

| | |
|---------|--|
| Ficha | TRA040: Movilidad colaborativa urbana y metropolitana |
| Código | TRA040 |
| Versión | V0.1 |
| Sector | Transporte |

1. ÁMBITO DE APLICACIÓN

Viajes compartidos realizados por usuarios que se hayan puesto en contacto a través de una plataforma de *carpooling* o movilidad colaborativa para realizar trayectos urbanos o metropolitanos (dentro de la misma provincia).

Los servicios de movilidad colaborativa o *carpooling*¹ son servicios en los que varias personas usuarias comparten en un mismo viaje un vehículo de turismo (M1, con ocho plazas sentadas como máximo), efectuados a título no oneroso, excepto, en su caso, por la compartición de gastos. Las personas usuarias se ponen en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso. A efectos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, los servicios de movilidad colaborativa son transportes privados particulares.

El *carpooling* se organiza a través de una plataforma digital de puesta en contacto de personas físicas (conductores y pasajeros), gestionada de forma continuada durante todo el año por una persona jurídica denominada operador de plataforma de *carpooling* o movilidad colaborativa.

2 REQUISITOS

Ver anexo II.

¹ Servicios de movilidad colaborativa o «carpooling», art. 2 del Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible en tramitación: “Servicios en los que varios usuarios comparten en un mismo viaje un vehículo terrestre a motor, efectuado a título no oneroso, excepto, en su caso, por la compartición de gastos. Los usuarios se ponen en contacto a través de una plataforma de intermediación, pudiendo las empresas que realizan esta actividad de intermediación hacerlo a título oneroso. A efectos de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación del Transporte Terrestre, los servicios de movilidad colaborativa son transportes privados particulares”.

3 CÁLCULO DEL AHORRO DE ENERGÍA

El ahorro de energía se medirá en términos de energía final, expresada en kWh/año, de acuerdo con la siguiente fórmula:

$$AE_{TOTAL} = \sum_{x=1}^m AT_x$$

$$\text{Siendo}^2: AT = \sum_{i=1}^n CEF_{ref\ i} \cdot DT_i \cdot F \cdot c$$

Donde:

| | | |
|----------------------|--|-----------------|
| AT | Ahorro de energía en trayecto compartido por pasajero | kWh/año |
| AE total | Ahorro de energía total de todos los pasajeros en el mismo año | kWh/año |
| CE _{Fref i} | Consumo específico medio de referencia asociado al vehículo que hubiera utilizado en solitario el pasajero para realizar el mismo trayecto que realiza en coche compartido | 0,496 kWh/km |
| DT _i | Distancia recorrida en el trayecto por pasajero “i” si no hubieran compartido el trayecto. | km |
| i | Cada trayecto hecho por un solo pasajero | |
| x | Cada trayecto realizado por cada uno de los pasajeros | |
| c | Porcentaje de pasajeros que hubiera utilizado en solitario un coche para realizar el trayecto en el que comparte coche como pasajero ³ | Tanto por uno |
| F | Factor mejora de la fluidez del tráfico | 1 |

- El ahorro energético final (AE total) es la suma de todos los viajes realizados por los pasajeros.
- La distancia recorrida es la distancia entre el punto de recogida y el punto de llegada en el trayecto realizado en el vehículo compartido.
- El factor de fluidez del tráfico es un parámetro que incorpora el ahorro de combustible por favorecer que haya menos vehículos en la carretera en las horas punta, por lo que hay más fluidez y, por tanto, la velocidad de los vehículos es más constante y hay menos paradas y arranques.

² Siendo el valor de 0,496 el consumo específico medio de referencia asociado al vehículo del pasajero y no utilizado al compartir coche, expresado en kWh/km. Fuente: elaboración propia a partir de datos de IDAE y DGT.

³ Para dar este dato, las empresas deben contar con estadísticas fehacientes, en cuya elaboración la respuesta no esté condicionada por el incentivo. En todo caso, la distribución del incentivo a cada usuario nunca podrá depender de la alternativa que hubiera seleccionado para hacer el viaje.

4 RESULTADO DEL CÁLCULO

| i | CE _{Fref i} | DT _i | c | AT |
|-----|----------------------|-----------------|---|----|
| 1 | | | | |
| ... | | | | |
| ... | | | | |
| n | | | | |

| | |
|-----------------------|--|
| AE _{TOTAL} : | |
|-----------------------|--|

| |
|----------------|
| D _i |
| |

D_i Duración indicativa de la actuación⁴ años

| | |
|------------------------|--|
| Fecha inicio actuación | |
| Fecha fin actuación | |

| | |
|-------------------------------|--|
| Representante del solicitante | |
| NIF/NIE | |
| Firma electrónica | |

5 DOCUMENTOS PARA LA JUSTIFICACIÓN DE LOS AHORROS DE LA ACTUACIÓN Y SU REALIZACIÓN

1. Ficha cumplimentada y firmada por el representante legal del solicitante de la emisión de CAE.

2. Declaración responsable formalizada por el propietario inicial del ahorro de energía final referida a la solicitud y/u obtención de ayudas públicas para la misma actuación de ahorro de energía según el modelo del Anexo I de esta ficha.

3. Auditoría que comprenda un periodo anual, realizada por una entidad consultora independiente, con los criterios de fiabilidad e inalterabilidad arriba mencionados, y que refleje de forma motivada:

a) Los valores de la fórmula del cálculo del ahorro de energía del apartado 3, y la fiabilidad de dichos datos.

⁴ Según Recomendación (UE) 2019/1658, de la Comisión, de 25 de septiembre, relativa a la transposición de la obligación de ahorro de energía en virtud de la Directiva de eficiencia energética, o en su defecto a criterio del técnico responsable.

b) Declaración de si se han introducido modificaciones en la plataforma y los protocolos de gestión asociados. En caso positivo, análisis y confirmación de que las modificaciones no comprometen ni reducen la fiabilidad del sistema.

c) Certificado de la entidad propietaria de la plataforma que acredite y justifique el valor “C”.