

DECISIONES

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2019/1861 DE LA COMISIÓN

de 31 de octubre de 2019

por la que se modifica la Decisión de Ejecución (UE) 2016/587 para aclarar si el ámbito de aplicación de dicha Decisión de Ejecución engloba la iluminación exterior LED apta para determinados vehículos eléctricos híbridos sin carga exterior de categoría M1

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el 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 CO₂ de los vehículos ligeros ⁽¹⁾, y en particular su artículo 12, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 14 de abril de 2016, la Comisión aprobó la metodología de ensayo para determinar la reducción de emisiones de CO₂ derivada de la iluminación exterior LED apta para vehículos de categoría M1, mediante la Decisión de Ejecución (UE) 2016/587 de la Comisión ⁽²⁾.
- (2) El 17 de diciembre de 2018, los fabricantes Audi AG, Bayerische Motoren Werke AG, Ford-Werke GmbH, Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Jaguar Land Rover LTD, Volkswagen AG, FCA Italy S.p.A., Automobiles Citroën Automobiles Peugeot PSA Automobiles SA, Opel Automobile GmbH – PSA y Renault SA (en adelante, «los solicitantes») presentaron una solicitud para que se aclarara si el ámbito de aplicación de la Directiva de Ejecución engloba la iluminación LED exterior apta para vehículos eléctricos híbridos sin carga exterior de categoría M1 que reúnen las condiciones contempladas en el anexo 8, apartado 5.3.2., punto 3, del Reglamento n.º 101 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas ⁽³⁾ (Reglamento n.º 101 de la CEPE/ONU).
- (3) La Comisión evaluó la solicitud de conformidad con el artículo 12 del Reglamento (CE) n.º 443/2009, el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 ⁽⁴⁾ y las orientaciones técnicas para la preparación de las solicitudes de aprobación de tecnologías innovadoras con arreglo al Reglamento (CE) n.º 443/2009. La Comisión concluyó que, teniendo en cuenta los datos de medición facilitados por los solicitantes, la metodología de ensayo establecida en la Decisión de Ejecución (UE) 2016/587 debe considerarse adecuada para determinar la reducción de emisiones de CO₂ derivada de la iluminación exterior LED apta para vehículos que pertenecen a esta categoría específica de vehículos eléctricos híbridos sin carga exterior.
- (4) Por consiguiente, conviene aclarar que, con relación a toda nueva solicitud de certificación de la reducción de emisiones de CO₂ que se presente tras la entrada en vigor de la presente Decisión, el ámbito de aplicación de la Decisión de Ejecución (UE) 2016/587 engloba los vehículos de motor de combustión interna de la categoría M1 y los vehículos eléctricos híbridos sin carga exterior de categoría M1 que reúnen las condiciones contempladas en el anexo 8, apartado 5.3.2., punto 3, del Reglamento n.º 101 de la CEPE/ONU.
- (5) Procede, por tanto, modificar la Decisión de Ejecución (UE) 2016/587 en consecuencia.

⁽¹⁾ DO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

⁽²⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2016/587 de la Comisión, de 14 de abril de 2016, relativa a la aprobación de la tecnología de iluminación eficiente para el exterior del vehículo que utiliza diodos emisores de luz 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 101 de 16.4.2016, p. 17).

⁽³⁾ Reglamento n.º 101 de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE) — Disposiciones uniformes relativas a la homologación, por una parte, de vehículos de pasajeros impulsados únicamente por un motor de combustión interna o por una cadena de tracción eléctrica híbrida, respecto a la medición de la emisión de dióxido de carbono y el consumo de carburante o bien del consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica y, por otra, de vehículos de las categorías M 1 y N 1 impulsados únicamente por una cadena de tracción eléctrica, respecto a la medición del consumo de energía eléctrica y la autonomía eléctrica (DO L 138 de 26.5.2012, p. 1).

⁽⁴⁾ 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).

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Modificación

El artículo 2, apartado 1, párrafo primero, de la Decisión de Ejecución (UE) 2016/587, que sirve de introducción, se sustituye por el siguiente:

«1. El fabricante podrá solicitar la certificación de la reducción de emisiones de CO₂ derivada de uno o varios sistemas de iluminación exterior LED destinados a utilizarse en los vehículos de motor de combustión interna de la categoría M1 y los vehículos eléctricos híbridos sin carga exterior de categoría M1 que reúnan las condiciones contempladas en el anexo 8, apartado 5.3.2., punto 3, del Reglamento n.º 101 de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de las Naciones Unidas, siempre que dichos vehículos estén equipados con una luz o una combinación de las luces LED siguientes:»

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*.

El artículo 1 resultará de aplicación a las solicitudes de certificación presentadas conforme al artículo 11 de la Decisión de Ejecución (UE) n.º 725/2011 a partir de la entrada en vigor de la presente Decisión.

Hecho en Bruselas, el 31 de octubre de 2019.

Por la Comisión
Miguel ARIAS CAÑETE
Miembro de la Comisión
