

ES

ES

ES



COMISIÓN EUROPEA

Bruselas, 10.11.2010
COM(2010) 657 final

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

sobre el seguimiento y la presentación de datos relativos a la matriculación de los turismos nuevos

COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

sobre el seguimiento y la presentación de datos relativos a la matriculación de los turismos nuevos

1. INTRODUCCIÓN

De conformidad con el artículo 8 del 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 ligeros¹, los Estados miembros deben registrar y transmitir a la Comisión cada año ciertos datos sobre los turismos nuevos. Dichos datos servirán de base para fijar el objetivo de emisiones específicas de CO₂ aplicable a los fabricantes de turismos nuevos y también para determinar si los fabricantes alcanzan esos objetivos. A fin de garantizar la coherencia de los datos que deben transmitir los Estados miembros, es necesario armonizar las normas sobre la recogida y la notificación de dicha información en la mayor medida posible. La presente Comunicación, unida al Reglamento C(2010) 7652 de la Comisión, sobre el seguimiento y la presentación de datos relativos a la matriculación de los turismos nuevos de conformidad con el Reglamento (CE) nº 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, facilitará la recogida, presentación y evaluación de los datos al indicar cómo interpreta la Comisión las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) nº 443/2009 y proporcionar a los Estados miembros orientaciones sobre los datos que deben facilitar y el formato que deben emplear. También se proporcionarán otras orientaciones concretas en caso necesario.

2. DATOS

2.1 Fuentes de datos

Las principales fuentes que usarán los Estados miembros para recopilar los datos son los certificados de conformidad o, cuando no se utilice esta fuente a efectos de la matriculación de un vehículo, los expedientes de homologación. Dado que un expediente de homologación puede contener intervalos de valores, es necesario que el Estado miembro se cerciore de que los datos extraídos del expediente de homologación concuerdan con los datos resultantes del certificado de conformidad.

Conviene dejar constancia de que el certificado de matriculación previsto en la Directiva 1999/37/CE del Consejo, de 29 de abril de 1999, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos², no puede sustituir al certificado de conformidad a efectos de la matriculación de un vehículo. El certificado de matriculación se expide solo después de matriculado el vehículo.

¹ DO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

² DO L 138 de 1.6.1999, p. 57.

2.2 Lista de fabricantes

Los datos deben recogerse y registrarse en relación con un fabricante. Por ello, es importante que el fabricante esté identificado claramente³ y se distinga de la marca⁴. No obstante, es evidente que, si las autoridades competentes registran el nombre del fabricante con arreglo a la denominación nacional que figura en el certificado de conformidad o en el expediente de homologación, se dará una diversidad tanto de nombres como de ortografías.

A fin de armonizar la identificación de los fabricantes, se establecerá una lista común con los nombres de fabricantes y los códigos WMI (*World Manufacturer Identifier*) respectivos que los Estados miembros deben usar como base para la matriculación según se especifica en el artículo 8, apartado 2, del Reglamento C(2010) 7652. Toda vez que el Reglamento (CE) nº 443/2009 se aplica a los fabricantes de dentro y fuera de la UE, no debe aceptarse ninguna diferenciación basada en la ubicación del fabricante. No obstante, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento C(2010) 7652, se hará una excepción cuando los datos de un vehículo concreto se basen en la homologación nacional en series cortas o en la homologación individual. En estos casos, los Estados miembros no deben utilizar los nombres de los fabricantes, sino las denominaciones a que se refiere dicho artículo.

La identificación coherente de los fabricantes también es importante para la formación de agrupaciones (artículo 7 del Reglamento (CE) nº 443/2009), que permiten a los fabricantes cumplir un objetivo de emisiones específicas común. Como una agrupación puede variar con el tiempo, deben recogerse datos de todos los fabricantes que participan en ella. Las emisiones específicas de CO₂ medias de la agrupación se calcularán para toda la UE.

2.3 Datos necesarios

Las autoridades competentes de los Estados miembros deben notificar todos los datos de conformidad con el anexo II del Reglamento (CE) nº 443/2009. En caso de faltar algún dato pertinente en la fuente utilizada como base para la matriculación, las autoridades competentes deben solicitar a los fabricantes que lo aporten. Las autoridades competentes son responsables de garantizar que se cuenta con todos los datos pertinentes en el momento de la matriculación. En el caso de los vehículos objeto de la homologación nacional en series cortas o de homologación individual solo se requiere el número de matriculaciones: la información restante se puede presentar voluntariamente.

³ Punto 0.5 del certificado de conformidad y artículo 3, apartado 1, letra c), del Reglamento 443/2009/CE: «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».

⁴ Punto 0.1 del certificado de conformidad y anexo I de la Directiva 2007/46/CE «marca (razón social del fabricante)». Artículo 2, apartado 6, de la Decisión 1753/2000/CE «marca: el nombre comercial del fabricante que figura en el certificado de conformidad y en el expediente de homologación».

2.4 Notificación de las matriculaciones de vehículos de bicombustible y flexifuel

Conviene seguir muy de cerca la introducción en el mercado de vehículos de bicombustible y flexifuel capaces de utilizar combustibles alternativos, tales como E85 sostenible, biodiésel o hidrógeno, además de gasolina y gasóleo.

El Reglamento (CE) nº 443/2009 no incluye actualmente el seguimiento de todos los combustibles alternativos utilizados en tales vehículos, entre otras cosas porque todavía no se están midiendo las emisiones de CO₂. En el caso del combustible de etanol (E85) usado en los vehículos de bicombustible sí que se miden las emisiones de CO₂, pero es evidente que debe mejorarse la metodología expuesta en el artículo 6 del mencionado Reglamento para tener en cuenta el valor de CO₂ de ese combustible a fin de poder reflejar las emisiones específicas de CO₂ reales de tales vehículos. Por consiguiente, debe diseñarse una nueva metodología que permita tomar en consideración equitativamente las reducciones de CO₂ de los vehículos de bicombustible y flexifuel capaces de utilizar combustibles alternativos, tales como E85 sostenible, biodiésel o hidrógeno. La Comisión preparará, dentro de la revisión del Reglamento (CE) nº 443/2009 prevista para enero de 2013, esta metodología para calcular las emisiones específicas de CO₂ reales de los vehículos de bicombustible y flexifuel. Como no puede saberse de antemano qué combustible utilizarán realmente los vehículos de bicombustible y flexifuel, la metodología deberá tener en cuenta tanto la disponibilidad como las características de los diferentes combustibles que se venden en los Estados miembros.

Los datos sobre ventas de combustibles se obtendrán de los informes que exige la Directiva 98/70/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de octubre de 1998, relativa a la calidad de la gasolina y el gasóleo y por la que se modifica la Directiva 93/12/CEE del Consejo⁵. En tanto no se introduzca la metodología, se adaptará la Directiva 98/70/CE para permitir a los Estados miembros que notifiquen los datos de ventas de diferentes combustibles alternativos, incluyendo, como prioridad, datos armonizados y precisos sobre las ventas del E85 que cumpla los criterios de sostenibilidad enunciados en la Directiva 2009/28/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables y por la que se modifican y se derogan las Directivas 2001/77/CE y 2003/30/CE⁶, y en la Directiva 98/70/CE.

3. TRANSMISIÓN DE LOS DATOS

A fin de garantizar una comunicación oportuna y eficiente entre las autoridades competentes, los fabricantes y la Comisión, se recomienda que las autoridades competentes, designadas de conformidad con el artículo 8, apartado 7, del Reglamento (CE) nº 443/2009 y responsables de la transmisión de los datos, designen al menos a dos funcionarios como puntos de contacto e informen a la Comisión de sus nombres y datos de contacto. Los funcionarios deberían suscribirse al Archivo Central de Datos⁷.

Para que una presentación de datos sea considerada válida a efectos del cumplimiento de las obligaciones de notificación del artículo 8 del Reglamento (CE) nº 443/2009, el Estado

⁵ DO L 350 de 28.12.1998, p. 58.

⁶ DO L 140 de 5.6.2009, p. 16.

⁷ <http://cdr.eionet.europa.eu/>.

miembro debe notificar a la Comisión haber cargado datos en el Archivo Central de Datos remitiendo un mensaje electrónico al buzón funcional EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu, con copia al buzón funcional CO2-monitoring@eea.europa.eu. Los datos se conservarán en una base de datos que será gestionada para la Comisión por la Agencia Europea de Medio Ambiente. La base de datos debe ser accesible para el público a través de Internet.

A fin de garantizar la oportuna disponibilidad de los datos para los fabricantes, los Estados miembros podrán transmitir todo el conjunto de datos relativos a los cuatro primeros meses de cada año natural en cuanto estén disponibles en forma provisional. En cualquier caso, los Estados miembros deben validar y enviar el conjunto de datos completo a más tardar el 28 de febrero de cada año natural.

Cuando se presenten datos provisionales antes del plazo obligatorio, la Comisión tratará de calcular provisionalmente el número de turismos nuevos matriculados y sus emisiones específicas de CO₂ en los Estados miembros y poner estas cifras a disposición de los fabricantes afectados. Conviene tener presente que la Comisión no confirmará estos cálculos hasta la fecha fijada en el artículo 8, apartado 5, del Reglamento (CE) nº 443/2009.

3.1 Formato

Los datos deben transmitirse utilizando dos archivos .xml separados, uno para los datos de seguimiento y otro para todo el conjunto de datos especificado en el anexo II del Reglamento (CE) nº 443/2009 de la Comisión. Se darán especificaciones más detalladas sobre los archivos .xml en unas directrices que se publicarán en Internet.

3.2 Verificación

Los datos y los códigos .xml pueden ser verificados independientemente por cada Estado miembro. No obstante, se ofrecerá en el sitio web de CIRCA⁸ una plantilla en forma de archivo de texto que debe utilizarse a efectos del aseguramiento de la calidad antes de enviar los datos del año de notificación correspondiente.

4. CÁLCULO DE LAS EMISIONES MEDIAS ESPECÍFICAS

A fin de tener en cuenta los porcentajes progresivos establecidos en el artículo 4 del Reglamento (CE) nº 443/2009 para el cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂ de los fabricantes, incluidos los fabricantes a que se refiere el artículo 11, apartados 1 y 4, del Reglamento (CE) nº 443/2009, es necesario seleccionar los vehículos con arreglo a sus emisiones específicas de CO₂. Solo se seleccionarán en el cálculo de las emisiones medias específicas los vehículos con emisiones más bajas por debajo del correspondiente porcentaje establecido en el artículo 4.

⁸

http://circa.europa.eu/Members/irc/env/gge_ldv/library

Las emisiones específicas deben ser, cuando proceda, las emisiones reducidas en el porcentaje fijado en el artículo 6 y teniendo en cuenta los ahorros por ecoinnovación aprobados por la Comisión en virtud del artículo 12 y las normas de desarrollo que se adopten.

Al calcular las emisiones medias específicas de CO₂ deben tenerse en cuenta los vehículos que entran en la categoría especificada en el artículo 5.

Más concretamente, a la hora de determinar las emisiones específicas a efectos del cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂ de los fabricantes, la Comisión aplicará las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) nº 443/2009 en el siguiente orden:

Selección de vehículos para el cálculo

- a) artículo 6: para los años naturales hasta 2015 inclusive, aplicar la reducción del CO₂ de las emisiones específicas de CO₂ de los turismos capaces de funcionar con combustible E85 si un Estado miembro cumple los requisitos establecidos en el artículo 6 del Reglamento (CE) nº 443/2009;
- b) artículo 12, en conjunción con el artículo 13, apartado 3, párrafo segundo: deducir de las emisiones específicas los ahorros por ecoinnovación certificados de conformidad con las normas de desarrollo que adoptará la Comisión;
- c) artículo 4: para los años naturales hasta 2014 inclusive, clasificar las matriculaciones de turismos nuevos por sus emisiones de CO₂ resultantes de las letras a) y b) e incluir en el cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂ solo los vehículos con las cifras más bajas por debajo del porcentaje que se indica en el párrafo segundo del artículo 4 del Reglamento (CE) nº 443/2009.

Cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂

- d) artículo 5: para los años naturales hasta 2015 inclusive y para los vehículos con emisiones específicas de CO₂ inferiores a 50 g/km, multiplicar las emisiones específicas de CO₂ de esos vehículos por el factor correspondiente establecido en el artículo 5 del Reglamento (CE) nº 443/2009;
- e) artículo 5: para los años naturales hasta 2015 inclusive y para los vehículos con emisiones específicas de CO₂ inferiores a 50 g/km, multiplicar los ahorros de emisiones de CO₂ por tecnologías innovadoras de esos vehículos por el factor correspondiente establecido en el artículo 5 del Reglamento (CE) nº 443/2009;
- f) artículo 12, en conjunción con el párrafo segundo del artículo 13, apartado 3: determinar los ahorros mediante ecoinnovación calculando los ahorros medios de CO₂ de un fabricante sobre la base de los ahorros especificados en el certificado de conformidad para todos los turismos seleccionados atribuidos a ese fabricante teniendo en cuenta la letra e). Se considerará que el ahorro de CO₂ de los vehículos no equipados con ninguna tecnología innovadora es de 0 g/km. Si los ahorros por ecoinnovación superan el valor a que se refiere el artículo 12, apartado 1, del Reglamento (CE) nº 443/2009, se aplicará el valor fijado en el artículo 12, apartado 1;

- g) calcular las emisiones medias específicas de CO₂ teniendo en cuenta la letra d) y sustraer el valor determinado de conformidad con la letra f).

Por ejemplo, un fabricante que esté en la siguiente situación:

Número de matriculaciones	Emisiones específicas de CO ₂	Ahorros de emisiones de CO ₂ por tecnologías innovadoras	Factor supercrédito en 2012
2	45	2	3,5
10	51	4	1
53	131	0	1
10	160	10	1
28	200	20	1

Obtendrá unos ahorros por ecoinnovación en

$$2012 \text{ de } (2*2*3,5 + 10*4) / (2*3,5 + 10 + 53) = 0,7714$$

$$2013 \text{ de } (2*2*3,5 + 10*4 + 10*10) / (2*3,5 + 10 + 53 + 10) = 1,925$$

Con lo que sus emisiones medias específicas de CO₂ serán en

$$2012 \text{ de } [(2*45*3,5 + 10*51 + 53*131) / 70] - 0,7714 = 110,2$$

$$2013 \text{ de } [(2*45*3,5 + 10*51 + 53*131 + 10*160) / 80] - 1,925 = 115,175$$

4.4 Cálculo de la masa media

A la hora de calcular la masa media a efectos de determinar el objetivo de emisiones específicas mediante la fórmula del anexo I para los fabricantes, la Comisión tomará en consideración todos los turismos sin aplicar lo dispuesto en los artículos 4 y 5 del Reglamento (CE) nº 443/2009.

5. FORMACIÓN DE AGRUPACIONES

Con arreglo al artículo 7 del Reglamento (CE) nº 443/2009, los fabricantes pueden formar agrupaciones. Hay dos tipos de agrupaciones, que se especifican en los apartados 5 y 6 del artículo 7. El artículo 7, apartado 5, se refiere a las agrupaciones abiertas formadas por cualquier fabricante dentro o fuera de un grupo de empresas vinculadas. Estas agrupaciones están abiertas a cualquier otro fabricante que desee entrar en ellas si se cumplen las condiciones del artículo 7, apartado 5.

Las agrupaciones formadas por fabricantes pertenecientes a un grupo de empresas vinculadas pueden denominarse agrupaciones cerradas, y se contemplan en el artículo 7, apartado 6. Los fabricantes pertenecientes a un grupo de empresas vinculadas tendrán que alcanzar objetivos separados a menos que pertenezcan a una agrupación cerrada.

Los fabricantes deben demostrar, en virtud del artículo 9 del Reglamento C(2010) 7652, que cumplen las condiciones exigidas para formar una agrupación cerrada y presentar esta

información utilizando el buzón funcional EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu.

La Comisión considerará el año en que se notifique una agrupación como el primer año en que es aplicable el acuerdo de agrupación. El último año en que se aplicará el acuerdo de agrupación será el año anterior a aquel en el que se notifique la terminación del acuerdo de agrupación.