

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2018/2043 DE LA COMISIÓN****de 18 de diciembre de 2018****por el que se modifica el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 con el fin de aclarar las condiciones de los ensayos WLTP y garantizar el seguimiento de los datos relativos a la homologación de tipo****(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 CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 13, apartado 7, párrafo primero,

Considerando lo siguiente:

- (1) A fin de tener en cuenta la diferencia en el nivel de las emisiones de CO<sub>2</sub> determinadas con arreglo al procedimiento NEDC (Nuevo Ciclo de Conducción Europeo) y al nuevo procedimiento WLTP (procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial), el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión <sup>(2)</sup> estableció una metodología de correlación de los valores de emisión de CO<sub>2</sub> en lo que respecta a los turismos.
- (2) Los resultados de la metodología de correlación deben garantizar que los requisitos de reducción establecidos en el Reglamento (CE) n.º 443/2009 sean de rigor comparable en los antiguos y los nuevos procedimientos de ensayo. Por consiguiente, las autoridades de homologación y los servicios técnicos deben, junto con los fabricantes, esforzarse por garantizar que los ensayos NEDC y WLTP que se llevan a cabo a efectos del presente Reglamento se realicen en unas condiciones de ensayo comparables y coherentes con el objetivo del presente Reglamento.
- (3) A tal efecto, es necesario aclarar determinados aspectos de las condiciones de los ensayos WLTP aplicables a las correlaciones realizadas con vistas a proporcionar datos de emisiones de CO<sub>2</sub> NEDC y WLTP para los vehículos matriculados por primera vez en 2020. Esas aclaraciones deben aplicarse sin perjuicio del procedimiento y de los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión <sup>(3)</sup>, y sin afectar a la validez de las homologaciones concedidas sobre esa base.
- (4) Resulta también necesario determinar la diferencia, en 2020, entre los valores de emisión de CO<sub>2</sub> declarados por los fabricantes a los efectos de la homologación de tipo, por lo que respecta a las emisiones, y los valores medidos de conformidad con el Reglamento (UE) 2017/1151. Por consiguiente, los fabricantes deben estar obligados a calcular y notificar a la Comisión los valores de las emisiones de CO<sub>2</sub> WLTP de todos los turismos nuevos matriculados en el año natural 2020, utilizando los valores de medición correspondientes a los vehículos H y el L como datos de entrada para el método de interpolación.
- (5) En el caso de un número limitado de familias de interpolación, en 2020 solo estarán disponibles valores de medición de los vehículos H. El número de esas familias debe ser objeto de un estrecho seguimiento, y la Comisión debe considerar la posibilidad de excluirlas del cálculo de los datos de referencia de 2020 en caso de que se produzca un aumento significativo del número de esas familias en comparación con la situación de 2018.
- (6) Debe aumentar la transparencia de los ensayos de las emisiones, y deben ponerse, por tanto, a disposición de la Comisión los datos sobre los ensayos WLTP y sobre los resultados de la correlación. Esto permitirá a la Comisión detectar y solucionar con rapidez los problemas y posibles incoherencias en relación con la aplicación de los procedimientos. Por esta razón, la matriz de datos de entrada debe completarse cada vez que se realice un ensayo WLTP y transmitirse en su totalidad a la Comisión como parte del intercambio de datos de la herramienta de correlación. Para garantizar la confidencialidad, el archivo con los datos de entrada debe cifrarse para esa transmisión.
- (7) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del Cambio Climático.

<sup>(1)</sup> DO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

<sup>(2)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1014/2010 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 679).

<sup>(3)</sup> 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) 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).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

### Artículo 1

El Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 queda modificado como sigue:

1) Se añade el artículo 7 bis siguiente:

«Artículo 7 bis

#### Notificación de los resultados de las mediciones WLTP

1. Los fabricantes calcularán el valor de CO<sub>2</sub> (ciclo mixto) para cada turismo nuevo matriculado en 2020, de conformidad con la fórmula que figura en el anexo XXI, subanexo 7, punto 3.2.3.2.4, párrafo segundo, del Reglamento (UE) 2017/1151, en la que los términos  $M_{CO_2-H}$  y  $M_{CO_2-L}$  se sustituirán, para la familia de interpolación correspondiente, por los valores  $M_{CO_2,C,5}$  obtenidos de las entradas 2.5.1.1.3 (vehículo H) y 2.5.1.2.3 (vehículo L) del certificado de homologación de tipo CE, tal como se indica en el modelo que figura en el anexo I, apéndice 4, del Reglamento (UE) 2017/1151.

Cuando las emisiones de CO<sub>2</sub> (ciclo mixto) de un vehículo se determinen en referencia al vehículo H solo, los fabricantes facilitarán el valor  $M_{CO_2,C,5}$  obtenido de la entrada 2.5.1.1.3 (vehículo H) del certificado de homologación CE de tipo.

Los fabricantes presentarán a la Comisión esos valores de emisión de CO<sub>2</sub>, junto con los valores  $M_{CO_2,C,5}$  utilizados para el cálculo, a más tardar tres meses después de la recepción de la notificación por la Comisión de los datos provisionales correspondientes a 2020 cargando esos datos en la cuenta que tenga el fabricante en el archivo de datos empresariales de la Agencia Europea de Medio Ambiente.

2. Si los datos a que se refiere el apartado 1 no se presentan en el plazo indicado, la Comisión considerará que el valor registrado en la entrada 2.5.1.2.3 del certificado de homologación de tipo CE corresponde a las emisiones de CO<sub>2</sub> (ciclo mixto) a efectos del apartado 1 para todos los vehículos nuevos matriculados de la familia de interpolación para los que se haya expedido el certificado de homologación de tipo y, si procede, el valor indicado en la entrada 2.5.1.1.3 en el caso de las familias de las que solo se dispone de mediciones del vehículo H.

3. La Comisión realizará el seguimiento del número de familias de interpolación cuyas emisiones de CO<sub>2</sub> se determinan en referencia al vehículo H solo para cada fabricante, y, si aumenta el número de esas familias en comparación con la situación en 2018, evaluará el impacto de ese aumento en el cálculo a que se refiere el apartado 1 y, en su caso, excluirá a esas familias de ese cálculo.»

2) El anexo I se modifica como sigue:

a) se insertan los puntos 2.2 bis y 2.2 ter siguientes:

«2.2. bis. Condiciones de los ensayos WLTP

Para que los ensayos WLTP se consideren pertinentes de conformidad con el punto 2.2, y a los efectos de la determinación de los datos de entrada establecidos en el punto 2.4, se aplicarán las condiciones de ensayo establecidas en el anexo XXI del Reglamento 2017/1151, con las siguientes precisiones:

- a) La corrección de los resultados de los ensayos WLTP respecto a las emisiones de CO<sub>2</sub> en masa de acuerdo con el anexo XXI, subanexo 6, apéndice 2, del Reglamento (UE) 2017/1151 se aplicará a todos los resultados de esos ensayos, sin perjuicio de lo dispuesto en el punto 3.4.4, letra a), de dicho apéndice.
- b) Sin perjuicio de los requisitos del Reglamento (UE) 2017/1151, si el vehículo de ensayo está equipado con tecnologías que influyen en su comportamiento en materia de emisiones de CO<sub>2</sub>, en particular, pero no exclusivamente, las mencionados en las entradas 42 a 50 de la matriz de datos de entrada establecida en el punto 2.4, y que están destinadas a funcionar durante el ensayo, esas tecnologías estarán en funcionamiento durante el ensayo del vehículo, independientemente del procedimiento de ensayo aplicado, NEDC o WLTP.
- c) Si el vehículo de ensayo está equipado con transmisión automática, se utilizará el mismo modo seleccionable por el conductor, independientemente del procedimiento de ensayo aplicado. Si se utilizan los modos más favorable y más desfavorable para los ensayos WLTP de acuerdo con el anexo XXI, subanexo 8, apéndice 6, punto 1.2, letra c), del Reglamento (UE) 2017/1151, el modo más desfavorable se utilizará como dato de entrada para la herramienta de correlación, así como para cualquier ensayo físico NEDC.
- d) Si el vehículo de ensayo está equipado con transmisión manual, el término  $n_{min\_drive\_set}$  será el definido por la fórmula que figura en el anexo XXI, subanexo 2, punto 2, letra k) (3), del Reglamento (UE) 2017/1151.

Con la aprobación de la autoridad de homologación o, cuando sea aplicable, del servicio técnico, el fabricante podrá calcular de otro modo los puntos de cambio de marcha, siempre que ello esté justificado en vista de la manejabilidad del vehículo, y que el margen de seguridad adicional de potencia aplicado de conformidad con el anexo XXI, subanexo 2, punto 3.4, del Reglamento (UE) 2017/1151 no sea superior al 20 %.

Las condiciones indicadas en las letras a) a d) se aplicarán a efectos de la correlación efectuada con arreglo al presente Reglamento, y se entenderán sin perjuicio de las disposiciones establecidas en el Reglamento (UE) 2017/1151 y de las homologaciones de tipo concedidas de conformidad con dicho Reglamento.

## 2.2 *ter.* Aplicabilidad de las condiciones de los ensayos WLTP

Las precisiones a que se refiere el punto 2.2 *bis*, letras a) a d), se aplicarán de conformidad con las disposiciones siguientes:

- a) En el caso de los nuevos tipos de vehículos, a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.
- b) En el caso de los tipos de vehículos existentes, los fabricantes proporcionarán a la autoridad de homologación, con respecto a esos tipos de vehículos que abarcan los vehículos comercializados en 2020, pruebas que permitan a esa autoridad confirmar si se han cumplido en los ensayos de homologación WLTP las condiciones de ensayo a que se hace referencia en las el punto 2.2 *bis*, letras a) a d).

En la confirmación se indicará el identificador de la familia de interpolación y se ratificará el cumplimiento de cada una de las condiciones de ensayo a que se hace referencia en los puntos a) a d). La autoridad de homologación enviará la confirmación al fabricante y velará por que esa confirmación quede registrada y pueda ponerse a disposición sin demora a solicitud de la Comisión.

Si la autoridad de homologación no puede confirmar el cumplimiento de una o varias de las mencionadas condiciones de ensayo, el fabricante se asegurará de que se realice un nuevo ensayo WLTP o, si procede, una nueva serie de ensayos, con arreglo a lo dispuesto en el anexo XXI, subanexo 6, del Reglamento (UE) 2017/1151, bajo la supervisión de una autoridad de homologación o, en su caso, de un servicio técnico, aplicando las condiciones de ensayo establecidas en el punto 2.2 *bis*, letras a) a d), con respecto a la familia de interpolación de que se trate, con inclusión de una nueva correlación de conformidad con el presente Reglamento.

El fabricante podrá, en caso de que la condición que no se haya cumplido sea únicamente la indicada en el punto 2.2 *bis*, letra a), corregir ese valor en la matriz de datos de entrada, sin necesidad de realizar un nuevo ensayo WLTP.

La autoridad de homologación o, en su caso, el servicio técnico designado registrará los resultados de la repetición de los ensayos o la corrección, así como la correlación de conformidad con el anexo I, punto 5, y el archivo de correlación completo basado en los datos de entrada de los nuevos ensayos se transmitirá a la Comisión con arreglo a lo dispuesto en el punto 3.1.1.2 a más tardar el 30 de abril de 2021.»

b) el punto 2.4 se modifica como sigue:

i) se añade la siguiente frase después del párrafo primero:

«La matriz de datos de entrada se rellenará respecto a cada ensayo WLTP realizado.»;

ii) el cuadro 1 se modifica como sigue:

— en la entrada 56, el texto de la columna «Observaciones» se sustituye por el texto siguiente:

«Conjunto: Datos del OBD y del dinamómetro de chasis, 1 Hz para el OBD y 10 Hz para el dinamómetro de chasis, resolución 0,1 km/h»,

— en la entrada 57, el texto de la columna «Observaciones» se sustituye por el texto siguiente:

«Conjunto: 1 Hz. Debe facilitarse el cambio de marchas teórico calculado para los vehículos H y L (si procede)»,

— en la entrada 61, el texto de la columna «Observaciones» se sustituye por el texto siguiente:

«Conjunto: 1 Hz (frecuencia de muestreo del instrumento: 20 Hz), resolución 0,1 A, equipo de medición externo sincronizado con el dinamómetro de chasis»,

— la entrada 67 se sustituye por el texto siguiente:

«67	Factor de regeneración $K_r$ multiplicativo/aditivo para los vehículos H y L	—	Anexo XXI, subanexo 6, apéndice 1, del Reglamento (UE) 2017/1151	<i>En el caso de los vehículos sin sistemas de regeneración periódica, este valor será igual a 1»,</i>
-----	--	---	--	--

— se añaden las entradas siguientes:

«69	Valor calorífico del combustible	kWh/l	Anexo XXI, subanexo 6, apéndice 2, del Reglamento (UE) 2017/1151	Valor con arreglo al cuadro A6.Ap2/1 del Reglamento (UE) 2017/1151
70	Consumo de combustible del ensayo WLTP de los vehículos H y L	l/100 km	Anexo XXI, subanexo 7, sección 6, del Reglamento (UE) 2017/1151	Consumo de combustible no equilibrado del ensayo de tipo 1
71	Tensión nominal del REESS	V	Con arreglo a la norma DIN EN 60050-482	En el caso de las baterías de baja tensión descritas en el anexo XXI, subanexo 6, apéndice 2, del Reglamento (UE) 2017/1151
72	Factor de corrección de la familia ATCT	—	Anexo XXI, subanexo 6 bis, del Reglamento (UE) 2017/1151	Factor de corrección de la familia ATCT (corrección a 14 °C)
73	Corrección de la velocidad y la distancia del ensayo WLTP	—	Reglamento (UE) 2017/1151	¿Corrección realizada? 0 = No 1 = Sí
74	Corrección del RCB del ensayo WLTP	—	Anexo XXI, subanexo 6, apéndice 2, del Reglamento (UE) 2017/1151	¿Corrección realizada? 0 = No 1 = Sí
75	Número de ensayos WLTP	1, 2 o 3		Indique si los datos corresponden al primer, segundo o tercer ensayo WLTP
76	Valor de CO <sub>2</sub> WLTP declarado para los vehículos H y/o L	g/km	Declaración del fabricante	Valor WLTP declarado para los vehículos H y L. En ese valor deben incluirse todas las correcciones (si procede)
77	Emisiones de CO <sub>2</sub> WLTP medidas y corregidas para los vehículos H y/o L	g/km	Valores MCO <sub>2,C,5</sub> del anexo I, apéndice 4, del Reglamento (UE) 2017/1151	Emisiones de CO <sub>2</sub> (ciclo mixto) medidas de los vehículos H y L después de todas las correcciones aplicables En caso de que se hayan realizado 2 o 3 ensayos WLTP, deben facilitarse todos los resultados medidos
78	Repetición de los ensayos WLTP	—	Anexo I, punto 2.2 ter, letra b)	Indique qué condiciones de ensayo a que se hace referencia en el punto 2.2 bis, letras a) a d), del anexo I han sido sometidos a un nuevo ensayo.»

c) el punto 3.1.1.1 se modifica como sigue:

i) se suprime la letra a),

ii) en la letra c), el inciso iii) se sustituye por el texto siguiente:

«iii) los datos de entrada especificados en el punto 2.4.»,

iii) se añade el párrafo siguiente:

«El archivo resumen a que se refiere la letra c) se cifrará para garantizar la confidencialidad.»;

d) el punto 3.1.1.2 se sustituye por el texto siguiente:

«3.1.1.2. Archivo de correlación completo

Cuando el informe original de resultados de la correlación se haya elaborado de acuerdo con el punto 3.1.1.1, la autoridad de homologación o, en su caso, el servicio técnico designado, cargará el archivo resumen a que se hace referencia en el punto 3.1.1.1, letra c), a un servidor de la Comisión que enviará al remitente una respuesta (con copia a los servicios competentes de la Comisión), con inclusión de un número entero, entre el 0 y el 99, generado de forma aleatoria, un código de comprobación aleatoria del archivo resumen que vincule de manera inequívoca ese número con el informe original de resultados, firmado digitalmente por el servidor de la Comisión.

La autoridad de homologación o, en su caso, el servicio técnico designado, creará un archivo de correlación completo que incluirá el informe original de resultados de la correlación contemplado en el punto 3.1.1.1 y la respuesta del servidor de la Comisión. El archivo será custodiado por la autoridad de homologación como informe de ensayo de acuerdo con el anexo VIII de la Directiva 2007/46/CE.».

*Artículo 2*

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

El artículo 1, punto 2, letras c) y d), se aplicará a partir del 1 de febrero de 2019.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 18 de diciembre de 2018.

*Por la Comisión*  
*El Presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---