

**DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2020/759 DE LA COMISIÓN****de 8 de junio de 2020****por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2016/588 para incorporar el uso de alternadores eficientes de 12 voltios en turismos que pueden funcionar con determinados combustibles alternativos****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 17 de abril de 2019, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub> de los turismos nuevos y de los vehículos comerciales ligeros nuevos, y por el que se derogan los Reglamentos (CE) n.º 443/2009 y (UE) n.º 510/2011 <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 11, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 17 de octubre de 2019, los fabricantes ŠKODA AUTO, a.s, FORD-Werke GmbH, Groupe RENAULT, FCA Italy S.p. A., SEAT SA, Volkswagen AG, Automobiles Citroen, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA, OPEL Automobile GmbH presentaron una solicitud conjunta, de acuerdo con lo previsto en el artículo 12 bis del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 de la Comisión <sup>(2)</sup>, de modificación de la Decisión de Ejecución (UE) 2016/588 de la Comisión <sup>(3)</sup>, a fin de prorrogar la autorización de uso de la tecnología innovadora en turismos que funcionen con determinados combustibles alternativos.
- (2) En concreto, de acuerdo con la solicitud de los fabricantes, debido al porcentaje creciente de turismos que pueden ser propulsados por gas licuado de petróleo (GLP) o gas natural comprimido (GNC), el ámbito de aplicación de la Decisión de Ejecución (UE) 2016/588 debe contemplar también el uso de los alternadores eficientes de 12 voltios en este tipo de vehículos y, por tanto, algunos elementos de la metodología de ensayo deben adaptarse en consonancia.
- (3) La Comisión ha evaluado la solicitud de conformidad con el artículo 11 del Reglamento (UE) 2019/631, el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 y las orientaciones técnicas para la preparación de las solicitudes de aprobación de tecnologías innovadoras según el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup> (versión de julio de 2018) <sup>(5)</sup> y considera que la solicitud está justificada en lo que se refiere a los vehículos propulsados por GLP y GNC y que, por consiguiente, debe adaptarse la eficiencia mínima requerida en los alternadores eficientes de 12 voltios para su utilización en tales vehículos a fin de tomar en consideración el uso de esta tecnología innovadora en vehículos que pueden funcionar con dichos combustibles.
- (4) También se considera adecuado y coherente con otras decisiones de aprobación contemplar la situación de los vehículos que funcionan con E85. Con relación a estos vehículos, es necesario aclarar que, debido a la disponibilidad limitada de E85 en el conjunto del mercado de la Unión, no procede diferenciar este combustible de la gasolina a los efectos de determinar las reducciones de las emisiones de CO<sub>2</sub> que se obtienen utilizando un alternador eficiente de 12 voltios.
- (5) Procede, por tanto, modificar la Decisión de Ejecución (UE) 2016/588 en consecuencia,

<sup>(1)</sup> DO L 111 de 25.4.2019, p. 13.

<sup>(2)</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).

<sup>(3)</sup> Decisión de Ejecución (UE) 2016/588 de la Comisión, de 14 de abril de 2016, relativa a la aprobación de la tecnología utilizada en alternadores eficientes de 12 V como tecnología innovadora para la reducción de 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 101 de 16.4.2016, p. 25).

<sup>(4)</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>(5)</sup> <https://circabc.europa.eu/w/browse/f3927eae-29f8-4950-b3b3-d2e700598b52>

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

*Artículo 1*

**Modificación**

La Decisión de Ejecución (UE) 2016/588 se modifica como sigue:

1) En el artículo 2, apartado 1, la letra c) se sustituye por el texto siguiente:

«c) su eficiencia es como mínimo:

- i) del 73,8 % en el caso de vehículos de gasolina o etanol (E85) que no sean vehículos con turbocompresor,
- ii) del 73,4 % en el caso de vehículos de gasolina o etanol (E85) con turbocompresor,
- iii) del 74,2 % en el caso de los vehículos de gasóleo,
- iv) del 74,6 % en el caso de vehículos de gas licuado de petróleo (GLP) que no sean vehículos con turbocompresor,
- v) del 74,1 % en el caso de vehículos de GLP con turbocompresor,
- vi) del 76,3 % en el caso de vehículos de gas natural comprimido (GNC) que no sean vehículos con turbocompresor,
- vii) el 75,7 % en el caso de vehículos de GNC con turbocompresor.».

2) En el artículo 3 se añaden los apartados siguientes:

«3. Cuando la tecnología innovadora se instale en un vehículo bicomcombustible o un vehículo de combustible flexible, la autoridad de homologación registrará las reducciones de las emisiones de CO<sub>2</sub> como sigue:

- a) en el caso de los vehículos bicomcombustible que usen gasolina y combustibles gaseosos, el valor de las reducciones de CO<sub>2</sub> con relación al GLP o al GNC;
- b) en el caso de los vehículos de combustible flexible que usen gasolina y E85, el valor de las reducciones de CO<sub>2</sub> con relación a la gasolina.

4. La reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> certificada registrada con referencia al código de ecoinnovación n.º 17 podrá tenerse en cuenta únicamente en el cálculo de las emisiones medias específicas de los fabricantes hasta el año natural de 2020 inclusive.».

3) En el anexo, los cuadros 2 y 3 se sustituyen por el texto siguiente:

«Cuadro 2

**Consumo de potencia efectiva**

Tipo de motor	Consumo de potencia efectiva (V <sub>pe</sub> ) [l/kWh]
Gasolina/E85	0,264
Gasolina/E85 turbo	0,280
Gasóleo	0,220
GLP	0,342
GLP Turbo	0,363
	Consumo de potencia efectiva (V <sub>pe</sub> ) [m <sup>3</sup> /kWh]
GNC (G20)	0,259
GNC (G20) Turbo	0,275

Cuadro 3

**Factor de conversión del combustible (CF)**

Tipo de combustible	Factor de conversión	
	[100 g CO <sub>2</sub> /l]	[g CO <sub>2</sub> /l]
Gasolina/E85	23,3	2 330
Gasóleo	26,4	2 640
GLP	16,3	1 629
	[100 g CO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> ]	[g CO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> ]
GNC (G20)	18,0	1 795»

*Artículo 2***Entrada en vigor**

La presente Decisión entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 8 de junio de 2020.

*Por la Comisión*  
*La Presidenta*  
Ursula VON DER LEYEN

---