

DECISIONES

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2020/1714 DE LA COMISIÓN

de 16 de noviembre de 2020

por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2019/1119, en lo concerniente a la metodología de ensayo para determinados turismos eléctricos híbridos sin carga exterior y a fin de tener en cuenta el uso de combustibles alternativos, y la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1339, en lo concerniente a las luces de posición traseras

(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 CO₂ 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 ⁽¹⁾, y en particular su artículo 11, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 7 de febrero de 2020, los fabricantes Audi AG, Bayerische Motoren Werke AG, Daimler AG, FCA Italy S.p.A, Ford-Werke GmbH, Honda Motor Europe Ltd, Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Jaguar Land Rover Ltd, OPEL Automobile GmbH-PSA, Automobiles Citroën, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, Škoda Auto a.s, Toyota Motor Europe y Volkswagen Nutzfahrzeuge presentaron una solicitud conjunta (en lo sucesivo, «primera solicitud»), de conformidad con el artículo 12 bis del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 de la Comisión ⁽²⁾, con vistas a modificar la Decisión de Ejecución (UE) 2019/1119 de la Comisión ⁽³⁾ en lo concerniente a la metodología de ensayo para determinados vehículos eléctricos híbridos sin carga exterior (VEH-SCE) de la categoría M₁.
- (2) El 21 de abril de 2020, los fabricantes FCA Italy S.p.A, Jaguar Land Rover Ltd., OPEL Automobile GmbH-PSA, Automobiles Citroën, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, Škoda Auto a.s y Ford-Werke GmbH presentaron una solicitud conjunta (en lo sucesivo, «segunda solicitud»), de conformidad con el artículo 12 bis del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011, con vistas a modificar la Decisión de Ejecución (UE) 2019/1119 a fin de tener en cuenta el uso de gas licuado de petróleo (GLP), gas natural comprimido (GNC) y etanol (E85)
- (3) La Comisión evaluó ambas solicitudes 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 en virtud del Reglamento (CE) n.º 443/2009 y el Reglamento (UE) n.º 510/2011 [versión de julio de 2018 (V2)] ⁽⁴⁾.
- (4) En la primera solicitud, los solicitantes piden que se modifique la metodología de ensayo establecida en el anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2019/1119 a fin de permitir que las condiciones de ensayo de los turismos de motor de combustión interna se apliquen a los VEH-SCE con respecto a los cuales pueden utilizarse los valores medidos sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ sin corregir, de acuerdo con el apartado 1.1.4 del apéndice 2 del subanexo 8 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ DO L 111 de 25.4.2019, p. 13.

⁽²⁾ 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 CO₂ 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).

⁽³⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2019/1119 de la Comisión, de 28 de junio de 2019, relativa a la aprobación de una tecnología de iluminación eficiente para el exterior de los vehículos que utiliza diodos emisores de luz para su uso en vehículos de motor de combustión interna y en vehículos eléctricos híbridos no recargables desde el exterior como tecnología innovadora para la reducción de las emisiones de CO₂ de los turismos de conformidad con el Reglamento (CE) n.º 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 176 de 1.7.2019, p. 67).

⁽⁴⁾ <https://circabc.europa.eu/sd/a/a19b42c8-8e87-4b24-a78b-9b70760f82a9/July%20202018%20Technical%20Guidelines.pdf>

⁽⁵⁾ Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, 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)

- (5) En apoyo de su solicitud, los solicitantes han aportado pruebas que demuestran que, debido al bajo grado de electrificación de la categoría específica de VEH-SCE afectada, no puede determinarse un factor de corrección de las emisiones de CO₂ estadísticamente significativo, establecido en el punto 4.1.2 del anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2019/1119.
- (6) Teniendo en cuenta los argumentos presentados, debido a su bajo grado de electrificación, los VEH-SCE con respecto a los cuales pueden utilizarse los valores medidos sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ sin corregir, de acuerdo con el apartado 1.1.4 del apéndice 2 del subanexo 8 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151, deben considerarse equivalentes a los vehículos de motor de combustión interna a efectos del cálculo de la reducción de las emisiones de CO₂ de la tecnología innovadora en cuestión. Por consiguiente, a esta categoría específica de VEH-SCE deben aplicarse las condiciones de ensayo de los turismos de motor de combustión interna que figuran en el anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2019/1119. Por lo que se refiere a otros VEH-SCE, la metodología de ensayo debe mantenerse inalterada.
- (7) Con respecto a la segunda solicitud, está justificado aclarar la metodología de ensayo añadiendo factores de conversión del combustible y de consumo de potencia para los combustibles GLP y GNC. Sin embargo, teniendo en cuenta la escasa disponibilidad de E85 en el mercado de la Unión en su conjunto, no se considera justificado distinguir este combustible de la gasolina a efectos de la metodología de ensayo.
- (8) A la vista de la nueva información sobre los factores de uso de las luces angulares y las luces de giro estáticas, procede sustituir los actuales factores de uso previstos para esas luces en la Decisión de Ejecución (UE) 2019/1119 por factores más moderados, como los establecidos en la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1339 de la Comisión ⁽⁶⁾.
- (9) Para garantizar la seguridad jurídica, los fabricantes deben poder presentar durante un período determinado solicitudes de certificación de la reducción de las emisiones de CO₂ a las autoridades de homologación de tipo, de conformidad con la Decisión de Ejecución (UE) 2019/1119 en su versión de 28 de junio de 2019. Las modificaciones contempladas en la presente Decisión no afectan a la validez de las certificaciones concedidas con arreglo a la Decisión de Ejecución (UE) 2019/1119 en dicha versión.
- (10) En la solicitud que se aprobó mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1339, se facilitaron pruebas de que el uso de luces LED eficientes en las luces de posición traseras no supera el umbral de penetración en el mercado a que se refiere el artículo 2, apartado 2, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014 de la Comisión ⁽⁷⁾, por lo que dichas luces deberían haberse incluido en el ámbito de aplicación de la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1339. Procede, por tanto, modificar dicha Decisión para incluir las luces de posición traseras.
- (11) Dado que las reducciones de las emisiones de CO₂ certificadas con arreglo a la Decisión de Ejecución (UE) 2019/1119 pueden tenerse en cuenta para el cálculo de las emisiones medias específicas de un fabricante a partir del año natural 2021, la presente Decisión debe entrar en vigor sin demora.
- (12) Procede, por tanto, modificar en consecuencia las Decisiones de Ejecución (UE) 2019/1119 y (UE) 2020/1339.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Modificaciones de la Decisión de Ejecución (UE) 2019/1119

La Decisión de Ejecución (UE) 2019/1119 se modifica como sigue:

- (1) En el artículo 4, se inserta el apartado 2 bis siguiente:

«2 bis. Cuando la tecnología innovadora se instale en un vehículo bicomcombustible o flexifuel, la autoridad de homologación registrará la reducción de las emisiones de CO₂ como sigue:

- a) en el caso de un vehículo bicomcombustible que utilice gasolina y combustibles gaseosos, la reducción de las emisiones de CO₂ con respecto a los combustibles GLP o GNC;

n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

⁽⁶⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2020/1339 de la Comisión, de 23 de septiembre de 2020, relativa a la aprobación, con arreglo al Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo, de una tecnología de iluminación eficiente para el exterior de los vehículos que utiliza diodos emisores de luz como tecnología innovadora para reducir las emisiones de CO₂ de determinados vehículos comerciales ligeros en relación con el procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (DO L 313 de 28.9.2020, p. 4).

⁽⁷⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014 de la Comisión, de 25 de abril de 2014, por el que se establece un procedimiento de aprobación y certificación de tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 125 de 26.4.2014, p. 57).

- b) en el caso de un vehículo flexífuel que utilice gasolina y E85, la reducción de las emisiones de CO₂ con respecto a la gasolina.».

(2) El artículo 5 se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

Régimen transitorio y códigos de ecoinnovación

1. Los fabricantes podrán solicitar hasta el 24 de marzo de 2021 la certificación de la reducción de las emisiones de CO₂ por parte de la autoridad de homologación de tipo con arreglo a la presente Decisión en su versión de 28 de junio de 2019. En tal caso, en la documentación de homologación de tipo se introducirá el código de ecoinnovación n.º 28.

2. Cuando un fabricante solicite la certificación de la reducción de las emisiones de CO₂ por parte de la autoridad de homologación de tipo con arreglo a la presente Decisión sin hacer referencia a su versión de 28 de junio de 2019, en la documentación de homologación de tipo se introducirá el código de ecoinnovación n.º 37.

3. Las reducciones de las emisiones de CO₂ registradas haciendo referencia a los códigos de ecoinnovación n.º 28 o n.º 37 podrán tenerse en cuenta para el cálculo de las emisiones medias específicas de un fabricante a partir del año natural de 2021».

(3) El anexo se modifica como sigue:

a) el punto 2 se modifica como sigue:

i) la entrada CF se sustituye por lo siguiente:

«CF — Factor de conversión, como se define en el cuadro 5»;

ii) la entrada V_{pe} se sustituye por lo siguiente:

«V_{pe} — Consumo de potencia efectiva, como se define en el cuadro 4»;

b) el punto 4.1.1 se modifica como sigue:

i) el título se sustituye por el texto siguiente:

«4.1.1. Turismos de motor de combustión interna y VEH-SCE de la categoría M₁ con respecto a los cuales pueden utilizarse los valores medidos sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ sin corregir, de acuerdo con el apartado 1.1.4 del apéndice 2 del subanexo 8 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151»;

ii) el cuadro 4 se sustituye por el siguiente:

«Cuadro 4

Consumo de potencia efectiva

Tipo de motor	Consumo de potencia efectiva (V _{pe}) [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 _{pe}) [m ³ /kWh]
GNC (G20)	0,259
GNC (G20) turbo	0,275»;

iii) el texto «CF: Factor de conversión (l/100 km) - (gCO₂/km) [gCO₂/l] como se define en el cuadro 5.» se sustituye por el texto siguiente:

«CF: Factor de conversión, como se define en el cuadro 5»;

iv) el cuadro 5 se sustituye por el siguiente:

«Cuadro 5

Factor de conversión del combustible

Tipo de combustible	Factor de conversión (CF) [gCO ₂ /l]
Gasolina/E85	2 330
Gasóleo	2 640
GLP	1 629»;
	Factor de conversión (CF) [gCO ₂ /m ³]
GNC (G20)	1 795»;

v) en el cuadro 6, las entradas correspondientes a la luz angular y a la luz de giro estática se sustituyen por el texto siguiente:

«Luz angular	0,019
Luz de giro estática	0,039»;

c) el punto 4.1.2 se modifica como sigue:

i) el título se sustituye por el texto siguiente:

«4.1.2. VEH-SCE no incluidos en el ámbito de aplicación del punto 4.1.1»;

ii) el título del cuadro 7 se sustituye por el siguiente:

«Eficiencia del convertidor CC-CC para diferentes arquitecturas de luces de los vehículos»;

d) el punto 4.2 se modifica como sigue:

i) el título del punto 4.2.1 se sustituye por el siguiente:

«4.2.1. Turismos de motor de combustión interna y VEH-SCE de la categoría M₁ con respecto a los cuales pueden utilizarse los valores medidos sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ sin corregir, de acuerdo con el apartado 1.1.4 del apéndice 2 del subanexo 8 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151»;

ii) el título del punto 4.2.2 se sustituye por el siguiente:

«4.2.2. VEH-SCE no incluidos en el ámbito de aplicación del punto 4.2.1».

Artículo 2

Modificaciones de la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1339

La Decisión de Ejecución (UE) 2020/1339 se modifica como sigue:

(1) En el artículo 1, se añade la letra siguiente:

«n) luz de posición trasera.».

(2) El anexo se modifica como sigue:

a) en el cuadro 3 se añade la entrada siguiente:

«Luz de posición trasera	12»;
--------------------------	------

b) en el cuadro 4 se añade la entrada siguiente:

«Luz de posición trasera	0,36».
--------------------------	--------

*Artículo 3***Entrada en vigor**

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

Hecho en Bruselas, el 16 de noviembre de 2020.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN
