

## II

(Comunicaciones)

COMUNICACIONES PROCEDENTES DE LAS INSTITUCIONES, ÓRGANOS  
Y ORGANISMOS DE LA UNIÓN EUROPEA

## COMISIÓN EUROPEA

## COMUNICACIÓN DE LA COMISIÓN

**Orientaciones sobre el seguimiento y la notificación de los datos relativos a la matriculación de  
vehículos comerciales ligeros nuevos**

(2017/C 218/01)

## CLÁUSULA DE EXENCIÓN DE RESPONSABILIDAD

Las presentes orientaciones tienen como objetivo facilitar la recogida, presentación y evaluación de los datos de seguimiento del CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros indicando cómo interpreta la Comisión las disposiciones pertinentes de los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo. Si bien la finalidad de la presente Comunicación es ayudar a las autoridades y los operadores, únicamente el Tribunal de Justicia de la Unión Europea tiene competencias para emitir interpretaciones autorizadas de la legislación de la Unión.

## 1. INTRODUCCIÓN

De conformidad con el artículo 8 del Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(1)</sup> y con el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>, en el marco del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros, los Estados miembros deben registrar y transmitir a la Comisión cada año ciertos datos sobre los turismos nuevos y los vehículos comerciales ligeros nuevos. Dichos datos servirán de base para fijar las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub> y el objetivo de emisiones específicas aplicables a los fabricantes de turismos nuevos y vehículos comerciales ligeros nuevos, así como para determinar si los fabricantes alcanzan esos objetivos. El objetivo del Reglamento (CE) n.º 1014/2010 de la Comisión <sup>(3)</sup> y del Reglamento (UE) n.º 293/2012 de la Comisión <sup>(4)</sup> es garantizar la coherencia de los datos que deben transmitir los Estados miembros, mediante el establecimiento de normas sobre la recogida y la presentación de dicha información.

La Comisión publicó una Comunicación en 2010 <sup>(5)</sup> a fin de facilitar la recogida, presentación y evaluación de los datos necesarios para aplicar el Reglamento (CE) n.º 443/2009 y de ofrecer orientaciones a los Estados miembros sobre los datos que deben proporcionar, el formato que deben utilizar y el método de cálculo empleado. La presente Comunicación de la Comisión actualiza la Comunicación COM(2010) 657 final, tomando en consideración:

— el Reglamento (UE) n.º 333/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(6)</sup>;

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

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

<sup>(3)</sup> Reglamento (UE) n.º 1014/2010 de la Comisión, de 10 de noviembre de 2010, sobre el seguimiento y la presentación de datos relativos a la matriculación de los turismos nuevos de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 293 de 11.11.2010, p. 15).

<sup>(4)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) n.º 293/2012 de la Comisión, de 3 de abril de 2012, sobre el seguimiento y la notificación de los datos relativos a la matriculación de los vehículos comerciales ligeros nuevos de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 98 de 4.4.2012, p. 1).

<sup>(5)</sup> Comunicación de la Comisión sobre el seguimiento y la presentación de datos relativos a la matriculación de los turismos nuevos [COM(2010) 657 final].

<sup>(6)</sup> Reglamento (UE) n.º 333/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2014, por el que se modifica el Reglamento (CE) n.º 443/2009 a fin de definir las modalidades para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos (DO L 103 de 5.4.2014, p. 15).

- el Reglamento (UE) n.º 510/2011, modificado por el Reglamento (UE) n.º 253/2014 <sup>(1)</sup> a fin de definir las modalidades para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos comerciales ligeros nuevos;
- la metodología de la correlación para la introducción del procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP, por sus siglas en inglés), establecida en el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión <sup>(2)</sup> así como el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152 de la Comisión <sup>(3)</sup>.

Las modalidades para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos, las normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos y la introducción del WLTP afectan tanto a la notificación de datos como a la metodología empleada para calcular las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub> y el objetivo de emisiones específicas de los fabricantes de vehículos ligeros. A partir del 1 de septiembre de 2017, el nuevo procedimiento de ensayo reglamentario para medir las emisiones de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustible de los vehículos ligeros (WLTP), establecido en el Reglamento (UE) n.º 2017/1151 de la Comisión <sup>(4)</sup> sustituirá progresivamente al Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC), que se utiliza actualmente con arreglo al Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión <sup>(5)</sup>.

Con la introducción del WLTP, se obtendrán datos más realistas y sólidos sobre la emisión de CO<sub>2</sub> y el consumo de combustibles, lo que resulta esencial para proseguir la aplicación de la estrategia a favor de la movilidad de bajas emisiones, conforme a la recomendación formulada por el Parlamento Europeo tras la investigación sobre la medición de las emisiones en el sector del automóvil. Teniendo en cuenta los cambios relevantes y con vistas a contribuir a una aplicación efectiva de la Estrategia a favor de la movilidad de bajas emisiones adoptada por la Comisión en julio de 2016 <sup>(6)</sup>, la presente Comunicación de la Comisión tiene como objetivo facilitar la recogida, presentación y evaluación de los datos proporcionando a los Estados miembros orientaciones sobre los datos que se deben comunicar y el formato que se debe utilizar, y a los fabricantes aclaraciones sobre el método de cálculo empleado para determinar si se cumplen sus objetivos de emisiones específicas. En caso necesario, se podrían facilitar más orientaciones específicas.

## 2. DATOS

### 2.1. Fuentes de datos

Hasta que en 2018 se introduzca plenamente el WLTP, las principales fuentes que deberán utilizar los Estados miembros para recopilar los datos de seguimiento son los certificados de conformidad o, si no se utiliza esta fuente a efectos de la matriculación de un vehículo, la documentación de homologación de tipo. Dado que la documentación de homologación de tipo puede contener intervalos de valores, es necesario que el Estado miembro se cerciore de que los datos extraídos de la documentación de homologación de tipo concuerdan con los datos procedentes del certificado de conformidad.

Con la introducción del WLTP, se calculará un valor de emisión específica de CO<sub>2</sub>, que se registrará únicamente en el certificado de conformidad de cada vehículo. Para realizar un seguimiento efectivo y verificar dichos valores, será necesario utilizar los números de identificación de los vehículos (NIV) como base para el seguimiento de los turismos nuevos (como es ya el caso de los vehículos comerciales ligeros nuevos). Como consecuencia de ello, los certificados de conformidad serán las únicas fuentes de datos para la recogida y notificación del CO<sub>2</sub> basado en el WLTP, cuyo seguimiento se realizará a partir de 2018 (los datos NIV ya se podrán presentar de forma voluntaria respecto a 2017, cuando empiece a introducirse gradualmente el WLTP).

Cabe señalar que el procesamiento de los NIV con arreglo al artículo 9 *bis*, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 1014/2010 no incluirá el procesamiento de ningún dato personal que pueda estar vinculado a esos números ni ningún otro dato que pueda permitir vincular los números de identificación de los vehículos con datos personales.

<sup>(1)</sup> Reglamento (UE) n.º 253/2014 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 510/2011 a fin de establecer las normas para alcanzar el objetivo de 2020 de reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos comerciales ligeros nuevos (DO L 84 de 20.3.2014, p. 38).

<sup>(2)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2017/1153 de 2 de junio de 2017 de la Comisión, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1014/2010 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 679).

<sup>(3)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) n.º 2017/1152 de 2 de junio de 2017 de la Comisión, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 293/2012 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 644).

<sup>(4)</sup> Reglamento (UE) n.º 2017/1151 de 1 de junio de 2017 de la Comisión que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

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

<sup>(6)</sup> COM(2016) 501 final

## 2.2. Listado de fabricantes

Tal como se especifica en la legislación pertinente y se explica a continuación, es necesario realizar un seguimiento y un registro de los datos de cada fabricante responsable de la matriculación de vehículos nuevos en la Unión. Los fabricantes deben alcanzar el objetivo de emisiones específicas de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 443/2009 y el Reglamento (UE) n.º 510/2011. Por tanto, es esencial que todos los fabricantes estén claramente identificados <sup>(1)</sup>. Con objeto de armonizar la identificación de los fabricantes pertinentes, se ha creado un listado común de los nombres de los fabricantes que se actualizará anualmente <sup>(2)</sup>. Los Estados miembros han de utilizar este listado como base para las notificaciones, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 1014/2010 y en el artículo 9, apartado 2, del Reglamento (UE) n.º 293/2012, junto con los NIV. Toda vez que el Reglamento (CE) n.º 443/2009 y el Reglamento (UE) n.º 510/2011 se aplican a los fabricantes de dentro y fuera de la UE, no puede aceptarse ninguna diferenciación basada en la ubicación del fabricante. Sin embargo, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 1014/2010 y con el artículo 8 del Reglamento (UE) n.º 293/2012, se puede hacer una excepción si los vehículos no están cubiertos por la homologación de tipo CE, pero están sujetos a homologación de tipo nacional en series cortas o a homologación individual. En tales casos, en lugar de utilizar los nombres de los fabricantes, los Estados miembros deben usar las denominaciones a que se refiere dicho artículo, es decir, «AA-IVA» para indicar los tipos de vehículos homologados individualmente y «AA-NSS» para indicar los tipos de vehículos con homologación de tipo nacional en series cortas.

## 2.3. Requisitos de datos

De conformidad con el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 443/2009 y del Reglamento (UE) n.º 510/2011, las autoridades competentes de los Estados miembros deben presentar todos los datos especificados en el anexo II de dichos Reglamentos. 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 todos los datos pertinentes estén disponibles en el momento de la matriculación y sean remitidos a la Comisión y a la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA) en el plazo indicado en el punto 2.4. En el caso de los vehículos sujetos a homologación de tipo nacional en series cortas o a homologación de tipo individual, solo se requiere el número de matriculaciones; los demás datos son facultativos.

Dado que los Estados miembros son responsables de garantizar la conservación, la recogida, el control, la verificación y la transmisión de los datos de seguimiento a que se refiere el artículo 4 del Reglamento (UE) n.º 1014/2010 y del Reglamento (UE) n.º 293/2012, se espera que las autoridades nacionales actúen con la debida diligencia para garantizar que los datos presentados a la Comisión sean lo más precisos posible.

La introducción del WLTP da lugar a requisitos de datos nuevos. Dado que la matriculación de vehículos y los sistemas de seguimiento del CO<sub>2</sub> deberán ser objeto de considerables adaptaciones, en 2017 los Estados miembros pueden introducir gradualmente los nuevos parámetros de seguimiento, y a partir de 2018 todo el conjunto de datos nuevo será ya obligatorio. Los datos de 2017 que han de comunicarse en 2018 deben incluir al menos los datos requeridos a efectos de cumplimiento de los objetivos y para evitar el abuso del procedimiento de correlación. Los requisitos de datos se introducirán progresivamente de acuerdo con el calendario que figura a continuación y serán obligatorios a partir de 2017 y 2018, respectivamente:

- **a partir de 2017**, respecto a los conjuntos de datos que se deben presentar en 2018, serán obligatorios los siguientes datos adicionales:
  - factor de verificación (si está disponible <sup>(3)</sup>),
  - factor de desviación (si está disponible <sup>(4)</sup>);
- **a partir de 2018**, respecto a los conjuntos de datos que se deben presentar en 2019, serán obligatorios los siguientes datos adicionales:
  - emisiones específicas de CO<sub>2</sub> (WLTP),
  - reducciones de las emisiones totales de CO<sub>2</sub> WLTP obtenidas con las ecoinnovaciones,
  - número de identificación del vehículo,
  - masa de ensayo WLTP,

<sup>(1)</sup> Entrada 0,5 del certificado de conformidad; artículo 3, apartado 1, letra c), del Reglamento (CE) n.º 443/2009/CE y artículo 3, apartado 1, letra f), del Reglamento (UE) n.º 510/2011: «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».

<sup>(2)</sup> [https://circabc.europa.eu/sd/a/00e8fe6c-3ad8-4e9f-9a39-437501f609a4/Manufacturer\\_list.xls](https://circabc.europa.eu/sd/a/00e8fe6c-3ad8-4e9f-9a39-437501f609a4/Manufacturer_list.xls)

<sup>(3)</sup> Este parámetro no se encuentra disponible para todos los vehículos; para obtener información más detallada, véase el punto 6.5 de la presente Comunicación.

<sup>(4)</sup> COM(2016) 501 final

- categoría de vehículo matriculado <sup>(1)</sup>,
- número de identificación de la familia de vehículos.

### 3. TRANSMISIÓN DE LOS DATOS

A fin de garantizar una comunicación oportuna y eficiente entre las autoridades competentes, los fabricantes y la Comisión, se aconseja que las autoridades competentes, designadas de conformidad con el artículo 8, apartado 7, del Reglamento (CE) n.º 443/2009 <sup>(2)</sup> 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 datos de la Red Europea de Información y de Observación sobre el Medio Ambiente (Eionet) de la AEMA <sup>(3)</sup>.

De conformidad con el artículo 2 del Reglamento (UE) n.º 1014/2010, el Estado miembro debe informar a la Comisión cuando se hayan transmitido los datos al archivo central de datos. Para ello, se aconseja que el Estado miembro envíe un correo electrónico al buzón funcional de la Comisión EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu con copia al buzón funcional de la AEMA CO2-monitoring@eea.europa.eu. Los datos se conservarán en una base de datos que será gestionada para la Comisión por la AEMA. Los conjuntos de datos provisionales y finales, tal como sean notificados a los fabricantes, serán accesibles para el público a través de Internet.

Los Estados miembros deben validar y enviar su conjunto de datos antes del 28 de febrero de cada año natural, de conformidad con el artículo 8, apartado 2, del Reglamento (CE) n.º 443/2009 y del Reglamento (UE) n.º 510/2011.

#### 3.1. Formato

Los datos deben transmitirse utilizando dos archivos .xml separados, uno para los datos agregados y otro para los datos detallados especificados en el anexo II del Reglamento (CE) n.º 443/2009 y del Reglamento (UE) n.º 510/2011. Se ofrecen especificaciones más detalladas sobre los archivos .xml en las directrices publicadas en CIRCABC <sup>(4)</sup>.

#### 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 CIRCABC <sup>(4)</sup> una plantilla en forma de archivo de texto y se recomienda encarecidamente a los Estados miembros que la utilicen a efectos del aseguramiento de la calidad antes de enviar los datos del año de notificación correspondiente.

### 4. METODOLOGÍA DE CÁLCULO

El cálculo de resultados de los fabricantes se describe más abajo prestando especial atención al año 2020, cuando serán aplicables la disposición sobre la introducción gradual, el régimen de los supercréditos (para turismos) y las reducciones por ecoinnovación (para turismos y furgonetas). Pese a que la metodología de cálculo hace referencia específica a las disposiciones del Reglamento (CE) n.º 443/2009 para los turismos nuevos, se debe aplicar este mismo enfoque a los vehículos comerciales ligeros nuevos en el marco del Reglamento (UE) n.º 510/2011, teniendo en cuenta sus disposiciones específicas. En el anexo se ofrece un ejemplo concreto de cómo se aplica la metodología.

#### 4.1. Emisiones medias específicas

A fin de tener en cuenta el porcentaje de integración progresiva (95 %) establecido en el artículo 4 del Reglamento (CE) n.º 443/2009 para el cálculo de las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub> de los fabricantes en 2020, incluidos los fabricantes a que se refiere el artículo 11, apartados 1 y 4, de dicho Reglamento, es necesario seleccionar los vehículos con arreglo a sus emisiones específicas de CO<sub>2</sub>. Solo el 95 % de los vehículos de nueva matriculación con emisiones más bajas se seleccionará para el cálculo de las emisiones medias específicas.

Las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> deben corresponder, cuando proceda, a los valores de emisiones obtenidos tras deducirse las reducciones por ecoinnovación aprobadas por la Comisión con arreglo al artículo 12 y el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 de la Comisión <sup>(5)</sup>. De acuerdo con el artículo 12, apartado 1, la contribución total de las ecoinnovaciones a la reducción de las emisiones medias específicas de un fabricante puede ascender como máximo a 7 g de CO<sub>2</sub>/km por año. Las reducciones por ecoinnovación que superen este umbral no se tendrán en cuenta.

<sup>(1)</sup> A partir de 2018 será obligatorio para los turismos y ya lo es para las furgonetas.

<sup>(2)</sup> El artículo 8, apartado 8, del Reglamento (UE) n.º 510/2011 establece que la misma autoridad competente será responsable de recoger y presentar los datos de seguimiento de los vehículos comerciales ligeros.

<sup>(3)</sup> <http://cdr.eionet.europa.eu/>.

<sup>(4)</sup> [http://circa.europa.eu/Members/irc/env/gge\\_ldv/library](http://circa.europa.eu/Members/irc/env/gge_ldv/library)

<sup>(5)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 de la Comisión, de 25 de julio de 2011, por el que se establece un procedimiento de aprobación y certificación de tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos, de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 194 de 26.7.2011, p. 19).

A la hora de calcular las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub> de un fabricante en el periodo de 2020 a 2022, también es necesario tener en cuenta los vehículos comprendidos en la categoría especificada en el artículo 5 bis del Reglamento (CE) n.º 443/2009, sujetos a un límite por fabricante de 7,5 g de CO<sub>2</sub>/km a lo largo de ese periodo.

Más concretamente, a la hora de determinar las emisiones específicas a efectos del cálculo de las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub> de un fabricante, la Comisión aplicará las disposiciones pertinentes del Reglamento (CE) n.º 443/2009 en el siguiente orden:

*Selección de vehículos para el cálculo de las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub> (en vista de la disposición sobre la introducción gradual en 2020)*

- a) Artículo 12: deducir de las emisiones específicas las reducciones por ecoinnovación indicadas en los certificados de conformidad, con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 de la Comisión.
- b) Artículo 4: clasificar por orden creciente las matriculaciones de los turismos nuevos por sus emisiones de CO<sub>2</sub>, determinadas con arreglo a la letra a), e incluir en el cálculo de las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub> el 95 % de todos los vehículos matriculados con las emisiones más bajas.

*Cálculo de las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub>*

- c) Artículo 4: calcular las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub> de todos los vehículos seleccionados con arreglo a la letra b) sin tener en cuenta las disposiciones sobre los supercréditos del artículo 5 bis ni las ecoinnovaciones del artículo 12.
- d) Artículo 5 bis: para los años naturales 2020, 2021 y 2022 y para los vehículos con emisiones específicas de CO<sub>2</sub> inferiores a 50 g de CO<sub>2</sub>/km, basadas en los valores de CO<sub>2</sub> NEDC medidos, multiplicar las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> por el factor pertinente del artículo 5 bis del Reglamento (CE) n.º 443/2009.
- e) Artículo 5 bis: para los años naturales 2020, 2021 y 2022 y para los vehículos con emisiones específicas de CO<sub>2</sub> inferiores a 50 g de CO<sub>2</sub>/km, multiplicar las reducciones de las emisiones de CO<sub>2</sub> por ecoinnovación por el factor pertinente del artículo 5 bis.
- f) Artículo 12, apartado 1: determinar las reducciones por ecoinnovación aplicando la siguiente fórmula:

$$\text{Reducciones por ecoinnovación} = \frac{\sum_{i=1}^N e_i \times r_{sc,i}}{\sum_{i=1}^N r_{sc,i}}$$

donde:

$e_i$  son las reducciones por ecoinnovación de cada matriculación (en el caso de los vehículos no equipados con ecoinnovaciones, se debe considerar que la reducción es de 0 g de CO<sub>2</sub>/km),

$r_{sc,i}$  es el número de matriculaciones multiplicado, cuando proceda, por el factor de supercrédito con arreglo al artículo 5 bis,

$N$  es el número de matriculaciones seleccionadas con arreglo a la letra b) que son responsabilidad del fabricante.

Si las reducciones por ecoinnovación son superiores a 7 g de CO<sub>2</sub>/km, se limitarán a ese valor, de conformidad con el artículo 12, apartado 1.

- g) Artículo 5 bis: determinar las reducciones por supercréditos aplicando la siguiente fórmula:

$$\text{Reducciones por supercréditos} = CO_{2,\emptyset} - \frac{\sum_{i=1}^N e_i \times r_{sc,i}}{\sum_{i=1}^N r_{sc,i}}$$

donde:

$CO_{2,\emptyset}$  son las emisiones medias de CO<sub>2</sub> de todos los vehículos seleccionados sin tener en cuenta las ecoinnovaciones y los supercréditos calculados con arreglo a la letra c),

$e_i$  son las emisiones específicas de CO<sub>2</sub>,

$r_{sc,i}$  es el número de matriculaciones multiplicado, cuando proceda, por el factor de supercrédito con arreglo al artículo 5 bis,

N es el número de matriculaciones seleccionadas con arreglo a la letra b) que son responsabilidad del fabricante.

Cuando las reducciones por supercréditos sean superiores al límite de 7,5 g de CO<sub>2</sub>/km previsto en el artículo 5 bis, párrafo segundo, se limitarán a ese valor. Cuando las reducciones por supercréditos en un año sean inferiores a 7,5 g de CO<sub>2</sub>/km, el saldo restante de supercréditos se tendrá en cuenta el año o los años siguientes.

h) Calcular las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub>, teniendo en cuenta las letras c), f) y g).

#### 4.2. Objetivo de emisiones específicas

Para calcular la masa media a efectos de determinar el objetivo de emisiones específicas mediante la fórmula del anexo I para los fabricantes, la Comisión tendrá en cuenta la masa de todos los turismos sin aplicar lo dispuesto en los artículos 4 y 5 del Reglamento (CE) n.º 443/2009 y del Reglamento (UE) n.º 510/2011 con respecto a la introducción gradual y los supercréditos.

Los fabricantes que, junto con todas sus empresas vinculadas, sean responsables de un número inferior a 1 000 matriculaciones nuevas en la Unión pueden quedar exentos de cumplir un objetivo de emisiones específicas de conformidad con el artículo 2, apartado 4, del Reglamento (CE) n.º 443/2009 y del Reglamento (UE) n.º 510/2011. Los criterios para que una empresa se considere una empresa vinculada en este sentido se enumeran en el artículo 3, apartado 2, de dichos Reglamentos. No obstante, si un fabricante ha solicitado y obtenido una excepción con arreglo al artículo 11 del Reglamento (CE) n.º 443/2009 después del 8 de abril de 2014, o con arreglo al artículo 11 del Reglamento (UE) n.º 510/2011 después del 1 de marzo de 2014, el fabricante estará obligado a cumplir el objetivo fijado en el marco de la excepción, con independencia de si el número de vehículos nuevos matriculados en la Unión de los que el fabricante sea responsable es inferior a 1 000.

### 5. FORMACIÓN DE AGRUPACIONES

#### 5.1. Agrupaciones

Con arreglo al artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 443/2009 y del Reglamento (UE) n.º 510/2011, los fabricantes pueden constituir 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 fabricantes que no son empresas vinculadas. Estas agrupaciones están abiertas a cualquier otro fabricante que desee adherirse a ellas, siempre y cuando se cumplan las condiciones del artículo 7, apartado 5.

Las agrupaciones formadas por fabricantes pertenecientes a un grupo de empresas vinculadas pueden denominarse agrupaciones cerradas y entran en el ámbito de aplicación del artículo 7, apartado 6.

Los fabricantes que desean formar una agrupación, de conformidad con el artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 443/2009 y del Reglamento (UE) n.º 510/2011, deben demostrar que cumplen las condiciones para formar una agrupación cerrada mediante el envío de la correspondiente información de apoyo, junto con una declaración de agrupación cumplimentada, al buzón funcional de la Comisión EC-CO2-LDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

La Comisión considerará que el año de notificación de una agrupación es el primer año de aplicación del acuerdo de agrupación. En caso de que los fabricantes decidan disolver la agrupación antes de la fecha indicada en la notificación o de que ya no se cumpla alguna de las condiciones para formar una agrupación establecidas en el artículo 7, se deberá informar a la Comisión y la agrupación dejará de existir a partir del año natural siguiente.

#### 5.2. Comportamiento de las agrupaciones

Las agrupaciones se forman «a efectos del cumplimiento de sus obligaciones con arreglo al artículo 4» según el artículo 7, apartado 1, y «se considerarán un solo fabricante a efectos de cumplir sus obligaciones con arreglo al artículo 4» según el artículo 7, apartado 7, del Reglamento (CE) n.º 443/2009 y del Reglamento (UE) n.º 510/2011. Para calcular el comportamiento de una agrupación en materia de emisiones, la agrupación será tratada como un solo fabricante. La selección de los vehículos a efectos de la disposición relativa a la introducción gradual, así como el cálculo de las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub> y el objetivo de emisiones específicas, seguirán el mismo orden que el indicado en la sección 4.

En caso de que se produzcan cambios en una agrupación existente durante el periodo comprendido entre 2020 y 2022, las reducciones por supercréditos de las que los miembros de la agrupación se hayan beneficiado en la agrupación o agrupaciones anteriores se tendrán en cuenta al determinar el saldo restante de supercréditos de la agrupación para el año o los años siguientes.

## 6. TRANSICIÓN DEL NEDC AL WLTP

El Reglamento (CE) n.º 443/2009 y el Reglamento (UE) n.º 510/2011 están basados en las emisiones medidas según el NEDC. Así pues, la introducción del WLTP exigirá ajustar esos Reglamentos al nuevo procedimiento y garantizar que los requisitos de reducción sean tan rigurosos como los determinados sobre la base de las emisiones medidas según el NEDC. En esta sección se explica cómo se traducen el objetivo de emisiones específicas y el límite de supercréditos (para turismos) a los valores WLTP y cómo se ajustan las reducciones por ecoinnovación a los valores WLTP.

### 6.1. Reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub>

En el caso de los datos de seguimiento correspondientes a los años naturales de 2017 a 2020, ambos incluidos, las emisiones medias específicas de un fabricante se deben calcular sobre la base de los valores de emisiones de CO<sub>2</sub> NEDC para determinar si el fabricante ha cumplido su objetivo de emisiones específicas. A partir del 1 de enero de 2021, las emisiones medias específicas se deben calcular sobre la base de los valores de emisiones de CO<sub>2</sub> WLTP para determinar si el fabricante ha cumplido su objetivo de emisiones específicas. En el caso de los años naturales 2019 y 2020, las emisiones medias específicas basadas en valores de CO<sub>2</sub> WLTP se deben calcular respecto a cada fabricante solo a efectos informativos.

### 6.2. Transposición del objetivo de emisiones específicas

A partir de 2021, el objetivo de emisiones específicas de un fabricante se determinará en función de las mediciones de las emisiones basadas en el WLTP. Para establecer dicho objetivo se procederá a una comparación de la conformidad del fabricante con el objetivo basado en el NEDC en 2020 y sus emisiones medias basadas en el WLTP ese mismo año. Estas emisiones medias basadas en el WLTP se utilizarán como valor de referencia para incrementarlas o reducir las para determinar un objetivo de referencia basado en el WLTP. Por ejemplo, si las emisiones medias del fabricante basadas en el NEDC se sitúan por debajo de su objetivo basado en el NEDC en 2020, el objetivo de referencia basado en el WLTP será superior al valor de referencia; si, por el contrario, el fabricante supera su objetivo basado en el NEDC, el valor de referencia disminuirá, es decir, el nuevo objetivo de referencia basado en el WLTP será inferior al valor de referencia. Para garantizar que los objetivos de emisiones específicas basadas en el WLTP sigan siendo comparables a lo largo del tiempo, se tendrá también en cuenta la evolución anual de la masa media del parque de vehículos del fabricante.

Las fórmulas para calcular el objetivo de referencia basado en el WLTP y los subsiguientes objetivos de emisiones específicas figuran en el anexo I del Reglamento (CE) n.º 443/2009, modificado por el Reglamento Delegado (UE) n.º [...] de la Comisión <sup>(1)</sup> y del Reglamento (UE) n.º 510/2011, modificado por el Reglamento Delegado (UE) n.º [...] de la Comisión <sup>(1)</sup>.

### 6.3. Transposición del límite aplicable a los supercréditos

Entre 2020 y 2022 se dispondrá de supercréditos, es decir, de un sistema de incentivos en virtud del cual los vehículos de bajas emisiones se contabilizarán como si se tratara de más de un vehículo a efectos de determinar las emisiones medias específicas de un fabricante, conforme al artículo 5 bis del Reglamento (CE) n.º 443/2009. En 2020 solo se necesitarán los valores de emisiones CO<sub>2</sub> NEDC para aplicar esta modalidad, pero, para seguir beneficiándose de los supercréditos en 2021 y 2022, los fabricantes deberán garantizar que los certificados de conformidad de los vehículos matriculados en esos años indiquen los valores de emisiones de CO<sub>2</sub> determinados sobre la base de ambos procedimientos, el NEDC y el WLTP.

Respecto a 2021 y 2022, conviene señalar lo siguiente:

- El valor de emisiones de CO<sub>2</sub> NEDC será necesario para determinar si un vehículo puede optar a los supercréditos, es decir, las emisiones basadas en el NEDC de un vehículo que se beneficie de supercréditos deben ser inferiores a 50 g de CO<sub>2</sub>/km.
- El valor de emisiones de CO<sub>2</sub> WLTP será necesario para calcular la incidencia de los supercréditos a efectos de determinar las emisiones medias específicas del fabricante en 2021 y 2022.

El artículo 5 bis del Reglamento (CE) n.º 443/2009 fija también para los supercréditos un límite de 7,5 g de CO<sub>2</sub>/km que puede utilizarse durante el periodo de 2020 a 2022. Es probable que una parte de este límite se utilice en 2020, es decir, en el marco del NEDC, mientras que el saldo restante deberá estar disponible en 2021 y 2022. El artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 define una metodología para calcular el saldo restante del límite de emisiones de CO<sub>2</sub> WLTP en 2021 y 2022. Así, el saldo restante se utilizará a efectos del cálculo previsto en el punto 4.1, letra g), de la presente Comunicación.

<sup>(1)</sup> Pendiente de publicación en el Diario Oficial.

#### 6.4. Ajuste de las reducciones de CO<sub>2</sub> por ecoinnovación

De conformidad con el artículo 6 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 (turismos) y con el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152 (vehículos comerciales ligeros), con efectos a partir del 1 de enero de 2021, únicamente las reducciones de CO<sub>2</sub> por ecoinnovación, en la acepción del artículo 12 del Reglamento (CE) n.º 443/2009 y del Reglamento (UE) n.º 510/2011, que no estén comprendidas en el WLTP se tendrán en cuenta para el cálculo de las emisiones medias específicas de un fabricante. Respecto a los años naturales 2021, 2022 y 2023, las reducciones por ecoinnovación, calculadas con arreglo al punto 4.1, letra f), de la presente Comunicación, se ajustarán de conformidad con el artículo 6 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 (turismos) y con el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152 (vehículos comerciales ligeros). A partir del año natural 2024, las reducciones por ecoinnovación se tendrán en cuenta para calcular las emisiones medias específicas sin ajustes.

#### 6.5. Determinación y corrección de los valores de CO<sub>2</sub> NEDC para el cálculo de las emisiones medias específicas

Los procedimientos de correlación establecidos en el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 (turismos) y en el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1152 (vehículos comerciales ligeros) («Reglamentos de correlación») incluyen el uso de una herramienta de simulación de vehículo («herramienta de correlación») para reemplazar el ensayo físico del vehículo. Existe el riesgo de que la herramienta de correlación aporte valores de emisión de CO<sub>2</sub> excesivamente bajos. Por tanto, los Reglamentos incluyen un mecanismo de corrección para garantizar que no se abuse de dichas situaciones.

De conformidad con el anexo I, punto 3.2.8, de los Reglamentos de correlación, en casos específicos la autoridad de homologación de tipo/el servicio técnico debe determinar un factor de desviación y un factor de verificación, que se incluirán en el certificado de homologación de tipo (véase el apéndice de la adenda del certificado de homologación de tipo que figura en el anexo I, apéndice 4, del Reglamento WLTP) y que el fabricante registrará en la entrada 49 del certificado de conformidad.

A partir de 2017, los Estados miembros deben realizar un seguimiento de los factores de desviación y verificación.

Se debe determinar y registrar un factor de desviación en los siguientes casos:

- cuando se realiza un ensayo físico del vehículo a raíz de una selección aleatoria con arreglo al anexo I, punto 3.2.6, de los Reglamentos de correlación (la selección aleatoria se deriva de los resultados de la herramienta de correlación),
- cuando se realiza un ensayo físico del vehículo a raíz de una petición específica por parte de la autoridad de homologación de tipo con arreglo al anexo I, punto 3.2.7, de los Reglamentos de correlación.

Se debe determinar y registrar un factor de verificación en los siguientes casos:

- cuando se detecta y confirma una desviación en los datos de entrada a raíz de una verificación por parte de la autoridad de homologación de tipo como resultado de un ensayo físico del vehículo (punto 3.2.8).

En el resto de los casos, las respectivas entradas relativas a los factores de desviación y verificación en el certificado de homologación de tipo y en el certificado de conformidad deben quedar en blanco.

Si el factor de desviación es superior a 0,04 o si el factor de verificación es 1, las emisiones medias específicas del fabricante en cuestión se deben corregir de conformidad con el artículo 7 de los Reglamentos de correlación.

El factor de verificación se debe establecer en 0 cuando los datos de entrada se verifican y su validez se confirma o cuando la desviación en los datos de entrada va en detrimento del fabricante.

---



## ANEXO

**Ejemplo**

El siguiente ejemplo ilustra cómo se aplica en 2020 la metodología de cálculo establecida en la sección 4 a un fabricante (o agrupación) de vehículos con 7 matriculaciones en total:

A	B	C	D	E	F	G
Número de matriculaciones	Emisiones específicas de CO <sub>2</sub> (g/km)	Emisiones específicas de CO <sub>2</sub> menos reducciones por ecoinnovación (g/km)	Reducciones de emisiones de CO <sub>2</sub> por tecnologías innovadoras (g/km)	Factor de supercrédito en 2020	Emisiones específicas de CO <sub>2</sub> multiplicadas por el factor de supercrédito (g/km)	Ecoinnovación multiplicada por el factor de supercrédito (g/km)
1	20	10	10	2	40	20
1	45	30	15	2	90	30
1	45	35	10	2	90	20
1	100	90	10	1	100	10
1	102	102	0	1	102	0
1	105	105	0	1	105	0
1	120	110	10	1		

El orden indicado anteriormente se aplica del siguiente modo:

*Selección de vehículos teniendo en cuenta el porcentaje de introducción gradual del 95 %:*

La letra a) se refleja en la columna C.

La letra b) corresponde al cálculo de la introducción gradual del 95 % en 2020:

$7 * 0,95 = 6$  (se utiliza el valor entero).

Las 6 primeras matriculaciones (resaltadas en gris) se tendrán en cuenta para los cálculos subsiguientes.

*Cálculo de las emisiones medias específicas:*

La letra c) es el cálculo de las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub> de todos los vehículos seleccionados con arreglo a la letra a) sin tener en cuenta las reducciones de emisiones derivadas de las disposiciones sobre los supercréditos o las ecoinnovaciones:

$$(1*20 + 1*45 + 1*45 + 1*100 + 1*102 + 1*105) / (1 + 1 + 1 + 1 + 1 + 1) = 417/6 = 69,500 \text{ g CO}_2/\text{km}$$

La letra d) se refleja en la columna F.

La letra e) se refleja en la columna G.

La letra f) corresponde al cálculo de las reducciones por ecoinnovación del fabricante:

$$(1*10*2 + 1*15*2 + 1*10*2 + 1*10 + 1*0 + 1*0) / (1*2 + 1*2 + 1*2 + 1 + 1 + 1) = 80/9 = 8,889 \text{ g de CO}_2/\text{km}.$$

Dado que las reducciones por ecoinnovación superan el valor indicado en el artículo 12, apartado 1, las reducciones por ecoinnovación que se deben tener en cuenta equivalen al límite de 7 g de CO<sub>2</sub>/km.

La letra g) corresponde al cálculo de las reducciones por supercréditos del fabricante:

$$69,500 - [(1*20*2 + 1*45*2 + 1*45*2 + 1*100 + 1*102 + 1*105) / (1*2 + 1*2 + 1*2 + 1 + 1 + 1)] = 69,500 - 527/9 = 10,944 \text{ g de CO}_2/\text{km}.$$

Dado que las reducciones por supercréditos superan el límite de 7,5 g de CO<sub>2</sub>/km, las reducciones por supercréditos que se deben tener en cuenta equivalen al límite de 7,5 g de CO<sub>2</sub>/km.

En los años subsiguientes no se tendrán en cuenta más supercréditos respecto a este fabricante.

La letra h) corresponde al cálculo de las emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub>, teniendo en cuenta las reducciones por ecoinnovación y por supercréditos admisibles calculadas con arreglo a las letras f) y g):

$69,500 - 7,5 - 7 = 55,000$  g de CO<sub>2</sub>/km.

---