

ES

ES

ES



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 28.10.2009
COM(2009)593 final

2009/0173 (COD)

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los
vehículos industriales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad
para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros**

{SEC(2009) 1454}

{SEC(2009) 1455}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Contexto de la propuesta

- Motivación y objetivos de la propuesta

El mercado interior comprende un espacio sin fronteras interiores en el que debe estar garantizada la libre circulación de mercancías, personas, servicios y capitales.

El objetivo de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, aprobada en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión nº 94/69/CE del Consejo, de 15 de diciembre de 1993, relativa a la celebración de la Convención Marco sobre el Cambio Climático¹, es lograr la estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropogénicas peligrosas en el sistema climático. Para conseguir ese objetivo, el aumento de la temperatura mundial anual media en superficie no debe rebasar los 2 °C en relación con los niveles de la era preindustrial. El cuarto Informe de Evaluación del IPCC insiste en que, para conseguir ese objetivo, las emisiones de gases de efecto invernadero a escala mundial tienen que alcanzar su punto máximo antes de 2020. El Consejo Europeo de marzo de 2007 asumió el firme compromiso de reducir para 2020 las emisiones globales de gases de efecto invernadero de la Comunidad al menos en un 20 % respecto a los niveles de 1990, y en un 30 % siempre que otros países desarrollados se comprometieran a realizar reducciones comprobables y que los países en desarrollo económicamente más avanzados contribuyeran en función de sus capacidades. El paquete legislativo sobre clima y energía, acordado en diciembre del pasado año, consagró esos objetivos con fuerza de ley. La Decisión nº 406/2009/CE prevé una reducción media del 10 % en relación con los niveles de 2005 en los sectores no cubiertos por el Régimen Comunitario de Comercio de Derechos de Emisión de la UE, entre los que se incluye el transporte por carretera. Una de las implicaciones de esos compromisos es que todos los Estados miembros tendrán que reducir considerablemente las emisiones del transporte por carretera.

Los vehículos industriales ligeros los utilizan principalmente las empresas, incluidas las pequeñas y medianas, y, en la actualidad, representan el 12 % del parque móvil. Los servicios que prestan los vehículos industriales ligeros son indispensables para satisfacer las necesidades cotidianas de la población. El transporte por carretera es una fuente importante de empleo y crecimiento en muchas regiones de la UE. No obstante, el uso de los vehículos tiene también un efecto considerable sobre el cambio climático. Entre 1995 y 2007, la parte correspondiente a los vehículos industriales ligeros en el total de matriculaciones del parque de vehículos ligeros (turismos y vehículos industriales ligeros) aumentó de forma constante. La reducción media de las emisiones de CO₂ de los vehículos industriales ligeros se situó, en el período 2002-2007, entre el 0,4 % y el 0,5 % al año, y esas mejoras tan limitadas de la eficiencia en el uso del combustible han quedado neutralizadas por el aumento de la demanda de transporte y del tamaño de los vehículos. Aunque la UE en su conjunto redujo sus emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) aproximadamente en un 9 % en el período 1990-2007, y se han venido reduciendo las emisiones en sectores distintos del transporte, las emisiones de CO₂ imputables a ese sector han aumentado en un 29 %. Pese al considerable perfeccionamiento de la tecnología de los motores de vehículos, en particular en cuanto a la eficiencia en el uso del combustible, que también hace que se reduzcan las emisiones de CO₂,

¹ DO L 33 de 7.2.1994, p. 11.

la demanda de transporte y el tamaño de los vehículos han aumentado, y los avances hacia la consecución del objetivo comunitario global de conseguir que las emisiones medias de los turismos nuevos se sitúen en los 120 g de CO₂/km han sido demasiado lentos.

La presente propuesta tiene la finalidad de reducir las emisiones medias de CO₂ de los vehículos industriales ligeros hasta 175 g de CO₂/km de forma gradual entre 2014 y 2016. Forma parte del enfoque integrado propuesto por la Comisión y contribuye a conseguir la reducción de 10 g de CO₂/km necesaria para alcanzar el objetivo comunitario de 120 g de CO₂/km previsto en la Comunicación COM(2007) 19.

Es necesario fijar objetivos comunitarios en relación con los vehículos industriales ligeros nuevos para impedir la fragmentación del mercado interior como consecuencia de la adopción de medidas diferentes a nivel de los Estados miembros. Con objetivos comunitarios, los fabricantes tienen más seguridad para planificar y más flexibilidad para cumplir los requisitos en materia de reducción de las emisiones de CO₂ que con objetivos de reducción a nivel nacional.

Además, hay que establecer normas de emisión de CO₂ para los vehículos industriales ligeros nuevos con objeto de evitar el riesgo de un vacío legislativo resultante de cierto grado de solapamiento entre las matriculaciones de turismos y de vehículos industriales ligeros. En la actualidad, muchos vehículos homologados como turismos se matriculan como vehículos industriales ligeros, con frecuencia para obtener una reducción de la imposición u otros incentivos fiscales. Aunque la legislación sobre turismos (como la presente propuesta) se aplica en función del tipo de vehículo homologado (independientemente de cómo se haya matriculado), la falta de regulación de los vehículos industriales ligeros podría crear un riesgo significativo de que el mercado respondiera homologando los turismos de mayor tamaño como vehículos industriales ligeros. En otras palabras, a esos vehículos de altas emisiones no se les aplicarían las normas de emisión de CO₂.

El propósito del presente Reglamento es crear incentivos para que la industria automovilística invierta en nuevas tecnologías. Promueve activamente la ecoinnovación y tiene en cuenta la evolución tecnológica en el futuro. Así, se refuerza la competitividad de la industria europea y se crean empleos de gran calidad.

- Contexto general

La Comisión adoptó por primera vez una estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos en 1995. Esa estrategia se basaba en tres pilares: compromisos voluntarios de la industria automovilística para reducir las emisiones de los turismos, una mejor información de los consumidores y la promoción, mediante medidas fiscales, de vehículos que consumieran menos combustible.

El Consejo de Medio Ambiente, en sus conclusiones de 10 de octubre de 2000, instó a la Comisión a que estudiara la aplicación de medidas de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero de los vehículos industriales ligeros. El 7 de febrero de 2007, la Comisión adoptó dos Comunicaciones paralelas: una sobre los resultados de la revisión de la Estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos industriales ligeros y otra sobre un marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI (CARS 21), en lo sucesivo denominadas «las Comunicaciones». Las Comunicaciones advirtieron de que el objetivo comunitario de conseguir que las emisiones medias de los vehículos nuevos se situaran en 120 g de CO₂/km no iba a poder conseguirse

antes de 2012 si no se adoptaban medidas adicionales. Por consiguiente, en esas Comunicaciones se propuso adoptar un enfoque integrado para cumplir el objetivo comunitario, y se anunció la intención de la Comisión de proponer un marco legislativo para alcanzar ese objetivo centrándose en reducciones obligatorias de las emisiones de CO₂ para alcanzar la meta de 130 g de CO₂/km en la media del parque de vehículos nuevos mediante mejoras en la tecnología de los motores de vehículos, así como una reducción adicional de 10 g de CO₂/km o equivalente, si fuera técnicamente necesario, por medio de otras mejoras tecnológicas. Eso incluye la mejora de la eficiencia en el uso del combustible de los vehículos industriales ligeros.

En las Comunicaciones se insiste en que el marco legislativo aplicado para alcanzar los objetivos relativos a la media del parque de vehículos debe garantizar que los objetivos de reducción no afecten a la competencia y sean socialmente justos y sostenibles, que se impongan los mismos requisitos a todos los fabricantes europeos de automóviles y que se evite toda distorsión injustificada de la competencia entre dichos fabricantes. El marco legislativo debe ser compatible con los objetivos globales de reducción de emisiones.

En mayo de 2007, el Consejo de Competencia respaldó «el enfoque integrado propuesto por la Comisión para reducir las emisiones de CO₂ procedentes de los vehículos de motor» y subrayó «que todas las partes interesadas deben aportar su contribución a la reducción de las emisiones nocivas para el clima»².

Además, el 28 de junio de 2007, el Consejo instó a la Comisión a que presentara una propuesta sobre la mejora de la eficiencia en el uso de combustible de los vehículos industriales ligeros³.

- Disposiciones vigentes en el ámbito de la propuesta

Directiva 2004/3/CE⁴ por la que se modifican las Directivas 70/156/CEE y 80/1268/CEE del Consejo en lo relativo a las mediciones de emisiones de dióxido de carbono y consumo de combustible de los vehículos de la categoría N1.

- Coherencia con otras políticas y objetivos de la Unión

La propuesta se ajusta a los tres pilares de la Estrategia de Lisboa, ya que, si se adoptan requisitos más estrictos en materia de emisiones de CO₂ y eficiencia en el uso del combustible, se fomentará el desarrollo y aplicación de nuevas tecnologías ambientales, lo cual, a su vez, puede impulsar las exportaciones de tecnologías y vehículos de alto valor añadido a mercados en expansión en los que escasea el petróleo y propiciar la creación de empleos muy cualificados en Europa.

La propuesta contribuye asimismo a la Estrategia revisada de la UE para un desarrollo sostenible, adoptada por el Consejo Europeo en junio de 2006, porque promoverá una movilidad más sostenible, lo cual facilitará la realización de otros objetivos en materia de desarrollo sostenible. Esta relación es especialmente fuerte entre transporte, cambio climático, sanidad pública, conservación de los recursos naturales y consumo de energía.

² Conclusiones del Consejo de Competencia de los días 21-22 de mayo de 2007 (9671/07).

³ Conclusiones del Consejo de Medio Ambiente de 28 de junio de 2007 (11483/07).

⁴ Directiva 2004/3/CE (DO L 49 de 19.2.2004, p. 36).

Los objetivos de la propuesta contribuirán también al objetivo comunitario de conseguir, al menos, una reducción del 20 % de las emisiones de gases de efecto invernadero antes de 2020, por la importante contribución del transporte a las emisiones de sectores de la economía no incluidos en el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE. La propuesta es, además, coherente con el Reglamento (CE) nº 443/2009, que establece normas de emisión de CO₂ de los turismos, y lo complementa.

La propuesta establecerá una medida concreta para conseguir los objetivos y, por consiguiente, consolidará el liderazgo de la UE en la lucha contra el cambio climático en la fase preparatoria de la Conferencia sobre el Clima de las Naciones Unidas, que se celebrará en Copenhague en diciembre de 2009.

1. CONSULTA DE LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIÓN DE IMPACTO

- Consulta de las partes interesadas

Métodos y principales sectores de consulta, perfil general de los consultados

El proceso de consulta a las partes interesadas consistió en una consulta pública en Internet y en dos reuniones.

- Entre mayo y julio de 2007, se realizó una consulta pública en Internet para conocer la opinión de todas las partes interesadas y de la población sobre la aplicación de la estrategia revisada para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros. Esa estrategia incluía medidas para reducir las emisiones de los vehículos industriales ligeros. La mayor parte de las respuestas obtenidas durante la consulta se encuentran en la siguiente dirección:
http://ec.europa.eu/reducing_co2_emissions_from_cars/index_en.htm.
- Como complemento de la consulta en Internet, la Comisión organizó dos reuniones con las partes interesadas los días 2 de septiembre de 2008 y 9 de marzo de 2009. En esas reuniones, los interesados directamente afectados por la futura legislación (industria de la automoción, proveedores, ONG de medio ambiente, interlocutores sociales y Estados miembros) tuvieron la oportunidad de exponer su postura. En los anexos II y III de la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta se puede consultar un resumen de ambas reuniones.

Además, se encargó un estudio externo para examinar posibles planteamientos reglamentarios con vistas a reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros y se realizó un estudio consistente en dos informes: «*Assessment of options for the legislation on CO₂ emissions from light commercial vehicles*»⁵ y «*Assessment with respect to long term CO₂ emission targets for passenger cars and vans*»⁶. Este estudio formaba parte del proyecto «*Impacts of regulatory options to reduce CO₂ emissions from cars, in particular on car manufacturers*», realizado al amparo del contrato marco ENV.C.5/FRA/2006/0071 (oferta de servicio ENV C5/GK/ak/D(2007)17850). El análisis de las opciones estratégicas alternativas se basa en las conclusiones de dicho estudio.

⁵ Este informe puede consultarse en el servidor Europa, en el enlace siguiente:
http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/final_report_lcv_co2_250209.pdf.

⁶ Este informe puede consultarse en el servidor Europa, en el enlace siguiente:
<http://ec.europa.eu/environment/air/transport/co2/pdf/Report%20LT%20targets.pdf>.

En la evaluación de las diferentes opciones posibles para regular las emisiones de CO₂ de los vehículos industriales ligeros, se tuvieron en cuenta las aportaciones de las partes interesadas, especialmente en relación con la concepción de la legislación, los posibles efectos no deseados y las implicaciones para la competencia en los mercados de la automoción, la competitividad mundial de la industria y los resultados medioambientales. Se recurrió a expertos externos para analizar las distintas opciones disponibles y los aspectos que surgieron durante el proceso de consulta (el contratista externo asistió a las audiencias públicas).

Resumen de las respuestas y cómo se han tenido en cuenta

La información recogida durante la consulta de las partes interesadas se ha tenido en cuenta en el diseño del sistema propuesto. En el informe de la evaluación de impacto que acompaña a la presente propuesta se explican los pormenores.

- Obtención y utilización de asesoramiento técnico

Ámbitos científicos y técnicos pertinentes

1) Asesoramiento técnico de la industria de la automoción, incluso por parte de los fabricantes, y 2) conocimientos técnicos en materia de modelización ofrecidos por asesores externos.

Metodología utilizada

Modelización con modelos matemáticos formales y cálculos basados en datos estadísticos.

Principales organizaciones y expertos consultados

Autoridades públicas, asociaciones industriales, organizaciones profesionales, asociaciones de medio ambiente, organizaciones de consumidores y asesores externos.

Resumen del asesoramiento recibido y utilizado

El asesoramiento recibido del especialista externo se ha utilizado para evaluar las implicaciones de las distintas opciones estratégicas destinadas a conseguir los objetivos de la presente propuesta. Esas opciones y sus implicaciones se describen en la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta.

Medios utilizados para divulgar los dictámenes técnicos

El estudio realizado en apoyo de la evaluación de impacto y los trabajos anteriores relacionados con la cuestión se publicarán en el siguiente sitio de Internet:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_studies.htm

- Evaluación de impacto

En la evaluación de impacto se consideraron cinco opciones principales:

Las dos primeras trataban de determinar una curva lineal que indicara el valor de CO₂ que debe alcanzar un vehículo dado como función de su «utilidad» (masa), de manera que la media de los vehículos industriales ligeros nuevos en 1) 2012 y 2) 2013-2015 lograra el objetivo de 175 g de CO₂/km.

Las dos opciones siguientes se basaban en ese mismo objetivo (175 g de CO₂/km) y los mismos años (2012 y 2013-2015, respectivamente) pero a partir de una curva lineal que determinara el valor de CO₂ que debe alcanzarse como función de otra «utilidad», a saber, la superficie del carril.

La quinta y última opción era exigir a los fabricantes que consiguieran un determinado porcentaje de reducción correspondiente a la reducción necesaria para conseguir el objetivo de 175 g de CO₂/km en 2012-2015 en comparación con la situación de 2007.

En la evaluación de impacto se consideraron distintos mecanismos de flexibilidad, por ejemplo permitir a los fabricantes formar agrupaciones y promediar las emisiones de sus vehículos, así como un mecanismo de cumplimiento. Además de las cinco opciones estratégicas, se analizaron varios niveles respecto al objetivo a largo plazo: desde 160 hasta 125 g de CO₂/km para el año 2020.

También se estudiaron detenidamente los posibles impactos económicos, sociales y ambientales. Los pormenores del análisis de las opciones se describen en la evaluación de impacto que acompaña a la propuesta, que podrá consultarse en la dirección siguiente:

http://ec.europa.eu/environment/co2/co2_home.htm

- Resumen de la acción propuesta

La propuesta responde a la Estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros, y complementa al Reglamento (CE) n° 443/2009, que establece normas de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los turismos nuevos. Su objetivo es reducir el impacto de los vehículos ligeros sobre el clima, garantizando que las emisiones específicas medias de los vehículos industriales ligeros nuevos matriculados en la Comunidad no superen los 175 g de CO₂/km. Ese objetivo se aplicará de forma gradual a partir del 1 de enero de 2014, de manera que a partir de 2016 el parque de vehículos industriales ligeros nuevos lo cumpla plenamente.

La fecha en que empezará a aplicarse la norma de emisión de CO₂ a los vehículos industriales ligeros es coherente con el calendario de adopción por la Comisión de la propuesta de Reglamento sobre normas similares para los turismos en 2012. Eso significa que la entrada en vigor de la norma aplicable a los vehículos industriales ligeros debería ser 2014. Además de la inclusión del objetivo a largo plazo de 95 g de CO₂/km en 2020 en el Reglamento (CE) n° 443/2009, la presente propuesta fija un objetivo de 135 g de CO₂/km que deberán cumplir los vehículos industriales ligeros a partir de 2020, sin perjuicio de la confirmación de su viabilidad sobre la base de los resultados de una evaluación de impacto actualizada.

Los principales aspectos de la propuesta son los siguientes:

- La propuesta se aplicará a los vehículos industriales ligeros de la categoría N1 con una masa de referencia no superior a 2 610 kg y a los vehículos a los que se haga extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 715/2007. Los vehículos de las categorías N2 y M2 con una masa de referencia que cumpla los anteriores criterios se incluirán a efectos de seguimiento, y su plena inclusión en el sistema se considerará durante una revisión.
- La propuesta establece objetivos respecto a las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos industriales ligeros nuevos en la Comunidad en función de su masa. Los objetivos se aplicarán a las emisiones medias específicas de CO₂ en g/km de los vehículos industriales ligeros nuevos de cada fabricante que se matriculen en la UE en cada año natural. Los fabricantes pueden formar agrupaciones para cumplir sus objetivos. Si dos o más fabricantes forman una agrupación, esta será tratada como si fuera un solo fabricante a los efectos de determinar el cumplimiento de los objetivos.
- La propuesta incluye incentivos para favorecer la rápida implantación en el mercado de vehículos industriales ligeros de pocas emisiones, concediéndoles supercréditos con carácter provisional.
- La propuesta incluye una serie de disposiciones para promover la ecoinnovación (es decir, tecnologías para reducir las emisiones de CO₂ no capturadas en el ciclo de ensayo durante el cual se miden las emisiones de CO₂). En virtud de ello, pueden deducirse hasta 7 g/km de la media de las emisiones específicas de CO₂ del fabricante en caso de tecnologías innovadoras que reduzcan emisiones, sobre la base de datos verificados de forma independiente.
- Los Estados miembros estarán obligados a recopilar información sobre los vehículos industriales ligeros nuevos matriculados en su territorio y a comunicar esa información a la Comisión para determinar si se cumplen los objetivos.

- Si un fabricante no cumple su objetivo, se le exigirá que pague una prima por exceso de emisiones. La prima se calculará multiplicando el número de gramos de CO₂ por kilómetro en que el fabricante haya superado su objetivo por el número de vehículos de nueva matriculación y por la prima por exceso de emisiones calculada como función del año y la distancia al objetivo.
- La propuesta prevé otros objetivos de reducción de emisiones para los fabricantes responsables de menos de 22 000 vehículos matriculados en la UE por año natural.
- Los objetivos previstos en el Reglamento se fijan sobre la base de los mejores conocimientos actualmente disponibles, en particular en relación con la evolución probable del parque de aquí a 2014 por lo que se refiere al aumento independiente del peso.

2. ASPECTOS JURÍDICOS DE LA PROPUESTA

- Base jurídica

El artículo 175 del Tratado CE es la base jurídica adecuada puesto que el principal objetivo de la presente propuesta es asegurar un nivel elevado de protección de la salud y del medio ambiente mediante la reducción de las emisiones medias de CO₂ de los vehículos industriales ligeros.

- Principio de subsidiariedad

Se aplica el principio de subsidiariedad en la medida en que la propuesta no pertenece a un ámbito de competencia exclusiva de la Comunidad.

Los objetivos de la propuesta no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros por los motivos siguientes:

Debido a la necesidad de evitar que surjan barreras al mercado único, al carácter transfronterizo del cambio climático y a las variaciones que pueden existir en las medias nacionales de las emisiones de CO₂ de los vehículos industriales ligeros nuevos, los Estados miembros no podrían aplicar medidas nacionales que permitieran conseguir que, globalmente, las emisiones medias de la UE se situaran en 175 g de CO₂/km.

La actuación comunitaria permitirá alcanzar mejor los objetivos de la propuesta por los motivos siguientes:

La mejor manera de introducir medidas armonizadas para reducir los efectos de los vehículos industriales ligeros en el cambio climático es adoptar legislación a nivel comunitario. La adopción de objetivos respecto a las emisiones de CO₂ de esos vehículos a nivel comunitario impide la fragmentación del mercado interior y proporciona a los fabricantes más flexibilidad para conseguir las reducciones necesarias de las emisiones de CO₂ en su parque de vehículos nuevos en toda la Comunidad que si se aplican estrategias específicas para conseguir objetivos específicos de reducción a nivel nacional.

La propuesta se limita a establecer objetivos para los fabricantes con objeto de conseguir que las emisiones medias del parque de vehículos industriales ligeros nuevos se sitúen en 175 g de CO₂/km y no prescribe medidas complementarias (como incentivos fiscales), que los Estados miembros podrían adoptar y que podrían contribuir al objetivo global de reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos de carretera.

La propuesta cumple, pues, el principio de subsidiariedad.

- Principio de proporcionalidad

La propuesta respeta el principio de proporcionalidad por las razones que se exponen a continuación:

No excede de lo necesario para alcanzar los objetivos de garantizar el funcionamiento correcto del mercado interior y, al mismo tiempo, proporciona un nivel elevado de protección del medio ambiente.

La propuesta resulta proporcionada en relación con el objetivo general de la UE de cumplir los objetivos aceptados por ella en Kioto, y establece objetivos de reducción que no afectan a la competencia y son socialmente justos y sostenibles, se imponen los mismos requisitos a todos los fabricantes europeos de automóviles y se evita toda distorsión injustificada de la competencia entre dichos fabricantes.

La propuesta prevé la aplicación de un sistema de seguimiento muy similar al que ya utilizan los Estados miembros en el caso de los turismos, que ha demostrado ser muy eficaz para seguir la aplicación de la Estrategia sobre emisiones de CO₂ de los vehículos.

- Instrumento elegido

Instrumento propuesto: reglamento.

Otros medios no serían adecuados por las siguientes razones:

Se propone un reglamento sobre la base de un profundo análisis de las opciones disponibles para avanzar en la reducción de las emisiones específicas medias de los vehículos industriales ligeros de la UE. Ese tipo de instrumento es el que se eligió para los turismos, y procede seguir el mismo planteamiento en el caso de los vehículos industriales ligeros a fin de disponer de un marco legislativo coherente para la aplicación de una estrategia integrada.

Un reglamento resulta el instrumento legislativo adecuado para garantizar el cumplimiento sin necesidad de transposición a la legislación de los Estados miembros. El objetivo comunitario se aplica a la Comunidad en su conjunto. Resulta, pues, necesario que en todos los Estados miembros se aplique un planteamiento uniforme. Además, hace falta un planteamiento armonizado para evitar distorsiones de la competencia que podrían tener impacto sobre el mercado interior.

- Repercusiones presupuestarias

El Reglamento propuesto se aplicará junto con el Reglamento (CE) nº 443/2009, sobre emisiones de CO₂ de los turismos, ya que ambos comparten muchas características como, por ejemplo, el seguimiento del comportamiento de los fabricantes en relación con sus objetivos de reducción de las emisiones de CO₂ y, cuando resulte necesario, la imposición de las primas por exceso de emisiones previstas en la legislación. Se considera que los gastos ya previstos en el Programa LIFE+ son suficientes, en particular dada la pequeña envergadura del mercado de los vehículos industriales ligeros en comparación con el de los turismos. Por consiguiente, esta nueva propuesta sobre emisiones de CO₂ de vehículos ligeros no exige recursos financieros adicionales.

- Derogación de disposiciones legales vigentes

La adopción de la propuesta no dará lugar a la derogación de disposiciones legales vigentes.

3. INFORMACIÓN ADICIONAL

- Cláusula de reexamen/revisión/expiración

La propuesta incluye una cláusula de reexamen.

- Espacio Económico Europeo

El acto propuesto se refiere a un asunto pertinente para elEEE y, por lo tanto, debe hacerse extensivo a su territorio.

Propuesta de

REGLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos industriales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros

(Texto pertinente a efectos del EEE)

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 175, apartado 1,

Vista la propuesta de la Comisión,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁷,

Visto el dictamen del Comité de las Regiones⁸,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado⁹,

Considerando lo siguiente:

- (1) El objetivo de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, aprobada en nombre de la Comunidad Europea mediante la Decisión n° 94/69/CE del Consejo, de 15 de diciembre de 1993, relativa a la celebración de la Convención Marco sobre el Cambio Climático¹⁰, es lograr una estabilización de las concentraciones de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que impida interferencias antropogénicas peligrosas en el sistema climático. Para conseguir ese objetivo, el aumento de la temperatura mundial anual media en superficie no debe rebasar los 2 °C en relación con los niveles de la era preindustrial. El cuarto Informe de Evaluación del IPCC insiste en que, para conseguir ese objetivo, las emisiones de gases de efecto invernadero a escala mundial tienen que alcanzar su punto máximo antes de 2020. El Consejo Europeo, en su reunión de los días 8 y 9 de marzo de 2007, asumió el firme compromiso de reducir para 2020 las emisiones globales de gases de efecto invernadero de la Comunidad en al menos un 20 % respecto a los niveles de 1990, y en un 30 % siempre que otros países desarrollados se comprometieran a realizar reducciones comparables y que los países en desarrollo económicamente más avanzados contribuyeran en función de sus capacidades.

⁷ DO C de , p. .

⁸ DO C de , p. .

⁹ DO C de , p. .

¹⁰ DO L 33 de 7.2.1994, p. 11.

- (2) Con el fin de generar las reducciones necesarias de las emisiones, deben aplicarse políticas y medidas, tanto a nivel de los Estados miembros como de la Comunidad, a todos los sectores de la economía comunitaria, y no solo a los sectores industrial y energético. La Decisión nº 406/2009/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, sobre el esfuerzo de los Estados miembros para reducir sus emisiones de gases de efecto invernadero a fin de cumplir los compromisos adquiridos por la Comunidad hasta 2020¹¹ prevé una reducción media del 10 % en comparación con los niveles de 2005 en los sectores no cubiertos por el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la UE establecido por la Directiva 2003/87/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 2003, por la que se establece un régimen para el comercio de derechos de emisión de gases de efecto invernadero en la Comunidad y por la que se modifica la Directiva 96/61/CE del Consejo¹², incluido el transporte por carretera. El transporte por carretera es el segundo sector que más gases de efecto invernadero emite en la Comunidad, y sus emisiones, incluidas las de los vehículos industriales ligeros, siguen aumentando. Si esta situación se prolonga, se socavarán considerablemente los esfuerzos realizados por otros sectores para combatir el cambio climático.
- (3) Con objetivos comunitarios para los vehículos de carretera nuevos, los fabricantes tienen más seguridad para planificar y más flexibilidad para cumplir los requisitos en materia de reducción de las emisiones de CO₂ que con objetivos de reducción a nivel nacional. A la hora de fijar normas de comportamiento en materia de emisiones, hay que tener en cuenta las implicaciones para los mercados y la competitividad de los fabricantes, los costes directos e indirectos que se imponen a las empresas y los beneficios que se obtienen en cuanto al fomento de la innovación y la reducción del consumo de energía y del coste de los combustibles.
- (4) En sus Comunicaciones de 7 de febrero de 2007 sobre los resultados de la revisión de la estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos industriales ligeros¹³ y sobre un marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI¹⁴ (CARS21), la Comisión insistió en que el objetivo de la Comunidad de conseguir que las emisiones medias del parque de turismos nuevos se sitúen en 120 g de CO₂/km no iba a poder alcanzarse antes de 2012 sin medidas adicionales.
- (5) En esas Comunicaciones se propuso un enfoque integrado con vistas a alcanzar el objetivo comunitario de que las emisiones medias de los turismos nuevos matriculados en la Comunidad se sitúen en 120 g de CO₂/km antes de 2012, centrándose en reducciones obligatorias de las emisiones de CO₂ para conseguir el objetivo de 130 g de CO₂/km respecto a la media del parque de vehículos nuevos mediante mejoras de la tecnología de los motores de los vehículos y una reducción adicional de 10 g de CO₂/km, o equivalente si resulta necesario desde el punto de vista técnico, mediante otras mejoras tecnológicas, como el aumento de la eficiencia en el uso del combustible de los vehículos industriales ligeros.

¹¹ DO L 140 de 5.6.2009, p. 136.

¹² DO L 275 de 25.10.2003, p. 32.

¹³ COM(2007) 19.

¹⁴ COM(2007) 22.

- (6) Las disposiciones relativas al objetivo sobre las emisiones de los vehículos industriales ligeros deben ser coherentes con el marco legislativo para la aplicación de los objetivos sobre las emisiones del parque de turismos nuevos establecido en el Reglamento (CE) nº 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros.
- (7) El marco legislativo para alcanzar el objetivo relativo a las emisiones medias del parque de vehículos industriales ligeros nuevos debe garantizar que los objetivos de reducción no afecten a la competencia y sean socialmente justos y sostenibles, que tengan en cuenta la diversidad existente entre fabricantes europeos de automóviles y que se evite toda distorsión injustificada de la competencia entre ellos. El marco legislativo debe ser compatible con el propósito general de alcanzar los objetivos de reducción de emisiones de la Comunidad y complementarse con otros instrumentos más centrados en el uso, como la diferenciación de los impuestos aplicables a los vehículos y la energía o medidas para limitar la velocidad de los vehículos industriales ligeros.
- (8) Para mantener la diversidad del mercado de los vehículos industriales ligeros y su capacidad para hacer frente a las diferentes necesidades de los consumidores, los objetivos de emisión de CO₂ para los vehículos industriales ligeros deben definirse en función de la utilidad de los vehículos sobre una base lineal. La masa constituye un parámetro adecuado para describir esa utilidad, ya que proporciona una correlación con las emisiones actuales y, por tanto, permite establecer objetivos más realistas sin afectar a la competencia. Además, se puede acceder fácilmente a los datos sobre la masa. Deben recabarse datos sobre parámetros alternativos de utilidad como, por ejemplo, la huella (distancia entre ejes por batalla) y la carga útil, con objeto de facilitar las evaluaciones a más largo plazo del enfoque basado en la utilidad.
- (9) El presente Reglamento promueve activamente la ecoinnovación y tiene en cuenta futuros avances tecnológicos que puedan aumentar la competitividad a largo plazo de la industria automovilística europea y crear más empleos de calidad. Como medio para evaluar sistemáticamente las mejoras en cuanto a las emisiones debidas a la ecoinnovación, la Comisión debe examinar la posibilidad de incluir medidas de ecoinnovación en la revisión de los procedimientos de ensayo con arreglo al artículo 14, apartado 3, del Reglamento (CE) nº 715/2007, teniendo en cuenta las repercusiones técnicas y económicas de esa inclusión.
- (10) Habida cuenta de los enormes costes de investigación y desarrollo y los elevadísimos costes unitarios de producción de las primeras generaciones de tecnologías de vehículos con emisiones de carbono muy bajas que se introducirán en el mercado tras la entrada en vigor del presente Reglamento, este pretende acelerar y facilitar, con carácter provisional, el proceso de introducción en el mercado comunitario de vehículos con emisiones de carbono extremadamente bajas en sus etapas iniciales de comercialización.
- (11) Para garantizar la coherencia con el Reglamento (CE) nº 443/2009 y evitar abusos, el objetivo debe aplicarse a los vehículos industriales ligeros nuevos matriculados por primera vez en la Comunidad y que no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Comunidad, excepto durante un período limitado.

- (12) La Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos¹⁵, establece un marco armonizado con las disposiciones administrativas y los requisitos técnicos generales para la homologación de todos los vehículos nuevos dentro de su ámbito de aplicación. La entidad responsable del cumplimiento del presente Reglamento debe ser la misma que la responsable de todos los aspectos del proceso de homologación de tipo con arreglo a esa Directiva y de velar por la conformidad de la producción.
- (13) Conviene que los fabricantes dispongan de flexibilidad para decidir la manera de cumplir sus objetivos con arreglo al presente Reglamento y hacer un promedio de las emisiones respecto a su parque de vehículos nuevos en lugar de tener que cumplir los objetivos de CO₂ con cada uno de los vehículos. Por consiguiente, debe exigirse a los fabricantes que garanticen que la emisión específica media de todos los vehículos industriales ligeros nuevos matriculados en la Comunidad de los que son responsables no supere la media de los objetivos de emisión de dichos vehículos. Este requisito debe aplicarse gradualmente entre 2014 y 2016, con objeto de facilitar su introducción. Esto es coherente con los plazos y con la duración del período de introducción gradual previstos en el Reglamento (CE) n° 443/2009.
- (14) A fin de garantizar que los objetivos reflejan las particularidades de fabricantes pequeños y especializados y son coherentes con su potencial de reducción, deben fijarse objetivos de reducción de emisiones alternativos para esos fabricantes teniendo en cuenta el potencial tecnológico de los vehículos de un fabricante determinado para reducir sus emisiones específicas de CO₂ y de forma coherente con las características de los segmentos de mercado pertinentes. Esa excepción debe estar incluida en la revisión de los objetivos de emisiones específicas contemplados en el anexo I, que deberá completarse a principios de 2013 a más tardar.
- (15) La Estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos industriales ligeros estableció un enfoque integrado con objeto de conseguir el objetivo comunitario de 120 g de CO₂/km para 2012 y expuso, además, otros objetivos de reducción a más largo plazo. El Reglamento (CE) n° 443/2009 corrobora esa visión a más largo plazo y establece un objetivo de 95 g de CO₂/km de las emisiones medias del parque de vehículos nuevos. Para garantizar la coherencia con ese enfoque y ofrecer mayor seguridad de planificación a la industria, debe establecerse un objetivo a largo plazo respecto a las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos industriales ligeros en 2020.
- (16) A fin de disponer de flexibilidad para cumplir sus objetivos de emisión con arreglo al presente Reglamento, los fabricantes pueden celebrar acuerdos dirigidos a formar agrupaciones de una forma abierta, transparente y no discriminatoria. Cuando se constituya una agrupación, los objetivos de cada fabricante deben sustituirse por un objetivo conjunto para la agrupación, que los miembros de la misma deben alcanzar de forma colectiva.

¹⁵ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

- (17) Es necesario un mecanismo de cumplimiento sólido para garantizar la consecución de los objetivos previstos en el presente Reglamento.
- (18) Las emisiones específicas de CO₂ de los vehículos industriales ligeros nuevos se miden de forma armonizada en la Comunidad siguiendo la metodología prevista en el 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 vehículos¹⁶. Para minimizar la carga administrativa del sistema, su cumplimiento debe medirse en relación con los datos sobre matriculaciones de vehículos nuevos en la Comunidad, recabados por los Estados miembros y transmitidos a la Comisión. A fin de garantizar la coherencia de los datos utilizados para evaluar el cumplimiento, deben armonizarse en lo posible las normas de recogida y notificación de tales datos.
- (19) De conformidad con la Directiva 2007/46/CE, los fabricantes deben expedir un certificado de conformidad para cada vehículo industrial ligero nuevo, y los Estados miembros deben permitir la matriculación y entrada en servicio de un vehículo industrial ligero nuevo sólo si va acompañado de un certificado de conformidad válido. Los datos recabados por los Estados miembros deben ser coherentes con el certificado de conformidad expedido por el fabricante del vehículo industrial ligero y deben basarse solo en ese documento. Debe existir una base de datos comunitaria y normalizada para incluir los datos relativos al certificado de conformidad. Esa base de datos debe usarse como única referencia con el fin de permitir a los Estados miembros un mantenimiento más sencillo de sus datos de matriculación en el caso de los vehículos de nueva matriculación.
- (20) El cumplimiento de los objetivos previstos en el presente Reglamento por parte de los fabricantes debe evaluarse a escala comunitaria. Los fabricantes cuyas emisiones medias específicas de CO₂ superen las autorizadas por el presente Reglamento deben pagar una prima por exceso de emisiones respecto a cada año natural a partir del 1 de enero de 2014. La prima debe modularse en función del grado de incumplimiento de los objetivos por parte de los fabricantes. En aras de la coherencia, el mecanismo de primas debe ser similar al previsto en el Reglamento (CE) n° 443/2009. El importe de la prima por exceso de emisiones debe considerarse como un ingreso para el presupuesto general de la Unión Europea.
- (21) Habida cuenta del objetivo y los procedimientos establecidos por el presente Reglamento, las medidas nacionales que los Estados miembros puedan mantener o introducir de conformidad con el artículo 176 del Tratado no deben imponer sanciones adicionales o más estrictas a los fabricantes que no cumplan los objetivos que deben alcanzarse en virtud del presente Reglamento.
- (22) El presente Reglamento debe entenderse sin perjuicio de la plena aplicación de las normas comunitarias en materia de competencia.

¹⁶ DO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

- (23) Deben examinarse nuevas modalidades que permitan alcanzar el objetivo a largo plazo, en particular la pendiente de la curva, el parámetro de utilidad y el régimen de primas por exceso de emisiones.
- (24) La velocidad de los vehículos de carretera influye enormemente en el consumo de combustible y en las emisiones de CO₂. Además, el hecho de no limitar la velocidad de los vehículos industriales ligeros puede constituir un elemento de competencia por lo que se refiere a la velocidad máxima, elemento que podría dar lugar a sistemas motopropulsores sobredimensionados, con las consiguientes ineficiencias en condiciones de conducción más lentas. Resulta, pues, conveniente, estudiar la viabilidad de ampliar el ámbito de aplicación de la Directiva 92/6/CEE del Consejo, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad, con objeto de incluir en él los vehículos industriales ligeros regulados por el presente Reglamento.
- (25) Procede aprobar las medidas necesarias para la ejecución del presente Reglamento con arreglo a la Decisión 1999/468/CE del Consejo, de 28 de junio de 1999, por la que se establecen los procedimientos para el ejercicio de las competencias de ejecución atribuidas a la Comisión¹⁷.
- (26) Conviene, en particular, conferir competencias a la Comisión para que modifique los requisitos en materia de seguimiento y notificación a la luz de la experiencia adquirida con la aplicación del presente Reglamento, para que establezca métodos para la percepción de las primas por exceso de emisiones, para que adopte disposiciones de desarrollo sobre la excepción relativa a ciertos fabricantes y para adaptar el anexo I a fin de tener en cuenta la evolución de la masa de los vehículos industriales ligeros nuevos matriculados en la Comunidad y reflejar cualquier cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario para medir emisiones específicas de CO₂ que prevé el Reglamento (CE) n° 715/2007. Dado que esas medidas son de alcance general y están destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento y a completarlo añadiendo nuevos elementos no esenciales, procede que sean adoptadas mediante el procedimiento de reglamentación con control previsto en el artículo 5 bis de la Decisión n° 1999/468/CE.
- (27) Dado que los objetivos de la acción pretendida no pueden ser alcanzados de manera suficiente por los Estados miembros de forma individual y, por consiguiente, pueden lograrse mejor, debido a la dimensión o a los efectos de la acción contemplada, a nivel comunitario, la Comunidad puede adoptar medidas, con arreglo al principio de subsidiariedad consagrado en el artículo 5 del Tratado. De conformidad con el principio de proporcionalidad enunciado en dicho artículo, el presente Reglamento no excede de lo necesario para alcanzar ese objetivo.

¹⁷ DO L 184 de 17.7.1999, p. 23. Decisión modificada por la Decisión 2006/512/CE (DO L 200 de 22.7.2006, p. 11).

HAN ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1
Objeto y finalidad

1. El presente Reglamento establece requisitos de comportamiento en materia de emisiones de CO₂ de los vehículos industriales ligeros nuevos. El presente Reglamento fija en 175 g de CO₂/km el promedio de las emisiones de CO₂ de los vehículos industriales ligeros nuevos, mediante el perfeccionamiento de la tecnología de los vehículos, medidas de acuerdo con el Reglamento (CE) n° 715/2007 y sus medidas de aplicación, y mediante tecnologías innovadoras.
2. A partir de 2020, el presente Reglamento fija un objetivo de 135 g de CO₂/km para las emisiones medias de los vehículos industriales ligeros nuevos matriculados en la Comunidad.

Artículo 2
Ámbito de aplicación

1. El presente Reglamento se aplicará a los vehículos de motor de la categoría N1, según se define en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia igual o inferior a 2 610 kg, y a los vehículos a los que se haga extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) n° 715/2007 («vehículos industriales ligeros») que se matriculen por primera vez en la Comunidad y que no hayan sido matriculados anteriormente fuera de la Comunidad («vehículos industriales ligeros nuevos»).
2. No se tendrán en cuenta las matriculaciones anteriores fuera de la Comunidad realizadas menos de tres meses antes de la matriculación en la Comunidad.
3. El presente Reglamento no se aplicará a los vehículos especiales definidos en el punto 5 del anexo II de la Directiva 2007/46/CE.

Artículo 3
Definiciones

A efectos del presente Reglamento se entenderá por:

- (a) «emisiones medias específicas de CO₂», en relación con un fabricante, la media de las emisiones específicas de CO₂ de todos los vehículos industriales ligeros que haya fabricado;
- (b) «certificado de conformidad», el certificado a que se refiere el artículo 18 de la Directiva 2007/46/CE¹⁸;

¹⁸ DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

- (c) «vehículo completado», todo vehículo al que se le concede la homologación al final de un proceso de homologación multifásica con arreglo a la Directiva 2007/46/CE;
 - (d) «fabricante», la persona u organismo responsable ante las autoridades de homologación de todos los aspectos relacionados con el procedimiento de homologación de tipo CE, de conformidad con la Directiva 2007/46/CE, y de garantizar la conformidad de la producción;
 - (e) «masa», la masa del vehículo con carrocería en orden de marcha, como se indica en el certificado de conformidad y se define en el punto 2.6 del anexo I de la Directiva 2007/46/CE;
 - (f) «emisiones específicas de CO₂», las emisiones de un vehículo industrial ligero medidas de conformidad con el Reglamento (CE) n° 715/2007 y descritas como emisión másica de CO₂ (combinada) en el certificado de conformidad;
 - (g) «objetivo de emisiones específicas», en relación con un fabricante, la media de las emisiones específicas indicativas de CO₂ determinadas de acuerdo con el anexo I respecto a cada vehículo industrial ligero nuevo que haya fabricado.
4. A efectos del presente Reglamento se entenderá por «grupo de fabricantes vinculados», un fabricante y sus empresas vinculadas. Se considerarán empresas vinculadas respecto a un fabricante:
- (a) las empresas en las que el fabricante disponga, directa o indirectamente:
 - (i) del poder de ejercer más de la mitad de los derechos de voto, o
 - (ii) del poder de designar más de la mitad de los miembros del consejo de vigilancia o de administración o de los órganos que representen legalmente a la empresa, o
 - (iii) del derecho a dirigir las actividades de la empresa;
 - (b) las empresas que dispongan, directa o indirectamente, de los derechos o facultades enumerados en la letra a) con respecto al fabricante;
 - (c) aquellas en las que una empresa de las contempladas en la letra b) disponga, directa o indirectamente, de los derechos o facultades enumerados en la letra a);
 - (d) las empresas en las que el fabricante disponga, conjuntamente con una o varias de las empresas mencionadas en las letras a), b) o c), de los derechos o facultades enumerados en la letra a), o aquellas en las que dos o más de estas últimas empresas dispongan de esos derechos o facultades;
 - (e) las empresas en las que los derechos o facultades enumerados en la letra a) sean de titularidad conjunta del fabricante o de una o varias de sus empresas vinculadas, mencionadas en las letras a) a d), y uno o varios terceros.

Artículo 4

Objetivos de emisiones específicas

Respecto al año natural que empieza el 1 de enero de 2014 y cada uno de los años naturales siguientes, cada fabricante de vehículos industriales ligeros garantizará que sus emisiones medias específicas de CO₂ no superan su objetivo de emisiones específicas determinado con arreglo al anexo I o, si se trata de un fabricante que disfruta de una excepción en virtud del artículo 10, con arreglo a esa excepción.

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

- el 75 % en 2014,
- el 80 % en 2015,
- el 100% de 2016 en adelante.

Artículo 5

Supercréditos

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

- 2,5 vehículos industriales ligeros en 2014,
- 1,5 vehículos industriales ligeros en 2015,
- 1 vehículo industrial ligero a partir de 2016.

Artículo 6

Formación de agrupaciones

1. Los fabricantes de vehículos industriales ligeros nuevos, salvo aquellos a los que se haya concedido una excepción en virtud del artículo 10, podrán formar una agrupación a efectos del cumplimiento de sus obligaciones con arreglo al artículo 4.
2. Un acuerdo para formar una agrupación podrá referirse a uno o varios años naturales, siempre que la duración global de ese acuerdo no sea superior a cinco años naturales, y tendrá que entrar en vigor a más tardar el 31 de diciembre del primer año natural en el que se agruparían las emisiones. Los fabricantes que forman una agrupación presentarán a la Comisión la siguiente información:
 - (a) los fabricantes que van a formar la agrupación;
 - (b) el fabricante designado como gerente de la agrupación, que será la persona de contacto de la agrupación y el responsable de abonar todas las primas por exceso de emisiones impuestas a la agrupación de conformidad con el artículo 8; y

- (c) pruebas de que el gerente de la agrupación va a ser capaz de cumplir las obligaciones previstas en la letra b).
- 3. Si el gerente propuesto de la agrupación no cumple el requisito establecido de abonar todas las primas por exceso de emisiones impuestas a la agrupación de conformidad con el artículo 8, la Comisión se lo notificará a los fabricantes.
- 4. Los fabricantes que formen parte de una agrupación informarán conjuntamente a la Comisión de cualquier cambio respecto al gerente de la agrupación o su situación financiera, en la medida en que eso afecte a su capacidad para cumplir los requisitos de abonar todas las primas por exceso de emisiones impuestas a la agrupación de conformidad con el artículo 8, así como de cualquier modificación en la composición de la agrupación o de la disolución de la agrupación.
- 5. Los fabricantes podrán establecer acuerdos para formar agrupaciones si tales acuerdos cumplen lo dispuesto en los artículos 81 y 82 del Tratado CE y si permiten la participación abierta, transparente y no discriminatoria en unas condiciones comercialmente razonables a cualquier fabricante que solicite ser miembro de la agrupación. Sin perjuicio de la aplicación general de las normas comunitarias en materia de competencia a tales agrupaciones, todos los miembros de una agrupación velarán, en particular, por evitar cualquier puesta en común de datos y cualquier intercambio de información en el contexto de su acuerdo de agrupación, excepto en lo relativo a la información siguiente:
 - (a) las emisiones medias específicas de CO₂;
 - (b) el objetivo de emisiones específicas;
 - (c) el número total de vehículos matriculados.
- 6. El apartado 5 no será de aplicación cuando todos los fabricantes que componen la agrupación formen parte del mismo grupo de fabricantes vinculados.
- 7. Salvo en caso de notificación con arreglo al apartado 3, los fabricantes que compongan una agrupación respecto a la cual se haya presentado información a la Comisión se considerarán un solo fabricante a efectos del cumplimiento de sus obligaciones con arreglo al artículo 4. La información sobre el seguimiento y la notificación respecto de los fabricantes individuales, así como de cualquier agrupación de los mismos se registrará, se comunicará y estará disponible en el registro central a que se refiere el artículo 7, apartado 4.

Artículo 7

Seguimiento y notificación de las emisiones medias

- 1. Por lo que respecta al año natural que empiece el 1 de enero de 2012 y cada uno de los años naturales siguientes, los Estados miembros registrarán la información relativa a cada vehículo industrial ligero nuevo matriculado en su territorio de conformidad con la parte A del anexo II. Esa información se pondrá a disposición de los fabricantes y de sus importadores o representantes designados en cada uno de los Estados miembros. Los Estados miembros harán todos los esfuerzos posibles para

garantizar que los organismos responsables de informar operan de forma transparente.

2. Antes del 28 de febrero de cada año, a partir de 2013, los Estados miembros determinarán y transmitirán a la Comisión la información que figura en la parte B del anexo II respecto al año natural precedente. Los datos se transmitirán de acuerdo con el formulario que figura en la parte C del anexo II.
3. A instancias de la Comisión, los Estados miembros transmitirán asimismo la serie completa de datos recabados con arreglo al apartado 1.
4. La Comisión mantendrá un registro central de los datos notificados por los Estados miembros de conformidad con el presente artículo, y ese registro estará a disposición del público. Antes del 30 de junio de 2013 y cada año siguiente, la Comisión realizará, respecto a cada fabricante, un cálculo provisional de:
 - (a) las emisiones medias específicas de CO₂ del año natural precedente;
 - (b) el objetivo de emisiones específicas del año natural precedente; y
 - (c) la diferencia entre sus emisiones medias específicas de CO₂ del año natural precedente y su objetivo de emisiones específicas correspondiente a ese año.

La Comisión notificará a cada fabricante el cálculo provisional que le corresponda. La notificación incluirá datos por Estado miembro sobre el número de vehículos industriales ligeros nuevos matriculados y sus emisiones específicas de CO₂.

5. Los fabricantes podrán notificar a la Comisión, en un plazo de tres meses a partir de la notificación del cálculo provisional previsto en el apartado 4, cualquier error observado en los datos, especificando el Estado miembro respecto al que considere que se ha producido el error.
6. La Comisión estudiará toda notificación de los fabricantes y, antes del 31 de octubre, confirmará o modificará los cálculos provisionales de conformidad con el apartado 4.
7. En relación con los años naturales 2012 y 2013, y sobre la base de los cálculos realizados con arreglo al apartado 5, la Comisión notificará a los fabricantes si considera que sus emisiones medias específicas de CO₂ superan su objetivo de emisiones específicas.
8. En cada Estado miembro, la autoridad competente para la recogida y comunicación de los datos de seguimiento de conformidad con el presente Reglamento será la designada de conformidad con el artículo 8, apartado 7, del Reglamento (CE) nº 443/2009.
9. La Comisión podrá adoptar normas de desarrollo sobre el seguimiento y notificación de los datos previstos en el presente artículo, y sobre la aplicación del anexo II, con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 13, apartado 2.

La Comisión podrá modificar el anexo II a la luz de la experiencia adquirida con la aplicación del presente Reglamento. Estas medidas, destinadas a modificar elementos

no esenciales del presente Reglamento, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 13, apartado 3.

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

Artículo 8

Prima por exceso de emisiones

1. Respecto al año que empieza el 1 de enero de 2014 y, a continuación, cada año natural, la Comisión impondrá una prima por exceso de emisiones a un fabricante o al gestor de una agrupación, según convenga, si las emisiones medias específicas de CO₂ del fabricante superan su objetivo de emisiones específicas.
2. La prima por exceso de emisiones prevista en el apartado 1 se calculará mediante la siguiente fórmula:

(a) a partir de 2014 hasta 2018:

(i) por un exceso de emisiones de más de 3 g de CO₂/km:

$((\text{Exceso de emisiones} - 3) \times 120 \text{ EUR} + 45 \text{ EUR}) \times \text{número de vehículos industriales ligeros nuevos},$

(ii) por un exceso de emisiones de más de 2 g de CO₂/km, pero de menos de 3 g de CO₂/km:

$((\text{Exceso de emisiones} - 2) \times 25 \text{ EUR} + 20 \text{ EUR}) \times \text{número de vehículos industriales ligeros nuevos},$

(iii) por un exceso de emisiones de más de 1 g de CO₂/km, pero de menos de 2 g de CO₂/km:

$((\text{Exceso de emisiones} - 1) \times 15 \text{ EUR} + 5 \text{ EUR}) \times \text{número de vehículos industriales ligeros nuevos},$

(iv) por un exceso de emisiones de menos de 1 g de CO₂/km:

$\text{Exceso de emisiones} \times 5 \text{ EUR} \times \text{número de vehículos industriales ligeros nuevos};$

(b) a partir de 2019:

$(\text{Exceso de emisiones} \times 120 \text{ EUR}) \times \text{número de vehículos industriales ligeros nuevos};$

donde, a efectos del presente artículo,

«exceso de emisiones» es el número positivo de gramos por kilómetro en que las emisiones medias específicas de CO₂ de un fabricante —teniendo en cuenta las reducciones en las emisiones de CO₂ derivadas de tecnologías innovadoras aprobadas con arreglo al artículo 11— superan su objetivo de emisiones específicas en el año natural o en la parte del año natural en la que se aplique la obligación prevista en el artículo 4, redondeado al tercer decimal más próximo; y

«número de vehículos industriales ligeros nuevos», el número de vehículos industriales ligeros nuevos producidos por el fabricante que se matricularon ese período, con arreglo a los criterios de introducción gradual establecidos en el artículo 4.

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

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento completándolo, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 13, apartado 3.

4. El importe de la prima por exceso de emisiones se considerará como un ingreso para el presupuesto general de la Unión Europea.

Artículo 9

Publicación de los resultados de los fabricantes

1. Antes del 31 de octubre de 2013 y del 31 de octubre de cada uno de los años siguientes, la Comisión publicará una lista en la que indicará, respecto a cada fabricante:
 - (a) su objetivo de emisiones específicas del año natural precedente;
 - (b) sus emisiones medias específicas de CO₂ del año natural precedente;
 - (c) la diferencia entre sus emisiones medias específicas de CO₂ del año natural precedente y su objetivo de emisiones específicas de ese año;
 - (d) las emisiones medias específicas de CO₂ de todos los vehículos industriales ligeros nuevos de la Comunidad respecto al año natural precedente, y
 - (e) la masa media de todos los vehículos industriales ligeros nuevos de la Comunidad en el año natural precedente.
2. A partir del 31 de octubre de 2014, la lista publicada de conformidad con el apartado 1 indicará asimismo si el fabricante ha cumplido los requisitos del artículo 4 respecto al año natural precedente.

Artículo 10
Excepciones para algunos fabricantes

1. Podrá presentar una solicitud de excepción respecto al objetivo de emisiones específicas calculado con arreglo al anexo I un fabricante de menos de 22 000 vehículos industriales ligeros nuevos matriculados en la Comunidad por año natural y:
 - (a) que no forme parte de un grupo de fabricantes vinculados; o
 - (b) que forme parte de un grupo de fabricantes vinculados que sea responsable en total de menos de 22 000 vehículos industriales ligeros nuevos matriculados en la Comunidad por año natural; o
 - (c) que forme parte de un grupo de fabricantes vinculados, pero que disponga de unas instalaciones de producción y un centro de diseño propios.
2. Una excepción solicitada en virtud del apartado 1 podrá concederse por un período máximo de cinco años naturales. Se presentará a la Comisión una solicitud que incluirá lo siguiente:
 - (a) el nombre y la persona de contacto del fabricante;
 - (b) pruebas de que el fabricante puede disfrutar de una excepción de conformidad con el apartado 1;
 - (c) detalles de los vehículos industriales ligeros que fabrica, incluidas la masa y las emisiones específicas de CO₂ de esos vehículos industriales ligeros; y
 - (d) un objetivo de emisiones específicas coherente con su potencial de reducción, incluido el potencial tecnológico y económico de reducción de sus emisiones específicas de CO₂ y teniendo en cuenta las características del mercado para el tipo de vehículo industrial ligero fabricado.
3. Cuando la Comisión considere que el fabricante puede optar a una excepción solicitada en virtud del apartado 1 y compruebe que el objetivo de emisiones específicas propuesto por el fabricante es coherente con su potencial de reducción, incluido el potencial tecnológico y económico de reducción de sus emisiones específicas de CO₂ y teniendo en cuenta las características del mercado para el tipo de vehículo industrial ligero fabricado, la Comisión le concederá una excepción. La excepción se aplicará a partir del 1 de enero del año siguiente a la fecha de concesión de la excepción.
4. Los fabricantes que disfruten de una excepción de conformidad con el presente artículo notificarán inmediatamente a la Comisión cualquier modificación que afecte o pueda afectar a su derecho a una excepción.
5. Cuando la Comisión considere, sobre la base de una notificación con arreglo al apartado 4 o de otro modo, que un fabricante ya no puede acogerse a una excepción, revocará la excepción con efecto a partir del 1 de enero del año natural siguiente e informará de ello al fabricante.

6. Cuando el fabricante no alcance su objetivo de emisiones específicas, la Comisión le impondrá una prima por exceso de emisiones, como establece el artículo 8.
7. La Comisión podrá adoptar disposiciones de aplicación de los apartados 1 a 6, entre otras cosas en relación con la interpretación de los criterios para poder acogerse a una excepción y el contenido de las solicitudes, así como disposiciones sobre el contenido y evaluación de los programas de reducción de las emisiones específicas de CO₂.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento complementándolos, se adoptarán con arreglo al procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 13, apartado 3.

8. Se pondrán a disposición pública las solicitudes de excepción, incluida la información que las justifique, así como las notificaciones contempladas en el apartado 4, las revocaciones con arreglo al apartado 5, las imposiciones de primas por exceso de emisiones con arreglo al apartado 6, y las medidas a que se refiere el apartado 7, sin perjuicio del Reglamento (CE) n° 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión.

Artículo 11 **Ecoinnovación**

1. Se tendrán en cuenta las reducciones de CO₂ logradas mediante el uso de tecnologías innovadoras, previa solicitud por parte de un proveedor o fabricante. La contribución total de esas tecnologías podrá alcanzar una reducción de hasta 7 g de CO₂/km del objetivo de emisiones medias específicas de cada fabricante.
2. La Comisión adoptará el 31 de diciembre de 2012, como muy tarde, disposiciones de aplicación relativas a un procedimiento de aprobación de tales tecnologías innovadoras con arreglo al procedimiento de reglamentación contemplado en el artículo 13, apartado 2. Esas disposiciones de aplicación para las tecnologías innovadoras se basarán en los siguientes criterios:
 - (a) el proveedor o fabricante debe ser el responsable de la reducción de emisiones de CO₂ lograda mediante el uso de las tecnologías innovadoras;
 - (b) las tecnologías innovadoras deben realizar una contribución verificada a la reducción de CO₂;
 - (c) las tecnologías innovadoras no deben estar cubiertas por el ciclo de ensayos estándar de medición de CO₂ o por disposiciones obligatorias derivadas de medidas adicionales complementarias destinadas a cumplir con la reducción de 10 g de CO₂/km a que se refiere el artículo 1 del Reglamento (CE) n° 443/2009, ni ser obligatorias con arreglo a otras disposiciones del Derecho comunitario.
3. El proveedor o fabricante que solicite la aprobación de una medida como tecnología innovadora presentará a la Comisión un informe que incluya un informe de verificación realizado por un organismo independiente y certificado. En el caso de

una posible interacción entre la medida y otra tecnología innovadora ya aprobada, el informe mencionará dicha interacción, y el informe de verificación evaluará hasta qué punto esa interacción modifica la reducción lograda por cada medida.

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

Artículo 12

Revisión y presentación de informes

1. A más tardar el 31 de octubre de 2016 y, a continuación, cada tres años, se adoptarán medidas para modificar el anexo I con el fin de ajustar la cifra M_0 , en él contemplada, a la masa media de los vehículos industriales ligeros nuevos en los tres años naturales anteriores.

Esas medidas surtirán efecto por primera vez el 1 de enero de 2018 y, a continuación, cada tres años.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, se adoptarán siguiendo el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 13, apartado 3.

2. La Comisión incluirá los vehículos industriales ligeros en la revisión de los procedimientos de medición de las emisiones de CO_2 de acuerdo con el artículo 13, apartado 3, del Reglamento (CE) n° 443/2009.

A partir de la fecha de aplicación del procedimiento revisado para la medición de las emisiones de CO_2 , no se aprobarán tecnologías innovadoras con arreglo al procedimiento establecido en el artículo 11.

3. La Comisión incluirá los vehículos industriales ligeros en la revisión de la Directiva 2007/46/CE de acuerdo con el artículo 13, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 443/2009.

4. El 1 de enero de 2013 como muy tarde, la Comisión completará una revisión de los objetivos de emisiones específicas contemplados en el anexo I y de las excepciones contempladas en el artículo 10, con el fin de determinar:

- sin perjuicio de la confirmación de su viabilidad sobre la base de los resultados de una evaluación de impacto actualizada, las modalidades para alcanzar, en 2020 como muy tarde, el objetivo a largo plazo de 135 g de CO_2/km de forma rentable; y
- los aspectos de la aplicación del objetivo, incluida la prima por exceso de emisiones.

Sobre la base de esa revisión y su evaluación de impacto, incluida una evaluación general de la repercusión en la industria automovilística y sus industrias dependientes, la Comisión, si procede

- elaborará una propuesta para modificar el presente Reglamento, de la forma más neutra posible desde el punto de vista de la competencia y equitativa y sostenible desde el punto de vista social,
- confirmará la inclusión en el presente Reglamento de los vehículos de las categorías N2 y M2, según se definen en el anexo II de la Directiva 2007/46/CE, con una masa de referencia no superior a 2 610 kg y de los vehículos a los que se haga extensiva la homologación de tipo de acuerdo con el artículo 2, apartado 2, del Reglamento (CE) nº 715/2007.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, se adoptarán siguiendo el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 13, apartado 3.

5. Antes de que termine 2014, y tras realizar una evaluación de impacto, la Comisión publicará un informe sobre la disponibilidad de datos relativos a la huella y la carga útil, y su uso como parámetros de utilidad para determinar objetivos de emisiones específicas y, si procede, presentará una propuesta al Parlamento y al Consejo para modificar el anexo I.
6. Se adoptarán medidas para prever la adaptación necesaria de las fórmulas del anexo I, con el fin de reflejar cualquier cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario para medir emisiones específicas de CO₂.

Estas medidas, destinadas a modificar elementos no esenciales del presente Reglamento, se adoptarán siguiendo el procedimiento de reglamentación con control contemplado en el artículo 13, apartado 3.

7. Antes de que termine 2015, la Comisión revisará el método de determinación de las emisiones específicas de CO₂ de vehículos completados a que se refiere el punto 7 de la parte B del anexo II y, si procede, presentará una propuesta de modificación de ese anexo II al Parlamento Europeo y al Consejo.

Artículo 13 **Procedimiento de comité**

1. La Comisión estará asistida por el Comité creado en virtud del artículo 8 de la Decisión 93/389/CEE.
2. En los casos en que se haga referencia al presente apartado, serán de aplicación los artículos 5 y 7 de la Decisión 1999/468/CE, observándose lo dispuesto en su artículo 8.

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

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

Artículo 14
Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el tercer día siguiente al 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

Por el Parlamento Europeo
El Presidente

Por el Consejo
El Presidente

ANEXO I

OBJETIVOS DE EMISIONES ESPECÍFICAS DE CO₂

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

- (a) entre 2014 y 2017:

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

donde:

M = masa del vehículo en kilogramos (kg)

$$M_0 = 1\,706,0$$

$$a = 0,093$$

- (b) a partir de 2018:

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

donde:

M = masa del vehículo en kilogramos (kg)

M₀ = valor adoptado con arreglo al artículo 12, apartado 1

$$a = 0,093$$

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

ANEXO II
SEGUIMIENTO Y NOTIFICACIÓN DE LAS EMISIONES

- A. RECOGIDA DE DATOS SOBRE VEHÍCULOS INDUSTRIALES LIGEROS Y DETERMINACIÓN DE LA INFORMACIÓN SOBRE EL SEGUIMIENTO DE LAS EMISIONES DE CO₂**
1. Respecto al año que empieza el 1 de enero de 2011 y cada uno de los años siguientes, los Estados miembros registrarán los datos que se indican a continuación sobre cada vehículo industrial ligero nuevo matriculado en su territorio:
 - (a) fabricante;
 - (b) tipo, variante y versión;
 - (c) emisiones específicas de CO₂ (g/km);
 - (d) masa (kg);
 - (e) distancia entre ejes (mm);
 - (f) anchura de vía (mm);
 - (g) carga útil (en kg).
 2. Los datos a que se refiere el punto 1 procederán del certificado de conformidad del vehículo industrial ligero correspondiente. Si en el certificado de conformidad de un vehículo industrial 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.
 3. Respecto al año natural que empieza el 1 de enero de 2011 y cada uno de los años naturales siguientes, los Estados miembros determinarán, según los métodos descritos en la parte B y desglosando por fabricante:
 - (a) el número total de vehículos industriales ligeros nuevos matriculados en su territorio;
 - (b) las emisiones medias específicas de CO₂, como se indica en el punto 2 de la parte B del presente anexo;
 - (c) la masa media, como se especifica en el punto 3 de la parte B del presente anexo;
 - (d) en relación con cada variante de cada versión de cada tipo de vehículo industrial ligero nuevo:

- (i) el número total de vehículos industriales ligeros nuevos matriculados en su territorio, como se especifica en el punto 4 de la parte B del presente anexo,
- (ii) las emisiones específicas de CO₂,
- (iii) la masa,
- (iv) la huella del vehículo, como se especifica en el punto 5 de la parte B del presente anexo,
- (v) la carga útil.

B. METODOLOGÍA PARA LA DETERMINACIÓN DE LA INFORMACIÓN SOBRE EL SEGUIMIENTO DE LAS EMISIONES DE CO₂ DE LOS VEHÍCULOS INDUSTRIALES LIGEROS NUEVOS

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

1. Número de vehículos industriales ligeros nuevos matriculados (N)

Los Estados miembros determinarán el número de vehículos industriales ligeros nuevos matriculados en su territorio en el año de seguimiento correspondiente (N).

2. Emisiones medias específicas de CO₂ de los vehículos industriales ligeros nuevos (S_{ave})

Las emisiones medias específicas de CO₂ de todos los vehículos industriales ligeros de nueva matriculación en el territorio de un Estado miembro en el año de seguimiento (S_{ave}) se calculan dividiendo la suma de las emisiones específicas de CO₂ de cada vehículo industrial ligero nuevo, S , por el número de vehículos industriales ligeros nuevos, N .

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

3. Masa media de los vehículos industriales ligeros nuevos

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

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

4. Distribución por versiones de vehículos industriales ligeros nuevos

Respecto a cada versión de cada variante de cada tipo de vehículo industrial ligero nuevo, deben registrarse el número de vehículos industriales ligeros de nueva

matriculación, la masa de los vehículos, las emisiones específicas de CO₂ y la huella del vehículo.

5. Huella

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

6. Carga útil

La carga útil del vehículo se definirá como la diferencia entre la masa máxima en carga técnicamente admisible con arreglo al anexo III de la Directiva 2007/46/CE y la masa del vehículo.

7. Emisiones específicas de vehículos completados

Las emisiones específicas de vehículos completados se determinarán de acuerdo con la Directiva 2004/3/CE. Si no se dispone de ese valor, las emisiones específicas de un vehículo completado se establecerán en el valor más alto de las emisiones específicas de todos los vehículos completados que sean del mismo tipo de vehículo que el vehículo incompleto sobre el que se basa el vehículo completado, y que se hayan matriculado en la UE en el mismo año de seguimiento, entendiendo por «tipo de vehículo» lo que se define en el artículo 3 de la Directiva 2007/46/CE. Si hay más de tres valores distintos de emisiones específicas de todos los vehículos completados, se utilizará el segundo valor más alto.

C. FORMULARIO PARA LA TRANSMISIÓN DE DATOS

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

Datos agregados:

Año			
Fabricante	Número total de vehículos industriales ligeros nuevos matriculados	Emissiones medias específicas de CO ₂ (g/km)	Masa media (kg)Huella media (m ²)Carga útil media (kg)
(Fabricante 1)	...	...	
(Fabricante 2)	...	...	
...	...	...	
Total de todos los fabricantes	...	...	

Datos detallados por fabricante:

Año	Fabricante	Tipo de vehículo industrial ligero	Variante	Versión	Categoría de vehículo homologado	Categoría de vehículo matriculado	Marca	Nombre comercial	Código de la tecnología o grupos de tecnologías innovadoras ¹⁹	Total de nuevas matriculaciones	Emissiones específicas de CO ₂ (g/km)	Consumo de hidrógeno (g/km)	Consumo de energía eléctrica (Wh/km)	Masa (kg)	Huella (m ²)	Carga útil media (kg)	Reducción de emisiones con tecnologías innovadoras ²⁰
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la variante 1)	(Nombre de la versión 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la variante 1)	(Nombre de la versión 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la variante 2)	(Nombre de la versión 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la variante 2)	(Nombre de la versión 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la variante 1)	(Nombre de la versión 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la variante 1)	(Nombre de la versión 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la variante 2)	(Nombre de la versión 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la variante 2)	(Nombre de la versión 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 2)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la variante 1)	(Nombre de la versión 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 2)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la variante 1)	(Nombre de la versión 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 2)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la variante 2)	(Nombre de la versión 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 2)	(Nombre del tipo 1)	(Nombre de la variante 2)	(Nombre de la versión 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...

Año 1	(Nombre del fabricante 2)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la variante 1)	(Nombre de la versión 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 2)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la variante 1)	(Nombre de la versión 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 2)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la variante 2)	(Nombre de la versión 1)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 2)	(Nombre del tipo 2)	(Nombre de la variante 2)	(Nombre de la versión 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...
Año 1	(Nombre del fabricante 2)	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...	...