub> y N<sub>3</sub>;
- los vehículos de las categorías O<sub>3</sub> y O<sub>4</sub>.

A efectos del presente Reglamento, dichos vehículos se considerarán vehículos pesados.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> DO L 123 de 12.5.2016, p. 1.

<sup>(3)</sup> 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 vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

### Artículo 3

#### Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se aplicarán las definiciones establecidas en la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup> y en el Reglamento (CE) n.º 595/2009.

### Artículo 4

#### Seguimiento y comunicación por los Estados miembros

1. A partir del 1 de enero de 2019, y respecto a cada uno de los años naturales siguientes, los Estados miembros harán el seguimiento de los datos que se especifican en el anexo I, parte A, en relación con los vehículos pesados nuevos matriculados por primera vez en la Unión.

A más tardar el 28 de febrero de cada año, y por primera vez en 2020, las autoridades competentes de los Estados miembros comunicarán dichos datos a la Comisión de conformidad con el procedimiento de comunicación establecido en el anexo II.

Los datos relativos a los vehículos pesados nuevos que hayan sido matriculados previamente fuera de la Unión no serán objeto de seguimiento ni comunicación, a menos que esa matriculación haya tenido lugar menos de tres meses antes de la matriculación en la Unión.

2. Las autoridades competentes responsables del seguimiento y la comunicación de los datos de conformidad con el presente Reglamento serán las designadas por los Estados miembros de conformidad con el artículo 8, apartado 7, del Reglamento (CE) n.º 443/2009.

### Artículo 5

#### Seguimiento y comunicación por los fabricantes

1. A partir de los años iniciales establecidos en el anexo I, parte B, punto 1, los fabricantes de vehículos pesados harán el seguimiento, con una periodicidad anual, de los datos que se especifican en el anexo I, parte B, punto 2, para cada vehículo pesado nuevo.

A más tardar el 28 de febrero de cada año, a partir de los años iniciales que se establecen en el anexo I, parte B, punto 1, los fabricantes de vehículos pesados comunicarán dichos datos a la Comisión de conformidad con el procedimiento de comunicación establecido en el anexo II, para cada vehículo pesado nuevo cuya simulación se haya realizado el año natural precedente.

La fecha de la simulación será la fecha notificada de conformidad con la rúbrica 71 del anexo I, parte B, punto 2.

2. Cada fabricante designará un punto de contacto a efectos de la comunicación de datos de conformidad con el presente Reglamento.

### Artículo 6

#### Registro central de datos sobre vehículos pesados

1. La Comisión llevará un registro central de los datos sobre vehículos pesados (en lo sucesivo, «registro») comunicados con arreglo a lo dispuesto en los artículos 4 y 5.

El registro estará a disposición del público, excepto en el caso de la rúbrica a) que se especifica en el anexo I, parte A, y de las rúbricas 1, 24, 25, 32, 33, 39 y 40 que se especifican en el anexo I, parte B, punto 2. Con respecto a la rúbrica 23 que se especifica en el anexo I, parte B, punto 2, el valor se comunicará al público en forma de intervalos, según se establece en el anexo I, parte C.

2. El registro será gestionado por la Agencia Europea de Medio Ambiente en nombre de la Comisión.

### Artículo 7

#### Seguimiento de los resultados de los ensayos de verificación en carretera

1. Cuando estén disponibles, la Comisión hará el seguimiento de los resultados de los ensayos en carretera realizados en el marco del Reglamento (CE) n.º 595/2009 para verificar las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos pesados nuevos.

2. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 13 que completen el presente Reglamento especificando los datos que deben notificar las autoridades competentes de los Estados miembros a efectos del apartado 1 del presente artículo.

<sup>(1)</sup> Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

#### Artículo 8

##### Calidad de los datos

1. Las autoridades competentes y los fabricantes serán responsables de que los datos que comuniquen en virtud de los artículos 4 y 5 sean correctos y de calidad. Informarán sin demora a la Comisión de cualquier error detectado en los datos comunicados.
2. La Comisión efectuará sus propias verificaciones de la calidad de los datos comunicados en virtud de los artículos 4 y 5.
3. En caso de que la Comisión sea informada de la existencia de errores en los datos o, como consecuencia de sus propias verificaciones, observe discrepancias en el conjunto de datos, adoptará, en su caso, las medidas necesarias para corregir los datos publicados en el registro a que se refiere el artículo 6.
4. La Comisión podrá, mediante actos de ejecución, determinar las medidas de verificación y corrección a que se refieren los apartados 2 y 3 del presente artículo. Dichos actos de ejecución se adoptarán de conformidad con el procedimiento de examen a que se refiere el artículo 12.

#### Artículo 9

##### Multas administrativas

1. La Comisión podrá imponer una multa administrativa en cada uno de los siguientes casos:
  - a) cuando considere que los datos comunicados por el fabricante en virtud del artículo 5 del presente Reglamento divergen de los datos resultantes del archivo de registros del fabricante o del certificado de homologación de tipo del motor expedido en el marco del Reglamento (CE) n.º 595/2009, y dicha divergencia sea deliberada o debida a una negligencia grave;
  - b) cuando los datos no se hayan presentado dentro del plazo aplicable con arreglo al artículo 5, apartado 1, y la demora no pueda justificarse debidamente.

Con objeto de verificar los datos a que se refiere la letra a), la Comisión consultará con las correspondientes autoridades de homologación.

Las multas administrativas serán efectivas, proporcionadas y disuasorias, y no serán superiores a 30 000 EUR por cada vehículo pesado afectado por los datos que diverjan o se demoren respecto de lo dispuesto en las letras a) y b).

2. Sobre la base de los principios establecidos en el apartado 3 del presente artículo, la Comisión adoptará actos delegados de conformidad con el artículo 13 para completar el presente Reglamento estableciendo el procedimiento y los métodos de cálculo y de cobro de las multas administrativas a que se refiere el apartado 1 del presente artículo.
3. Los actos delegados mencionados en el apartado 2 respetarán los siguientes principios:
  - a) el procedimiento establecido por la Comisión respetará el derecho a una buena administración, y en particular el derecho a ser oído y el derecho de acceso al expediente, además de los intereses legítimos en materia de confidencialidad y secretos comerciales;
  - b) para el cálculo de la multa administrativa adecuada, la Comisión se guiará por los principios de eficacia, proporcionalidad y capacidad disuasoria, teniendo en cuenta, cuando proceda, la gravedad y los efectos de la divergencia o la demora de los datos, el número de vehículos pesados afectados por la divergencia o la demora de los datos, la buena fe del fabricante, el grado de diligencia y de cooperación del fabricante, la repetición, frecuencia o duración de la divergencia o la demora, así como las sanciones anteriores impuestas al mismo fabricante;
  - c) las multas administrativas se recaudarán sin dilación indebida fijando fechas límite de pago y, cuando proceda, incluyendo la posibilidad de fraccionar los pagos en varias cuotas y plazos.
4. Los importes de las multas administrativas se considerarán ingresos del presupuesto general de la Unión.

#### Artículo 10

##### Informe

1. A más tardar el 31 de octubre de cada año, la Comisión publicará un informe anual con su análisis de los datos transmitidos por los Estados miembros y los fabricantes con respecto al año natural precedente.

2. En el análisis se indicará, como mínimo, el comportamiento de la flota de vehículos pesados de la Unión, así como el de cada Estado miembro y cada fabricante, en cuanto al nivel medio de consumo de combustible y de emisiones de CO<sub>2</sub> para cada grupo de vehículos pesados por combinación de perfil de utilización, carga y combustible. Si están disponibles, también se tendrán en cuenta los datos sobre la generalización de tecnologías de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> nuevas y avanzadas, así como sobre sistemas de propulsión alternativos. Se incluirá además un análisis de los resultados, si están disponibles, de los ensayos de verificación en carretera objeto de seguimiento de conformidad con el artículo 7.
3. La Comisión preparará los análisis con la ayuda de la Agencia Europea de Medio Ambiente.

#### Artículo 11

##### Modificación de los anexos

1. La Comisión estará facultada para adoptar actos delegados de conformidad con el artículo 13 con vistas a modificar los anexos con el fin de:
  - a) actualizar o adaptar los requisitos en materia de datos especificados en la parte A y en la parte B del anexo I, cuando se considere necesario a fin de ofrecer un análisis minucioso de conformidad con el artículo 10,
  - b) completar los años iniciales en el anexo I, parte B, punto 1.
  - c) actualizar o adaptar los intervalos indicados en la parte C del anexo I a fin de tener en cuenta los cambios en el diseño del vehículo pesado y de garantizar que los intervalos siguen siendo pertinentes a efectos de información y comparación.
  - d) adaptar el procedimiento de seguimiento y comunicación indicado en el anexo II a fin de tener en cuenta la experiencia adquirida con la aplicación del presente Reglamento.
2. Los actos delegados mencionados en el apartado 1, letra b), se adoptarán a más tardar el 30 de julio de 2025.

#### Artículo 12

##### Procedimiento de comité

1. La Comisión estará asistida por el Comité del Cambio Climático creado en virtud del Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup>. Dicho Comité será un comité en el sentido 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.

#### Artículo 13

##### 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 los actos delegados mencionados en el artículo 7, apartado 2, el artículo 9, apartado 2, y el artículo 11, apartado 1, se otorgan a la Comisión por un período de siete años a partir del 29 de julio de 2018. La Comisión elaborará un informe sobre la delegación de poderes a más tardar nueve meses antes de que finalice el período de siete 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 7, apartado 2, el artículo 9, apartado 2, y el artículo 11, apartado 1, podrá ser revocada en cualquier momento por el Parlamento Europeo o por el Consejo. La decisión de revocación pondrá término a la delegación de los poderes que en ella se especifiquen. La decisión surtirá efecto el día siguiente al 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. Antes de la adopción de un acto delegado, la Comisión consultará a los expertos designados por cada Estado miembro de conformidad con los principios establecidos en el Acuerdo interinstitucional de 13 de abril de 2016 sobre la mejora de la legislación.
5. Tan pronto como la Comisión adopte un acto delegado lo notificará simultáneamente al Parlamento Europeo y al Consejo.

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n.º 525/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de mayo de 2013, relativo a un mecanismo para el seguimiento y la comunicación de las emisiones de gases de efecto invernadero y para la comunicación, a nivel nacional o de la Unión, de otra información relevante para el cambio climático, y por el que se deroga la Decisión n.º 280/2004/CE (DO L 165 de 18.6.2013, p. 13).

6. Los actos delegados adoptados en virtud de los artículos 7, apartado 2, el artículo 9, apartado 2, y el artículo 11, apartado 1, entrarán en vigor únicamente si, en un plazo de dos meses a partir de su notificación al Parlamento Europeo y al Consejo, ninguna de estas instituciones formula objeciones o si, antes del vencimiento de dicho plazo, ambas informan a la Comisión de que no las formularán. El plazo se prorrogará dos meses a iniciativa del Parlamento Europeo o del Consejo.

*Artículo 14*

**Entrada en vigor**

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte 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 28 de junio de 2018.

*Por el Parlamento Europeo*

*El Presidente*

A. TAJANI

*Por el Consejo*

*La Presidenta*

L. PAVLOVA

---



## ANEXO I

**Normas sobre los datos que deben ser objeto de seguimiento y comunicación**

PARTE A: DATOS QUE DEBEN SER OBJETO DE SEGUIMIENTO Y COMUNICACIÓN POR PARTE DE LOS ESTADOS MIEMBROS

- a) Números de identificación de todos los vehículos pesados nuevos a que hace referencia el artículo 2, párrafo segundo, letras a) y b), que estén matriculados en el territorio del Estado miembro.
- b) Nombre del fabricante.
- c) Marca (nombre comercial del fabricante).
- d) Código de la carrocería, como se especifica en la rúbrica 38 del certificado de conformidad, cuando esté disponible.
- e) En el caso de los vehículos pesados a que se refiere el artículo 2, párrafo segundo, letra a), la información sobre el grupo motopropulsor especificada en las rúbricas 23, 23.1 y 26 del certificado de conformidad.

PARTE B: DATOS QUE DEBEN SER OBJETO DE SEGUIMIENTO Y COMUNICACIÓN POR PARTE DE LOS FABRICANTES DE VEHÍCULOS PESADOS

1. Años iniciales para el seguimiento y la comunicación de datos para las categorías de vehículos pesados contempladas en el artículo 2, párrafo segundo, letras a) y b):

Categoría de vehículos pesados	Grupo de vehículos en la categoría de vehículos (según lo dispuesto en el anexo I del Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión)	Año inicial Seguimiento	Año inicial Comunicación
N <sub>1</sub>	—	—	—
N <sub>2</sub>	1 y 2	2020	2021
N <sub>3</sub>	3	2020	2021
	4, 5, 9 y 10	2019	2020
	11, 12 y 16	2020	2021
M <sub>1</sub>	—	—	—
M <sub>2</sub>	—	—	—
M <sub>3</sub>	—	—	—
O <sub>3</sub>	—	—	—
O <sub>4</sub>	—	—	—

2. Datos que se deben ser objeto de seguimiento y comunicación

N.º	Parámetros de seguimiento	Fuente Parte I del anexo IV del Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión, a menos que se indique de otro modo	Descripción
1	Número de identificación del vehículo	1.1.3	Identificación del vehículo y los componentes
2	Número de certificación del motor	1.2.2	
3	Número de certificación CdxA <sup>(1)</sup> (si procede)	1.8.3	
4	Número de certificación de la transmisión	1.3.2	
5	Número de certificación de los ejes	1.6.2	
6	Número de certificación de los neumáticos, eje 1	1.9.2	
7	Número de certificación de los neumáticos, eje 2	1.9.6	
8	Número de certificación de los neumáticos, eje 3	1.9.10	
9	Número de certificación de los neumáticos, eje 4	1.9.14	

N.º	Parámetros de seguimiento	Fuente Parte I del anexo IV del Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión, a menos que se indique de otro modo	Descripción
10	Categoría del vehículo (N <sub>1</sub> , N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> , M <sub>1</sub> , M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> )	1.1.4	Clasificación del vehículo
11	Configuración de los ejes	1.1.5	
12	Peso bruto máximo del vehículo (t)	1.1.6	
13	Grupo del vehículo	1.1.7	
14	Nombre y dirección del fabricante	1.1.1	Especificaciones del vehículo y del chasis
15	Marca (nombre comercial del fabricante)	1.1.7 Parte II del anexo IV del Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión	Especificaciones principales del motor
16	Masa en vacío real corregida (kg)	1.1.8	
17	Potencia nominal del motor (kW)	1.2.3	
18	Velocidad de ralentí del motor (1/min)	1.2.4	
19	Velocidad nominal del motor (1/min)	1.2.5	Aerodinámica
20	Cilindrada del motor (l)	1.2.6	
21	Tipo de combustible de referencia del motor (gasóleo/GLP/GNC, etc.)	1.2.7	
22	Opción de certificación utilizada para la obtención del CdxA (valores normalizados/medición)	1.8.2	Especificaciones principales de la transmisión
23	Valor del CdxA (valor de resistencia aerodinámica)	1.8.4	
24	Nombre y dirección del fabricante de la transmisión	—	Especificaciones principales de los ejes
25	Marca (nombre comercial del fabricante de la transmisión)	—	
26	Opción de certificación utilizada para la obtención de los mapas de pérdida a partir de herramientas de simulación (Opción 1/Opción 2/Opción 3/Valores normalizados)	1.3.3	
27	Tipo de transmisión [SMT <sup>(2)</sup> , AMT <sup>(3)</sup> , APT <sup>(4)</sup> -S <sup>(5)</sup> , APT-P <sup>(6)</sup> ]	1.3.4	
28	Número de marchas	1.3.5	
29	Relación de transmisión en la última marcha	1.3.6	
30	Tipo de decelerador	1.3.7	
31	Toma de fuerza (sí/no)	1.3.8	
32	Nombre y dirección del fabricante de los ejes	—	Especificaciones principales de los ejes
33	Marca (nombre comercial del fabricante de los ejes)	—	
34	Opción de certificación utilizada para la obtención de un mapa de pérdida a partir de herramientas de simulación (valores normalizados/medición)	1.7.3	
35	Tipo de eje (por ejemplo eje motor único estándar)	1.7.4	
36	Desmultiplicación final	1.7.5	

N.º	Parámetros de seguimiento	Fuente Parte I del anexo IV del Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión, a menos que se indique de otro modo	Descripción
37	Opción de certificación utilizada para la obtención de un mapa de pérdida a partir de herramientas de simulación (valores normalizados/medición)	1.6.3	Especificaciones de la transmisión en ángulo
38	Relación de la transmisión en ángulo	1.6.4	
39	Nombre y dirección del fabricante de los neumáticos	—	Especificaciones principales de los neumáticos
40	Marca (nombre comercial del fabricante de los neumáticos)	—	
41	Dimensión de los neumáticos, eje 1	1.9.1	
42	Coefficiente de resistencia a la rodadura específico (CRR) de todos los neumáticos en el eje 1	1.9.3	
43	Dimensión de los neumáticos eje 2	1.9.4	
44	Ejes gemelos (sí/no) eje 2	1.9.5	
45	CRR específico de todos los neumáticos en el eje 2	1.9.7	
46	Dimensión de los neumáticos eje 3	1.9.8	
47	Ejes gemelos (sí/no) eje 3	1.9.9	
48	CRR específico de todos los neumáticos en el eje 3	1.9.11	
49	Dimensión de los neumáticos eje 4	1.9.12	
50	Ejes gemelos (sí/no) eje 4	1.9.13	
51	CRR específico de todos los neumáticos en el eje 4	1.9.15	
52	Tecnología de refrigeración del motor	1.10.1	Especificaciones principales de los componentes auxiliares
53	Tecnología de bombeo de la dirección	1.10.2	
54	Tecnología de sistema eléctrico	1.10.3	
55	Tecnología de sistema neumático	1.10.4	
56	Perfil de utilización [larga distancia, larga distancia (Sistema Modular Europeo (?)), reparto regional, reparto regional (Sistema Modular Europeo), reparto urbano, reparto municipal, construcción, etc.]	2.1.1	Parámetros de simulación (para cada combinación de perfil de utilización/carga/combustible)
57	Carga (como se define en la herramienta de simulación) (kg)	2.1.2	
58	Tipo de combustible (gasóleo/gasolina/GLP/GNC/etc.)	2.1.3	
59	Masa total del vehículo en la simulación (kg)	2.1.4	
60	Velocidad media (km/h)	2.2.1	Conducción del vehículo (para cada combinación de perfil de utilización/carga/combustible)
61	Velocidad instantánea mínima (km/h)	2.2.2	
62	Velocidad instantánea máxima (km/h)	2.2.3	
63	Desaceleración máxima (m/s <sup>2</sup> )	2.2.4	
64	Aceleración máxima (m/s <sup>2</sup> )	2.2.5	
65	Porcentaje de tiempo de conducción a plena carga	2.2.6	

N.º	Parámetros de seguimiento	Fuente Parte I del anexo IV del Reglamento (UE) 2017/2400 de la Comisión, a menos que se indique de otro modo	Descripción
66	Número total de cambios de marcha	2.2.7	
67	Distancia total conducida (km)	2.2.8	
68	Emisiones de CO <sub>2</sub> (expresadas en g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km)	2.3.13-2.3.16	Emisiones de CO <sub>2</sub> y consumo de combustible (para cada combinación de perfil de utilización/carga/combustible)
69	Consumo de combustible (expresado en g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km, l/100km, l/t-km, l/p-km, l/m <sup>3</sup> -km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m <sup>3</sup> -km)	2.3.1-2.3.12	
70	Versión de la herramienta de simulación (X.X.X.)	3.1.1	Software e información destinados al usuario
71	Fecha y hora de la simulación	3.1.2	
72	Número de licencia para utilizar la herramienta de simulación	—	
73	Funciones hash criptográficas del resultado de la herramienta de simulación	3.1.4	
74	Tecnologías avanzadas de reducción de CO <sub>2</sub>	—	Tecnologías de reducción de las emisiones de CO <sub>2</sub> de los vehículos
75	Emisiones máxicas de CO <sub>2</sub> del motor a lo largo del ciclo WHTC <sup>(8)</sup> (g/kWh)	Punto 1.4.2 de la adenda del apéndice 5 o punto 1.4.2 de la adenda del apéndice 7 del anexo I del Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, según corresponda	Emisiones de CO <sub>2</sub> del motor y consumo específico de combustible
76	Consumo de combustible del motor a lo largo del ciclo WHTC (g/kWh)	Punto 1.4.2 de la adenda del apéndice 5 o punto 1.4.2 de la adenda del apéndice 7 del anexo I del Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, según corresponda	
77	Emisiones máxicas de CO <sub>2</sub> del motor a lo largo del ciclo WHSC <sup>(9)</sup> (g/kWh)	Punto 1.4.1 de la adenda del apéndice 5 o punto 1.4.1 de la adenda del apéndice 7 del anexo I del Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, según corresponda	
78	Consumo de combustible del motor a lo largo del ciclo WHSC (g/kWh)	Punto 1.4.1 de la adenda del apéndice 5 o punto 1.4.1 de la adenda del apéndice 7 del anexo I del Reglamento (UE) n.º 582/2011 de la Comisión, según corresponda	

<sup>(1)</sup> Resistencia aerodinámica.

<sup>(2)</sup> Transmisión manual sincronizada.

<sup>(3)</sup> Transmisión manual automatizada o transmisión automática de engrane mecánico.

<sup>(4)</sup> Transmisión automática bajo carga (APT).

<sup>(5)</sup> «Caso S» montaje en serie de un convertidor de par y las piezas mecánicas conectadas de la transmisión.

<sup>(6)</sup> «Caso P» montaje en paralelo de un convertidor de par y las piezas mecánicas conectadas de la transmisión (por ejemplo, en las instalaciones con división de potencia).

<sup>(7)</sup> Sistema Modular Europeo, de conformidad con la Directiva 96/53/CE del Consejo de 25 de julio de 1996 por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional (DO L 235 de 17.9.1996, p. 59).

<sup>(8)</sup> Ciclo de ensayos de conducción armonizados a escala mundial de condiciones transitorias.

<sup>(9)</sup> Ciclo de ensayos de conducción armonizados a escala mundial de condiciones estacionarias.

PARTE C: INTERVALOS DE VALOR DE RESISTENCIA AERODINÁMICA (CDXA) A EFECTOS DE PUBLICACIÓN DE CONFORMIDAD CON EL ARTÍCULO 6

A efectos de poner a disposición del público el valor del CdxA especificado en la rúbrica 23, de conformidad con el artículo 6, la Comisión utilizará los intervalos definidos en el siguiente cuadro, que contiene el intervalo correspondiente a cada valor del CdxA.

Intervalo	Valor del CdxA [m <sup>2</sup> ]	
	CdxA min (CdxA >= CdxA min)	CdxA max (CdxA < CdxA max)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

## ANEXO II

**Comunicación y gestión de datos**

## 1. COMUNICACIÓN POR LOS ESTADOS MIEMBROS

- 1.1. El punto de contacto de la autoridad competente transmitirá por vía electrónica, de acuerdo con el artículo 4, los datos especificados en el anexo I, parte A, al archivo central de datos que gestiona la Agencia Europea de Medio Ambiente (en lo sucesivo, «Agencia»).

Cuando transmita los datos, el punto de contacto lo notificará por correo electrónico a la Comisión y a la Agencia a las siguientes direcciones:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

y

HDV-monitoring@eea.europa.eu.

## 2. COMUNICACIÓN POR LOS FABRICANTES

- 2.1. Los fabricantes notificarán a la Comisión sin demora y a más tardar el 31 de diciembre de 2018 la información siguiente:

- a) el nombre del fabricante que figura en el certificado de conformidad o en el certificado de homologación individual;
- b) el código de identificación mundial de fabricantes (WMI), tal como se define en el Reglamento (UE) n.º 19/2011 de la Comisión <sup>(1)</sup>, que deba utilizarse en los números de identificación de los vehículos pesados nuevos que vayan a comercializarse;
- c) el punto de contacto responsable de cargar los datos en el archivo de datos empresariales de la Agencia.

Los fabricantes notificarán sin demora a la Comisión cualquier cambio en dicha información.

Las notificaciones se enviarán a las direcciones indicadas en el punto 1.1.

- 2.2. Los nuevos fabricantes que entren en el mercado comunicarán sin demora a la Comisión la información indicada en el punto 2.1.
- 2.3. Los datos especificados en el anexo I, parte B, punto 2, se transmitirán de conformidad con el artículo 5, apartado 1, por el punto de contacto del fabricante por vía electrónica al archivo de datos empresariales que gestiona la Agencia.

Cuando transmita los datos, el punto de contacto lo notificará a la Comisión y a la Agencia por correo electrónico a las direcciones que se indican en el punto 1.1.

## 3. TRATAMIENTO DE DATOS

- 3.1. La Agencia tratará los datos transmitidos de conformidad con los puntos 1.1 y 2.3 y consignará los datos tratados en el registro.
- 3.2. Los datos relativos a los vehículos pesados matriculados en el año natural anterior y consignados en el registro se harán públicos a más tardar el 31 de octubre de cada año a partir del año 2020, con excepción de los datos de las rúbricas especificadas en el artículo 6, apartado 1.

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n.º 19/2011 de la Comisión, de 11 de enero de 2011, sobre los requisitos de homologación de tipo en lo referente a la placa reglamentaria del fabricante y al número de identificación de los vehículos de motor y sus remolques, y por el que se aplica el Reglamento (CE) n.º 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 8 de 12.1.2011, p. 1).

- 3.3. Cuando una autoridad competente o un fabricante detecte errores en los datos presentados, los notificará sin demora a la Comisión y a la Agencia presentando un informe de notificación de errores al archivo central de datos o al archivo de datos empresariales y por correo electrónico a las direcciones que se indican en el punto 1.1.
  - 3.4. La Comisión, con la ayuda de la Agencia, verificará los errores notificados y, en su caso, corregirá los datos en el registro.
  - 3.5. La Comisión, con la ayuda de la Agencia, pondrá a disposición formularios electrónicos para las transmisiones de datos a las que se hace referencia en los puntos 1.1 y 2.3 con tiempo suficiente antes de los plazos de transmisión.
-