

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2021/488 DE LA COMISIÓN
de 22 de marzo de 2021

por la que se modifican las Decisiones de Ejecución (UE) 2020/174 y (UE) 2020/1167 en lo que respecta a la utilización de las tecnologías innovadoras aprobadas en determinados turismos y vehículos comerciales ligeros que pueden funcionar con gas licuado de petróleo, gas natural comprimido y E85

(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 9 de julio de 2020, 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 y OPEL Automobile GmbH presentaron una solicitud conjunta, con arreglo al artículo 12 bis del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 de la Comisión ⁽²⁾ y de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014 de la Comisión ⁽³⁾, con vistas a modificar la Decisión de Ejecución (UE) 2020/174 de la Comisión ⁽⁴⁾ a fin de utilizar alternadores eficientes de 12 V, aprobados como tecnología innovadora en virtud de dicha Decisión, también en turismos y vehículos comerciales ligeros equipados con motores de combustión interna que pueden funcionar con gas licuado de petróleo (GLP), gas natural comprimido (GNC) y E85.
- (2) El 11 de diciembre de 2020, los fabricantes Ford-Werke GmbH, Honda Motor Europe Ltd y Renault SA presentaron una solicitud conjunta, con arreglo al artículo 12 bis del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014 y de conformidad con el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 752/2011, con vistas a modificar la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1167 de la Comisión ⁽⁵⁾ a fin de utilizar motogeneradores eficientes de 48 voltios combinados con un convertidor CC/CC de 48 V/12 V, aprobados como tecnología innovadora en virtud de dicha Decisión, también en motores de combustión interna y determinados turismos y vehículos comerciales ligeros eléctricos híbridos que pueden funcionar con GLP, GNC y E85.
- (3) La Comisión ha evaluado ambas solicitudes de conformidad con el artículo 11 del Reglamento (UE) 2019/631, los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 725/2011 y (UE) n.º 427/2014 de la Comisión 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 del Reglamento (UE) n.º 510/2011 (versión de julio de 2018) ⁽⁶⁾.

⁽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⁾ 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 (CE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 125 de 26.4.2014, p. 57).

⁽⁴⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2020/174 de la Comisión, de 6 de febrero de 2020, relativa a la aprobación de la tecnología utilizada en alternadores eficientes de 12 voltios destinados a algunos turismos y vehículos comerciales ligeros como tecnología innovadora de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 35 de 7.2.2020, p. 13).

⁽⁵⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2020/1167 de la Comisión, de 6 de agosto de 2020, relativa a la aprobación de la tecnología utilizada en un motogenerador eficiente de 48 voltios combinado con un convertidor CC/CC de 48 voltios/12 voltios para su uso en turismos con motores de combustión convencionales y determinados turismos y vehículos comerciales ligeros eléctricos híbridos como tecnología innovadora de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 258 de 7.8.2020, p. 15).

⁽⁶⁾ <https://circabc.europa.eu/sd/a/a19b42c8-8e87-4b24-a78b-9b70760f82a9/july%202018%20Technical%20Guidelines.pdf>.

- (4) Ambas solicitudes se refieren a la aclaración relativa a la utilización de tecnologías innovadoras en vehículos que pueden funcionar con GLP, GNC y E85, por lo que procede abordarlas en una única decisión de ejecución.
- (5) Por lo que respecta a ambas peticiones, procede aclarar que la reducción de las emisiones de CO₂ derivada de la utilización de tecnologías innovadoras puede determinarse asimismo cuando estén instaladas en vehículos de GLP, GNC y E85. Por consiguiente, las metodologías para determinar la reducción de emisiones de CO₂ previstas en las Decisiones de Ejecución (UE) 2020/174 y (UE) 2020/1167 se consideran, con la inclusión de algunos factores específicos para esos combustibles, adecuadas para determinar la reducción de emisiones de CO₂ asociada al uso de las respectivas tecnologías innovadoras en los vehículos que funcionan con dichos combustibles.
- (6) No obstante, no procede distinguir el E85 de la gasolina a efectos de las metodologías para determinar la reducción de emisiones de CO₂ debido a su limitada disponibilidad en el mercado de la Unión en su conjunto.
- (7) Procede, por tanto, modificar las Decisiones de Ejecución (UE) 2020/174 y (UE) 2020/1167 en consecuencia.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Modificaciones de la Decisión de Ejecución (UE) 2020/174

La Decisión de Ejecución (UE) 2020/174 se modifica como sigue:

- 1) el artículo 1 se modifica como sigue:
 - a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
 - «a) que esté instalada en turismos (M₁) y vehículos comerciales ligeros (N₁) equipados con motores de combustión interna que pueden funcionar con gasolina, gasóleo, gas licuado de petróleo (GLP), gas natural comprimido (GNC) o E85, o una combinación de dichos combustibles;»;
 - b) la letra c) se modifica como sigue:
 - i) los incisos i) y ii) se sustituyen por el texto siguiente:
 - «i) el 73,8 %, en el caso de vehículos de gasolina o E85 que no sean vehículos con turbocompresor;
 - ii) el 73,4 %, en el caso de vehículos de gasolina o E85 con turbocompresor;»;
 - ii) se añaden los incisos iv) a vii) siguientes:
 - «iv) el 74,6 %, en el caso de vehículos de GLP que no sean vehículos con turbocompresor;
 - v) el 74,1 %, en el caso de vehículos de GLP con turbocompresor;
 - vi) el 76,3 %, en el caso de vehículos de 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 inserta el apartado 3 bis siguiente:

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

 - a) en el caso de un vehículo bicombustible que utilice gasolina y combustibles gaseosos, el valor correspondiente a la reducción de las emisiones de CO₂ con respecto a los combustibles GLP o GNC;
 - b) en el caso de un vehículo flexifuel que utilice gasolina y E85, el valor correspondiente a la reducción de las emisiones de CO₂ con respecto a la gasolina.»;
- 3) el anexo se modifica de conformidad con el anexo I de la presente Decisión.

*Artículo 2***Modificaciones de la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1167**

La Decisión de Ejecución (UE) 2020/1167 se modifica como sigue:

- 1) el artículo 1 se modifica como sigue:
 - a) la letra a) se sustituye por el texto siguiente:
 - «a) que esté instalada en turismos (M₁) o vehículos comerciales ligeros (N₁) que reúnan las características siguientes:
 - i) vehículos equipados con motores de combustión interna (vehículos ICE convencionales) que pueden funcionar con gasolina, gasóleo, gas licuado de petróleo (GLP), gas natural comprimido (GNC) o E85, o una combinación de dichos combustibles;
 - ii) vehículos eléctricos híbridos sin carga exterior que pueden funcionar con los combustibles contemplados en el inciso i) en relación con los cuales pueden utilizarse los valores de consumo de combustible y de emisiones de CO₂ sin corregir, de acuerdo con el anexo XXI, subanexo 8, apéndice 2, punto 1.1.4, del Reglamento (UE) 2017/1151.»;
 - b) la letra b) se modifica como sigue:
 - i) los incisos y ise sustituyen por el texto siguiente:
 - «i) el 73,8 %, en el caso de vehículos de gasolina o E85 que no sean vehículos con turbocompresor;
 - ii) el 73,4 %, en el caso de vehículos de gasolina o E85 con turbocompresor;»;
 - ii) se añaden los incisos iv) a vii) siguientes:
 - «iv) el 74,6 %, en el caso de vehículos de GLP que no sean vehículos con turbocompresor;
 - v) el 74,1 %, en el caso de vehículos de GLP con turbocompresor;
 - vi) el 76,3 %, en el caso de vehículos de 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 inserta el apartado 3 bis siguiente:

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

 - a) en el caso de un vehículo bicombustible que utilice gasolina y combustibles gaseosos, el valor correspondiente a la reducción de las emisiones de CO₂ con respecto a los combustibles GLP o GNC;
 - b) en el caso de un vehículo flexifuel que utilice gasolina y E85, el valor correspondiente a la reducción de las emisiones de CO₂ con respecto a la gasolina.»;
 - 3) el anexo se modifica de conformidad con el anexo II de la presente Decisión.

*Artículo 3***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 22 de marzo de 2021.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

El anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2020/174 se modifica como sigue:

- 1) el punto 6 se modifica como sigue:
a) el cuadro 2 se sustituye por el texto siguiente:

«Cuadro 2

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»

- b) el cuadro 3 se sustituye por el texto siguiente:

«Cuadro 3

Factor de conversión del combustible (CF)

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

- 2) el punto 8 se modifica como sigue:
el cuadro 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Cuadro 4

Corrección de CO₂ debido a la masa adicional

Gasolina/E85 (ΔCO_{2mP}) [g CO ₂ /km]	$0,0277 \cdot \Delta m$
Gasóleo (ΔCO_{2mD}) [g CO ₂ /km]	$0,0383 \cdot \Delta m$
GLP (ΔCO_{2mLPG}) [g CO ₂ /km]	$0,0251 \cdot \Delta m$
CNG ($\Delta CO_{2mCNG(G20)}$) [g CO ₂ /km]	$0,0209 \cdot \Delta m$ ».

ANEXO II

El anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2020/1167 se modifica como sigue:

1) en el punto 3.2, 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_{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

Cuadro 3

Factor de conversión del combustible (CF)

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

2) en el punto 3.5, el cuadro 4 se sustituye por el texto siguiente:

«Cuadro 4

Corrección de CO₂ debido a la masa adicional

Gasolina/E85 (ΔCO_{2mP}) [g CO ₂ /km]	0,0277 • Δm
Gasóleo (ΔCO_{2mD}) [g CO ₂ /km]	0,0383 • Δm
GLP (ΔCO_{2mLPG}) [g CO ₂ /km]	0,0251 • Δm
GNC ($\Delta CO_{2mCNG(G20)}$) [g CO ₂ /km]	0,0209 • Δm .