

## I

(Actos cuya publicación es una condición para su aplicabilidad)

**DECISIÓN Nº 1753/2000/CE DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO**

**de 22 de junio de 2000**

**por la que se establece un plan de seguimiento de la media de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos**

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

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

Vista la propuesta de la Comisión <sup>(1)</sup>,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social <sup>(2)</sup>,

Previa consulta al Comité de las Regiones,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado <sup>(3)</sup>, a la vista del texto conjunto aprobado el 9 de marzo de 2000 por el Comité de conciliación,

Considerando lo siguiente:

- (1) El objetivo último de la Convención marco de las Naciones Unidas sobre el cambio climático es conseguir una estabilización de la concentración de gases de efecto invernadero en la atmósfera a un nivel que evite peligrosas interferencias antropogénicas en el sistema climático. El Protocolo de Kyoto de la citada Convención marco, acordado en diciembre de 1997 en la Conferencia de Kyoto, contempla una reducción del nivel de concentración de gases de efecto invernadero.
- (2) En virtud del Protocolo de Kyoto la Comunidad ha aceptado el objetivo de reducir sus emisiones de una serie de gases de efecto invernadero en un 8 % durante el período 2008-2012 en relación con los niveles de 1990.
- (3) El Protocolo de Kyoto obliga a las Partes en su anexo I a haber realizado avances demostrables en el cumplimiento de sus compromisos en 2005.

- (4) La Decisión 93/389/CEE <sup>(4)</sup> estableció un mecanismo de seguimiento de las emisiones de CO<sub>2</sub> y de otros gases de efecto invernadero en la Comunidad.

- (5) En reconocimiento de la importancia de los turismos como fuente de emisiones de CO<sub>2</sub>, la Comisión propuso a la Comunidad una estrategia para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> producidas por los turismos y potenciar el ahorro de energía. El Consejo sancionó el planteamiento de la Comisión en sus conclusiones de 25 de junio de 1996.

- (6) El Parlamento Europeo y el Consejo han establecido un valor medio de 120 g/km (5 litros/100 km para los motores de gasolina y 4,5 litros/100 km para los diésel) como objetivo de emisiones de CO<sub>2</sub> para 2005 (2010 a más tardar).

- (7) La Comisión está realizando estudios para presentar, a la mayor brevedad, propuestas adecuadas sobre procedimientos armonizados para la medición de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de los vehículos de la categoría N<sub>1</sub>, con arreglo al anexo II de la Directiva 70/156/CEE del Consejo, de 6 de febrero de 1970, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los vehículos a motor y de sus remolques <sup>(5)</sup>.

- (8) La medición de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos en la Comunidad se efectúa de forma armonizada de acuerdo con el método establecido en la Directiva 80/1268/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1980, relativa a las emisiones de dióxido de carbono y al consumo de combustible de los vehículos de motor <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> DO C 231 de 23.7.1998, p. 6, y DO C 83 de 25.3.1999, p. 9.

<sup>(2)</sup> DO C 40 de 15.2.1999, p. 8.

<sup>(3)</sup> Dictamen del Parlamento Europeo de 17 de diciembre de 1998 (DO C 98 de 9.4.1999, p. 240), Posición común del Consejo de 23 de febrero de 1999 (DO C 123 de 4.5.1999, p. 13), Decisión del Parlamento Europeo de 2 de diciembre de 1999 (DO C 194 de 11.7.2000, p. 46) Decisión del Consejo de 16 de mayo de 2000 y Decisión del Parlamento Europeo de 17 de mayo de 2000.

<sup>(4)</sup> Decisión 93/389/CEE del Consejo, de 24 de junio de 1993, relativa a un mecanismo de seguimiento de las emisiones de CO<sub>2</sub> y de otros gases de efecto invernadero en la Comunidad (DO L 167 de 9.7.1993, p. 31).

<sup>(5)</sup> DO L 42 de 23.2.1970, p. 1; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 98/91/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 11 de 16.1.1999, p. 25).

<sup>(6)</sup> DO L 375 de 31.12.1980, p. 36; Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 93/116/CE de la Comisión (DO L 329 de 30.12.1993, p. 39).

- (9) Es necesario establecer procedimientos objetivos de seguimiento de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos vendidos en toda la Comunidad, a fin de verificar la eficacia de la estrategia comunitaria, contemplada en la Comunicación de la Comisión de 20 de diciembre de 1995, así como la aplicación de los compromisos asumidos formalmente por las asociaciones de fabricantes de automóviles. La presente Decisión establecerá el plan correspondiente. La Comisión ha anunciado que estudiará lo antes posible la necesidad de un marco jurídico para los acuerdos que vayan a celebrarse en el futuro con las asociaciones de fabricantes de automóviles, incluyendo las medidas que deberán adoptarse en caso de que dichos acuerdos fracasen.
- (10) A efectos de la presente Decisión, conviene que los Estados miembros recojan únicamente datos oficiales que se ajusten a la Directiva 70/156/CEE.
- (11) La Directiva 70/156/CEE establece que los fabricantes deben expedir un certificado de conformidad que acompañará a todos los turismos nuevos y que los Estados miembros sólo permitirán la matriculación y puesta en circulación de un turismo nuevo si éste va acompañado de un certificado de conformidad válido.
- (12) No es propósito de la presente Decisión armonizar los sistemas nacionales de matriculación de vehículos, sino aprovecharlos para compilar los datos mínimos necesarios para el correcto funcionamiento de un plan comunitario de seguimiento de las emisiones específicas medias de CO<sub>2</sub> producidas por los turismos nuevos.
- (13) Es conveniente incluir todos los nuevos turismos de propulsión alternativa que corresponden al ámbito de aplicación de la Directiva 70/156/CEE.
- (14) Este plan de seguimiento debe aplicarse solamente a los turismos nuevos que se matriculen por primera vez en la Comunidad y no hayan sido matriculados previamente en otro lugar.
- (15) Es necesario que se mantengan contactos entre la Comisión y los Estados miembros en relación con el control de calidad de los datos con el fin de velar por la correcta aplicación de la presente Decisión.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

#### Artículo 1

La presente Decisión establece un plan de seguimiento de la media de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> producidas por los turismos nuevos matriculados en la Comunidad. La Decisión se

aplicará únicamente a los turismos que se matriculen por primera vez en la Comunidad y que no hayan estado matriculados previamente en ningún país.

#### Artículo 2

A efectos de la presente Decisión, se entenderá por:

- 1) «turismo»: todo vehículo de motor de la categoría M<sub>1</sub>, definido en el anexo II de la Directiva 70/156/CEE e incluido en el ámbito de aplicación de la Directiva 80/1268/CEE. No estarán incluidos los vehículos que entran en el ámbito de aplicación de la Directiva 92/61/CEE<sup>(1)</sup> ni los vehículos para usos especiales definidos en el segundo guión de la letra a) del apartado 1 del artículo 4 de la Directiva 70/156/CEE;
- 2) «automóvil de nueva matriculación»: todo turismo matriculado por primera vez en la Comunidad. Estarán específicamente excluidos los vehículos vueltos a matricular en un segundo Estado miembro o los que hayan estado matriculados previamente fuera de la Comunidad;
- 3) «certificado de conformidad»: el certificado contemplado en el artículo 6 de la Directiva 70/156/CEE;
- 4) «emisiones específicas de CO<sub>2</sub>»: las emisiones de CO<sub>2</sub> de un turismo determinado medidas de conformidad con la Directiva 80/1268/CEE, establecida en el anexo VIII de la Directiva 70/156/CEE y que figuran en el expediente de homologación;
- 5) «fabricante»: la persona física o jurídica responsable ante el organismo competente de todos los aspectos del proceso de homologación así como de garantizar la conformidad de la producción. No es preciso que dicha persona intervenga directamente en todas las etapas de fabricación del vehículo, sistema, componente o unidad técnica independiente que se someta al proceso de homologación;
- 6) «marca»: el nombre comercial del fabricante que figura en el certificado de conformidad y en el expediente de homologación;
- 7) «potencia máxima neta de un turismo nuevo»: la potencia máxima del motor que figura en el certificado de conformidad y en el expediente de homologación, medida con arreglo a las disposiciones de la Directiva 80/1269/CEE<sup>(2)</sup>;
- 8) «masa»: la masa del automóvil carrozado en orden de marcha consignada en el certificado de conformidad y en el expediente de homologación, definida en el punto 2.6 del anexo I de la Directiva 70/156/CEE;
- 9) «cilindrada del motor»: la cilindrada consignada en el certificado de conformidad y en el expediente de homologación;
- 10) «tipo de combustible»: el combustible para el que se homologó originariamente el automóvil y que figura en el certificado de conformidad y en el expediente de homologación;

<sup>(1)</sup> Directiva 92/61/CEE del Consejo, de 30 de junio de 1992, relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas (DO L 225 de 10.8.1992, p. 72); Directiva modificada por el Acta de adhesión de 1994.

<sup>(2)</sup> Directiva 80/1269/CEE del Consejo, de 16 de diciembre de 1980, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la potencia de los motores de los vehículos a motor (DO L 375 de 31.12.1980, p. 46); Directiva cuya última modificación la constituye la Directiva 97/21/CE (DO L 125 de 16.5.1997, p. 31).

- 11) «archivo de matrícula»: el archivo electrónico que contiene la información relativa a la matrícula de un turismo concreto;
- 12) «tipo», «variante» y «versión»: los vehículos diferenciados de una marca determinada declarados por el fabricante tal y como se describen en el anexo II B de la Directiva 70/156/CEE, identificados de forma unívoca por los caracteres alfanuméricos de tipo, variante y versión;
- 13) «vehículo de propulsión alternativa»: todo vehículo de motor de la categoría M<sub>1</sub>, definido en el anexo II B de la Directiva 70/156/CEE, que no entre en el ámbito de aplicación de la Directiva 80/1268/CEE;
- 14) «expediente de homologación»: la documentación consistente en el expediente del fabricante, el certificado de homologación y los resultados de las pruebas que se comunican entre sí los organismos de homologación nacionales de conformidad con las disposiciones de los apartados 5 y 6 del artículo 4 de la Directiva 70/156/CEE.

#### Artículo 3

1. A los efectos de la elaboración del plan de seguimiento previsto en el artículo 1, los Estados miembros recogerán la información descrita en el anexo I en relación con cada turismo contemplado en el artículo 1 y matriculado en su territorio.
2. Se permitirá a los Estados miembros extraer la información contemplada en el apartado 1, o bien del expediente de homologación comunitario, o bien del certificado de conformidad.
3. Los Estados miembros serán responsables de la validación y la calidad de los datos que recojan. Los Estados miembros tendrán en cuenta las posibles fuentes de error descritas en el anexo II, tomarán medidas para reducir al máximo las repercusiones de estos errores y comunicarán a la Comisión una evaluación, mediante un análisis estadístico o de otra forma, de la proporción de datos incorrectos junto con el informe previsto en el apartado 4 del artículo 4.
4. Los Estados miembros adoptarán medidas para mejorar la calidad de los datos que recopilen e informarán a la Comisión, a petición de esta última, al respecto. Sobre la base de esta información, la Comisión podrá, tras consultar al Estado miembro interesado, proponer a dicho Estado miembro medidas destinadas a mejorar aún más la calidad de los datos que el Estado miembro deberá tomar en consideración. Sobre esta base, el Estado miembro informará a la Comisión de las medidas adicionales que, en su caso, deba adoptar para mejorar la calidad de los datos.

#### Artículo 4

1. Cada año natural, los Estados miembros determinarán los extremos siguientes según los métodos descritos en el anexo III, tanto por fabricante como por el total de todos los fabricantes:

- a) para cada tipo de combustible:
  - i) el número total de turismos de nueva matriculación, tal como se especifica en el punto 1 del anexo III,
  - ii) la medida de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de los turismos de nueva matriculación, tal como se especifica en el punto 2 del anexo III;
- b) para cada tipo de combustible y para cada categoría de emisiones de CO<sub>2</sub> especificados en el punto 3 del anexo III:
  - i) el número de turismos de nueva matriculación,
  - ii) la media de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub>, tal como se especifica en el párrafo segundo del punto 3 del anexo III;
- c) para cada tipo de combustible y para cada categoría de masa especificados en el punto 4 del anexo III:
  - i) el número de turismos de nueva matriculación,
  - ii) la media de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub>, tal como se especifica en el párrafo tercero del punto 4 del anexo III;
  - iii) la masa media, tal como se especifica en el párrafo segundo del punto 4 del anexo III<sup>(1)</sup>;
- d) para cada tipo de combustible y para cada categoría de potencia neta máxima especificada en el punto 5 del anexo III:
  - i) el número de turismos de nueva matriculación,
  - ii) la media de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub>, tal como se especifica en el párrafo tercero del punto 5 del anexo III,
  - iii) la potencia neta máxima media, tal como se especifica en el párrafo segundo del punto 5 del anexo III;
- e) para cada tipo de combustible y para cada categoría de cilindrada del motor especificada en el punto 6 del anexo III:
  - i) el número de turismos de nueva matriculación,
  - ii) la media de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub>, tal como se especifica en el párrafo tercero del punto 6 del anexo III,
  - iii) la cilindrada media del motor, tal como se especifica en el párrafo segundo del punto 6 del anexo III.

2. Además, en lo que se refiere a los vehículos de propulsión alternativa, los Estados miembros determinarán el número de dichos vehículos matriculados en su territorio.

3. En caso de que varíe la manera en la que se efectúe la medición de la masa de vehículos matriculados en su territorio, los Estados miembros informarán a la Comisión al respecto.

4. Los Estados miembros transmitirán anualmente a la Comisión la información mencionada en los apartados 1 y 2. La primera transmisión se efectuará a más tardar el 1 de julio de 2001. Posteriormente, la fecha límite de envío de los datos de seguimiento correspondientes a cada año natural será el 1 de abril del año siguiente. Los datos se transmitirán con arreglo al formato especificado en el anexo IV.

5. A petición de la Comisión, los Estados miembros transmitirán igualmente el conjunto de datos recogidos de acuerdo con el artículo 3.

<sup>(1)</sup> Cuando la masa de un turismo, que figura en el expediente de homologación o en el certificado de conformidad, se exprese con una cifra mínima y con una cifra máxima, los Estados miembros sólo transmitirán la cifra que represente la masa máxima de dicho turismo.

*Artículo 5*

Los Estados miembros designarán a la autoridad competente para la recogida y comunicación de los datos de seguimiento e informarán de dicha designación a la Comisión, a más tardar, a los seis meses de la entrada en vigor de la presente Decisión.

*Artículo 6*

A más tardar, a los seis meses de la entrada en vigor de la presente Decisión, los Estados miembros informarán a la Comisión de las modalidades que hayan previsto para aplicar sus disposiciones. Basándose en estos informes, la Comisión podrá pedir información adicional o exigir, previa consulta a los Estados miembros, que se modifiquen las modalidades de aplicación propuestas.

*Artículo 7*

A más tardar el 31 de diciembre de 2002, la Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe sobre el funcionamiento del plan de seguimiento establecido por la presente Decisión.

*Artículo 8*

Los datos recogidos en el marco del plan de seguimiento a partir del año 2003, servirán como base para el control de las obligaciones contraídas voluntariamente para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de los vehículos de motor

convenidas entre la Comisión y la industria del automóvil y, en su caso, para su revisión.

*Artículo 9*

La Comisión presentará al Parlamento Europeo y al Consejo un informe anual basado en los datos de seguimiento que reciba de los Estados miembros.

*Artículo 10*

Los informes para los años fijados como objetivo intermedio y para los años fijados como objetivo final <sup>(1)</sup> indicarán si las reducciones se han debido a medidas técnicas adoptadas por los fabricantes a otras medidas, tales como cambios en el comportamiento de los consumidores.

*Artículo 11*

Los destinatarios de la presente Decisión serán los Estados miembros.

Hecho en Luxemburgo, el 22 de junio de 2000.

*Por el Parlamento Europeo*

*La Presidenta*

N. FONTAINE

*Por el Consejo*

*El Presidente*

J. SÓCRATES

---

<sup>(1)</sup> Recomendación 1999/125/CE de la Comisión (DO L 40 de 13.2.1999, p. 49), Recomendación 2000/303/CE de la Comisión (DO L 100 de 20.4.2000, p. 55), y Recomendación 2000/304/CE de la Comisión (DO L 100 de 20.4.2000, p. 57).

## ANEXO I

**Datos que deberán recoger y transmitir los Estados miembros a los fines del plan de seguimiento del CO<sub>2</sub> producido por los turismos nuevos**

En relación con el plan comunitario de seguimiento de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> producidas por los turismos nuevos, los Estados miembros deberán recoger un mínimo de información sobre cada turismo nuevo que se matricule en la Comunidad por primera vez. Solamente se tendrán en cuenta los combustibles y sistemas de propulsión incluidos en la normativa de homologación comunitaria.

Los Estados miembros deberán recoger y almacenar los siguientes datos cuando un turismo nuevo se matricule por primera vez en la Comunidad:

- emisiones específicas de CO<sub>2</sub> (g/km)
  - tipo de combustible (por ejemplo, gasolina o gasóleo)
  - fabricante
  - masa (kg)
  - potencia neta máxima (kW)
  - cilindrada del motor (cm<sup>3</sup>).
-

## ANEXO II

**Calidad y exactitud de los datos***1. Introducción*

Los fabricantes pueden diferenciar sus tipos de turismos según variantes, y éstas según versiones. Los datos más exactos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub> de un turismo concreto son los citados en relación con la versión particular a la que pertenece el automóvil. Por tanto, a efectos del plan de seguimiento los Estados miembros deben recopilar solamente los datos específicos de cada versión.

*2. Uso del expediente de homologación como fuente de los datos de seguimiento*

- a) La información que debe utilizarse para hacer el seguimiento del CO<sub>2</sub> y los automóviles (o que debe introducirse en las bases electrónicas de datos para su uso posterior en el plan de seguimiento del CO<sub>2</sub> y los automóviles) debe extraerse del expediente de homologación que acompaña a la notificación de concesión de la homologación difundido por los organismos de homologación nacionales en los Estados miembros con arreglo a la Directiva 70/156/CEE.
- b) El expediente de homologación comunicado por los organismos de homologación nacionales puede contener datos específicos referentes a varias versiones diferentes. Por consiguiente conviene que los datos pertinentes relativos a un turismo nuevo al que se apliquen las disposiciones de la presente Decisión estén correctamente consignados en el expediente de homologación. Por tanto, los datos relativos a una versión específica se seleccionarán según los números del tipo, la variante y la versión que figuren en el certificado de conformidad, el cual deberá contener necesariamente los datos relativos a las versiones específicas de cada tipo concreto de automóvil.

*3. Fuentes potenciales de error*

- a) Extracción del expediente de homologación de los datos específicos correspondientes a una versión

Hay dos fuentes potenciales de error importantes asociadas al uso del expediente de homologación como fuente de datos de seguimiento a efectos de la presente Decisión. La primera puede surgir al pasar los datos en formato de papel del expediente al formato electrónico para su uso en una base de datos de homologación, donde puede producirse un error humano. La segunda tiene que ver con la extracción correcta de datos de las bases electrónicas de datos de homologación. En estas bases los datos correspondientes a cada versión deben estar identificados mediante una combinación única de los números de tipo, variante y versión que figuran en el certificado de conformidad.

- b) Transferencia de datos del certificado de conformidad a un archivo de matrícula electrónico

Cuando, al matricular un turismo nuevo, se copian los datos del certificado de conformidad impresos en papel a un archivo electrónico, existe el riesgo, sobre todo por error humano, de que los datos se introduzcan incorrectamente.

- c) Transferencia automática de datos de los fabricantes a las autoridades de matriculación

En algunos Estados miembros se pide a los fabricantes que transfieran electrónicamente los datos del certificado de conformidad a las autoridades de matriculación (o directamente a los archivos de matrícula). Naturalmente, existe la posibilidad de que se transfieran datos incorrectos, por lo que los sistemas deben validarse.

---

## ANEXO III

**Metodología para determinar la información del seguimiento del CO<sub>2</sub> relativa a los turismos nuevos**

En el presente anexo se describe la información de seguimiento que se deberá comunicar a la Comisión. La información de seguimiento se elaborará a partir de los datos brutos (descritos en el anexo I) recogidos al matricular por primera vez un turismo nuevo según los métodos descritos a continuación. El formato exacto que deberá utilizarse para transmitir esta información a la Comisión se describe en el anexo IV.

Solamente se tendrán en consideración en la actualidad los combustibles y sistemas de propulsión contemplados en la normativa de homologación comunitaria. En este plan de seguimiento sólo se considerará pertinente la información relativa a los turismos nuevos que no hayan estado matriculados previamente en la Comunidad. Los turismos que hayan estado matriculados con anterioridad, ya sea en la Comunidad o en un país tercero, están específicamente excluidos del ámbito de aplicación de esta Decisión.

1. Número de turismos de nueva matriculación desglosados por tipo de combustible ( $N_f$ )

Para cada tipo distinto de combustible (por ejemplo: gasolina y gasóleo) los Estados miembros determinarán el número de turismos nuevos matriculados por primera vez en su territorio. Para cada tipo de combustible  $f$ ,  $N_f$  representa el número de turismos nuevos matriculados por primera vez.

2. Media de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de los automóviles de nueva matriculación de un determinado tipo de combustible ( $S_{f,ave}$ )

La media de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de todos los automóviles de nueva matriculación que consumen un mismo tipo de combustible ( $S_{f,ave}$ ) se determina sumando las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de cada automóvil de nueva matriculación que consume un determinado tipo de combustible,  $S_f$ , y dividiendo por el número de automóviles de nueva matriculación que consumen el mismo tipo de combustible,  $N_f$ .

$$S_{f,ave} = (1/N_f) \cdot \sum S_f$$

3. Distribución de las emisiones de CO<sub>2</sub> producidas por los turismos nuevos

Se deberá registrar el número de turismos de nueva matriculación de cada tipo de combustible que pertenezcan a cada una de las siguientes categorías de emisiones de CO<sub>2</sub>: < 60, 60-80, 81-100, 101-120, 121-140, 141-160, 161-180, 181-200, 201-250, 251-300, 301-350, 351-450, > 450 g/km.

Si  $N_{f,c}$  es el número de automóviles nuevos pertenecientes a una categoría determinada de emisiones de CO<sub>2</sub>,  $c$ , y tipo de combustible,  $f$ , las emisiones medias de CO<sub>2</sub> de dichos automóviles  $C_{f,c,ave}$  se calcula sumando los valores individuales de las emisiones de CO<sub>2</sub>  $C_{f,c}$  de cada automóvil nuevo y dividiendo por  $N_{f,c}$ .

$$C_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \sum C_{f,c}$$

## 4. Distribución de la masa de los turismos nuevos

El número de turismos de nueva matriculación de un determinado tipo de combustible, la masa media de estos vehículos y emisiones específicas medias de CO<sub>2</sub> se deberán registrar en relación con cada una de las siguientes categorías de masa: < 650, 650-750, 751-850, 851-950, 951-1 050, 1 051-1 150, 1 151-1 250, 1 251-1 350, 1 351-1 550, 1 551-1 750, 1 751-2 000, 2 001-2 250, 2 251-2 500, 2 501-2 800 y > 2 800 kg.

Si  $N_{f,m}$  es el número de automóviles nuevos de una determinada categoría de masa,  $m$  y un determinado tipo de combustible,  $f$ , la masa media de estos vehículos  $M_{f,m,ave}$  se calcula sumando las masas individuales  $M_{f,m}$  de cada automóvil nuevo y dividiendo por  $N_{f,m}$ .

$$M_{f,m,ave} = (1/N_{f,m}) \cdot \sum M_{f,m}$$

Si  $S_{f,m}$  es la emisión específica de CO<sub>2</sub> de los automóviles de una categoría de masa y tipo de combustible determinados, por analogía, la media de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de estos vehículos viene dada por

$$S_{f,m,ave} = (1/N_{f,m}) \cdot \sum S_{f,m}$$

#### 5. Distribución de la potencia neta máxima de los turismos de nueva matriculación

En relación con cada una de las categorías de potencia neta máxima siguientes: < 30, 30-40, 41-50, 51-60, 61-70, 71-80, 81-90, 91-100, 101-110, 111-120, 121-130, 131-140, 141-150, 151-160, 161-170, 171-180, 181-200, 201-250, 251-300 y > 300 kW, se deberán registrar el número de turismos de nueva matriculación de un tipo determinado de combustible, la potencia neta máxima media de estos vehículos y la media de sus emisiones específicas de CO<sub>2</sub>.

Si  $N_{f,p}$  es el número de automóviles nuevos de una gama determinada de potencias,  $p$ , y tipo determinado de combustible  $f$ , la potencia neta máxima media de estos vehículos  $P_{f,p,ave}$ , se calcula sumando los valores individuales de potencia neta máxima  $P_{f,p}$  de cada automóvil nuevo y dividiendo por  $N_{f,p}$ .

$$P_{f,p,ave} = (1/N_{f,p}) \cdot \Sigma P_{f,p}$$

Si  $S_{f,p}$  es la emisión específica de CO<sub>2</sub> de los automóviles de una categoría determinada de potencia neta máxima media y de un tipo determinado de combustible, por analogía, la media de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de estos vehículos viene dada por

$$S_{f,p,ave} = (1/N_{f,p}) \cdot \Sigma S_{f,p}$$

#### 6. Distribución de las cilindradas de los motores de los turismos de nueva matriculación

En relación con cada una de las categorías siguientes de cilindrada del motor: < 700, 700-800, 801-900, 901-1 000, 1 001-1 100, 1 101-1 200, 1 201-1 300, 1 301-1 400, 1 401-1 500, 1 501-1 600, 1 601-1 700, 1 701-1 800, 1 801-1 900, 1 901-2 000, 2 001-2 100, 2 101-2 200, 2 201-2 400, 2 401-2 600, 2 601-2 800, 2 801-3 000, 3 001-3 500, 3 501-4 500, > 4 500 cm<sup>3</sup>, se deberán registrar el número de turismos de nueva matriculación de un determinado tipo de combustible, la cilindrada media de los motores de estos vehículos y la media de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub>.

Si  $N_{f,c}$  es el número de automóviles nuevos de una gama determinada de cilindradas del motor,  $c$ , y de un tipo determinado de combustible,  $f$ , la cilindrada media del motor de estos vehículos  $C_{f,c,ave}$ , se calcula sumando las cilindradas del motor,  $C_{f,c}$ , de cada automóvil nuevo y dividiendo por  $N_{f,c}$ .

$$C_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \Sigma C_{f,c}$$

Si  $S_{f,c}$  es la emisión específica de CO<sub>2</sub> de los automóviles de una categoría determinada de cilindrada del motor y de un tipo determinado de combustible, por analogía, la media de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de estos vehículos viene dada por

$$S_{f,c,ave} = (1/N_{f,c}) \cdot \Sigma S_{f,c}$$

## ANEXO IV

**Formato de la información de seguimiento que se deberá transmitir a la Comisión**

Los Estados miembros deberán utilizar el formato siguiente para comunicar a la Comisión los datos de seguimiento calculados de acuerdo con la metodología descrita en el anexo III.

1. *Media de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de todos los turismos de nueva matriculación de un tipo determinado de combustible*

Los Estados miembros facilitarán el número de turismos de nueva matriculación de cada tipo de combustible y la media de sus emisiones específicas de CO<sub>2</sub>. Los datos se presentarán en forma de cuadro, como se indica en el ejemplo a continuación, redondeando los valores de las emisiones de CO<sub>2</sub> a la unidad más próxima.

Tipo de combustible	Número de turismos de nueva matriculación	Media de las emisiones específicas de CO <sub>2</sub> g/km
Gasolina	...	...
Gasóleo	...	...
...	...	

2. *Media de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> por fabricante y tipo de combustible*

Los datos relativos a todos los turismos de nueva matriculación se deberán agrupar por fabricante y desglosar por tipo de combustible (por ejemplo, gasolina y gasóleo). En relación con cada subgrupo, los Estados miembros presentarán la media de todas las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> y el número de turismos utilizado para el cálculo. La información requerida se deberá transmitir en forma de cuadro, como se indica en el ejemplo a continuación, redondeando, como en el caso anterior, los valores de las emisiones de CO<sub>2</sub> a la unidad más próxima.

Fabricante	Tipo de combustible	Número de turismos de nueva matriculación	Media de las emisiones específicas de CO <sub>2</sub> g/km
...	Gasolina	...	...
...	Gasóleo	...	...
...	...	...	

### 3. Distribución de las emisiones de CO<sub>2</sub> en el parque de turismos nuevos

Los Estados miembros facilitarán el número de turismos nuevos de cada tipo de combustible matriculados en cada categoría distinta de emisiones de CO<sub>2</sub> por fabricante y para el total de fabricantes, con arreglo al cuadro siguiente:

Fabricante													
Tipo de combustible	Número de turismos de nueva matriculación por categoría de emisiones de CO <sub>2</sub> (g/km)												
	< 60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	301-350	351-450	>450
Gasolina													
Emisión media de CO <sub>2</sub>													
Gasóleo													
Emisión media de CO <sub>2</sub>													

#### Total de fabricantes

Tipo de combustible	Número de turismos de nueva matriculación por categoría de emisiones de CO <sub>2</sub> (g/km)												
	< 60	60-80	81-100	101-120	121-140	141-160	161-180	181-200	201-250	251-300	301-350	351-450	>450
Gasolina													
Emisión media de CO <sub>2</sub>													
Gasóleo													
Emisión media de CO <sub>2</sub>													

### 4. Distribución de la masa, la potencia y la cilindrada del motor de los turismos nuevos

Se deberán comunicar todos los datos agregados correspondientes a cada intervalo de clases en que se han dividido las características de masa, potencia y cilindrada del motor de los turismos. Los datos que se deberán suministrar, por fabricante y para el total de fabricantes, son el número de turismos de nueva matriculación de cada clase, la masa, potencia y cilindrada medias y la media de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> de los vehículos de cada clase. Los valores correspondientes a la masa, la potencia, la cilindrada y la media de las emisiones específicas de CO<sub>2</sub> del motor se deberán redondear a la unidad más próxima.





