

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2020/1102 DE LA COMISIÓN
de 24 de julio de 2020

relativa a la aprobación de la tecnología utilizada en un motogenerador eficiente de 48 V combinado con un convertidor CC/CC de 48 V/12 V para su uso en turismos y vehículos comerciales ligeros equipados con motor de combustión convencional y en determinados turismos y vehículos comerciales ligeros híbridos eléctricos como tecnología innovadora, de conformidad con el Reglamento (UE) 2019/631 del Parlamento Europeo y del Consejo y por referencia al Nuevo Ciclo de Conducción Europea (NEDC)

(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 24 de octubre de 2019, 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, Renault, Volkswagen AG, Volkswagen Nutzfahrzeuge y los proveedores Valeo Electrical Systems y Mitsubishi Electric Corporation presentaron una solicitud conjunta («la primera solicitud») para la aprobación, como tecnología innovadora, de la tecnología utilizada en un motogenerador eficiente de 48 V combinado con un convertidor CC/CC de 48 V/12 V para su uso en turismos y vehículos comerciales ligeros equipados con un sistema de propulsión con motor de combustión interna de gasolina o gasóleo (sistema de propulsión con motor de combustión interna tradicional) y en algunos vehículos eléctricos híbridos sin carga exterior (VEH-SCE) de esas categorías.
- (2) El 8 de noviembre de 2019, el proveedor Valeo Electrical Systems presentó una solicitud («segunda solicitud») para la aprobación de la misma tecnología, es decir, la tecnología utilizada en un motogenerador eficiente de 48 V combinado con un convertidor CC/CC de 48 V/12 V para su uso en vehículos de las mismas categorías y los mismos sistemas de propulsión.
- (3) Ambas solicitudes se han evaluado de conformidad con el artículo 11 del Reglamento (UE) 2019/631, los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 725/2011 ⁽²⁾ y (UE) n.º 427/2014 ⁽³⁾ de la Comisión 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 ⁽⁴⁾ y el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾ (versión de julio de 2018 ⁽⁶⁾). De conformidad con el artículo 11, apartado 3, del Reglamento (UE) 2019/631, las solicitudes iban acompañadas de un informe de verificación de un organismo independiente y autorizado.
- (4) Ambas solicitudes se refieren a la reducción de las emisiones de CO₂ que no pueden demostrarse mediante mediciones realizadas de conformidad con el Nuevo Ciclo de Conducción Europea (NEDC), establecido en el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión ⁽⁷⁾.

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

⁽⁴⁾ 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 (DO L 140 de 5.6.2009, p. 1).

⁽⁵⁾ Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2011, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros (DO L 145 de 31.5.2011, p. 1).

⁽⁶⁾ <https://circabc.europa.eu/w/browse/f3927eae-29f8-4950-b3b3-d2e700598b52>

⁽⁷⁾ Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica 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 (DO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

- (5) Teniendo en cuenta que ambas solicitudes se refieren a la misma tecnología innovadora y que deben aplicarse las mismas condiciones para su uso en los vehículos considerados, procede abordar ambas solicitudes en una sola decisión.
- (6) El motogenerador de 48 V puede funcionar bien como un motor eléctrico que convierte la energía eléctrica en energía mecánica, o bien como un generador que convierte la energía mecánica en energía eléctrica, es decir, como un alternador estándar. El convertidor CC/CC de 48 V/12 V permite que el motogenerador de 48 V proporcione energía eléctrica a la tensión requerida para alimentar el sistema eléctrico de 12 V del vehículo y/o cargar la batería de 12 V.
- (7) La Comisión ya ha aprobado el motogenerador de alta eficiencia de 48 V combinado con un convertidor CC/CC de 48 V/12 V suministrado por SEG Automotive Germany GmbH como tecnología innovadora para su uso en turismos y vehículos comerciales ligeros con motor de combustión interna convencional y en determinados VEH-SCE de esas categorías mediante sus Decisiones de Ejecución (UE) 2019/313 ⁽⁸⁾ y (UE) 2019/314 ⁽⁹⁾.
- (8) Sobre la base de la experiencia adquirida en la evaluación de las solicitudes presentadas por SEG Automotive Germany GmbH, junto con la información facilitada en el marco de las presentes solicitudes, se ha demostrado de forma satisfactoria y concluyente que un motogenerador eficiente de 48 V combinado con un convertidor CC/CC de 48 V/12 V cumple los criterios que se especifican en el artículo 11, apartado 2, del Reglamento (UE) 2019/631 y los criterios de idoneidad recogidos en el artículo 9, apartado 1, letra a), de los Reglamentos de Ejecución (UE) n.º 725/2011 y (UE) n.º 427/2014.
- (9) La tecnología innovadora debe emplearse en los turismos o en los vehículos comerciales ligeros con motor de combustión interna tradicional, o únicamente en los VEH-SCE de estas categorías en relación con los cuales puedan utilizarse los valores medidos sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ sin corregir, de acuerdo con el anexo 8 del Reglamento n.º 101 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas ⁽¹⁰⁾.
- (10) Ambas solicitudes proponen una metodología de ensayo basada en el «método por separado» que figura en el punto 3 del anexo de las respectivas Decisiones de Ejecución (UE) 2019/313 y (UE) 2019/314.
- (11) La metodología propuesta en la primera solicitud difiere del «método por separado» que figura en dichas Decisiones con respecto al nivel de tensión que debe utilizarse para la medición de la eficiencia del motogenerador de 48 V, que se propone fijar en 48 V en lugar de 52 V. Además, en ambas solicitudes se propone modificar la corriente de salida para la medición de la eficiencia del convertidor CC/CC de 48 V/12 V de manera que la corriente de salida se defina como la mitad de la potencia nominal del convertidor CC/CC dividida por 14,3 V, en lugar de la potencia nominal del convertidor CC/CC dividida por 14,3 V. Por otra parte, en ambas solicitudes se propone introducir un procedimiento de rodaje para el motogenerador de 48 V.
- (12) Con respecto a las modificaciones propuestas del «método por separado» establecido en las Decisiones de Ejecución (UE) 2019/313 y (UE) 2019/314 por lo que se refiere al nivel de tensión para la medición de la eficiencia del motogenerador de 48 V y la corriente de salida para la medición de la eficiencia del convertidor CC/CC de 48 V/12 V, se constata que esas modificaciones pueden dar lugar a resultados menos moderados en términos de reducción de las emisiones de CO₂. Los solicitantes han alegado que las modificaciones están justificadas, ya que serían más

⁽⁸⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2019/313 de la Comisión, de 21 de febrero de 2019, relativa a la aprobación de la tecnología utilizada en un motogenerador de alta eficiencia de 48 V (BRM) más un convertidor CC/CC de 48 V/12 V de SEG Automotive Germany GmbH para su uso en vehículos comerciales ligeros con motor de combustión convencional y en determinados vehículos comerciales ligeros híbridos como tecnología innovadora para la reducción de 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 51 de 22.2.2019, p. 31).

⁽⁹⁾ Decisión de Ejecución (UE) 2019/314 de la Comisión, de 21 de febrero de 2019, relativa a la aprobación de la tecnología utilizada en un motogenerador de alta eficiencia de 48 V (BRM) más un convertidor CC/CC de 48 V/12 V de SEG Automotive Germany GmbH para su uso en turismos con motor de combustión convencional y en determinados turismos híbridos 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 51 de 22.2.2019, p. 42).

⁽¹⁰⁾ 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 M₁ y N₁ 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).

representativas de las condiciones reales de conducción. Sin embargo, las pruebas aportadas en apoyo de esta alegación no pueden considerarse suficientes, debido sobre todo a los escasos estudios realizados para respaldar la solicitud y a la falta de pruebas que justifiquen la modificación de la corriente de salida para la medición de la eficiencia del convertidor CC/CC de 48 V/12 V. En este contexto, cabe considerar que estos aspectos del «método por separado» que figura en el punto 3 del anexo de las respectivas Decisiones de Ejecución (UE) 2019/313 y (UE) 2019/314 no deben modificarse en función de la información facilitada en las solicitudes.

- (13) Por lo que se refiere a la inclusión propuesta en la metodología de ensayo de un procedimiento de rodaje para el motogenerador, ninguna de las dos solicitudes establece con la suficiente precisión cómo deben realizarse dichos rodajes ni cómo deben tenerse en cuenta sus efectos. Dado que la eficiencia del motogenerador eficiente de 48 V, combinado con un convertidor de 48 V/12 V, se determina sobre la base de la media de los resultados de medición, cualquier efecto del rodaje, positivo o negativo, puede tenerse debidamente en cuenta en la determinación de la eficiencia final aumentando, cuando sea necesario, el número de mediciones. En este contexto, no resulta adecuado complementar la metodología de ensayo con un procedimiento adicional específico de rodaje como los propuestos en las solicitudes.
- (14) En este contexto, se considera apropiado que el «método por separado» que figura en el punto 3 del anexo de las respectivas Decisiones de Ejecución (UE) 2019/313 y (UE) 2019/314 deba aplicarse también a efectos de la presente Decisión.
- (15) Los fabricantes deben tener la posibilidad de solicitar a una autoridad de homologación de tipo la certificación de la reducción de las emisiones de CO₂ derivada de la utilización de la tecnología innovadora cuando se cumplan las condiciones establecidas en la presente Decisión. A tal fin, los fabricantes deben asegurarse de que la solicitud de certificación vaya acompañada de un informe de verificación de un organismo independiente y autorizado que confirme que la tecnología innovadora utilizada cumple las condiciones establecidas en la presente Decisión y que la reducción se ha determinado de conformidad con la metodología de ensayo contemplada en la presente Decisión.
- (16) Con el fin de facilitar una instalación más generalizada de la tecnología innovadora en vehículos nuevos, los fabricantes deben también tener la posibilidad de presentar una solicitud única para la certificación de la reducción de las emisiones de CO₂ derivada de varios motogeneradores eficientes de 48 V combinados con convertidores CC/CC de 48 V/12 V. No obstante, conviene asegurar que, cuando se recurra a esa posibilidad, se aplique un mecanismo que solo incentive el despliegue de aquellas ecoinnovaciones que obtengan las mayores reducciones de las emisiones de CO₂.
- (17) Corresponde a la autoridad de homologación de tipo verificar exhaustivamente que se cumplen las condiciones para la certificación de la reducción de las emisiones de CO₂ derivada del uso de una tecnología innovadora tal y como se especifican en la presente Decisión. Cuando se expida dicha certificación, la autoridad responsable de la homologación de tipo debe garantizar que todos los elementos tenidos en cuenta en la certificación queden registrados en un informe de ensayo y se conserven junto con el informe de verificación y que esa información se ponga a disposición de la Comisión cuando esta la solicite.
- (18) A fin de determinar el código general de las ecoinnovaciones que debe emplearse en los correspondientes documentos de homologación de tipo de conformidad con los anexos I, VIII y IX de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾, es preciso atribuir un código individual a la tecnología innovadora.
- (19) A partir de 2021, el cumplimiento por parte de los fabricantes de sus objetivos de emisiones específicas de CO₂ en virtud del Reglamento (UE) 2019/631 se establecerá sobre la base de las emisiones de CO₂ determinadas con arreglo al procedimiento de ensayo de vehículos ligeros armonizado a nivel mundial (WLTP) descrito en el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión ⁽²⁾. Las reducciones de las emisiones de CO₂ derivadas de la tecnología innovadora certificada mediante referencia a la presente Decisión pueden, por tanto, tenerse en cuenta para el cálculo de las emisiones medias específicas de CO₂ de los fabricantes solo en relación con el año natural 2020.

⁽¹⁾ Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

⁽²⁾ 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 LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

Tecnología innovadora

Queda aprobada como tecnología innovadora a tenor del artículo 11 del Reglamento (UE) 2019/631 la tecnología utilizada en motogeneradores eficientes de 48 V combinados con convertidores CC/CC de 48 V/12 V, teniendo en cuenta que las reducciones de las emisiones de CO₂ que permite obtener solo están parcialmente cubiertas por el procedimiento de ensayo normalizado establecido en el Reglamento (CE) n.º 692/2008, y siempre que dicha tecnología se ajuste a lo siguiente:

- a) esté instalada en turismos (M₁) o en vehículos comerciales ligeros (N₁) con motores de combustión interna que funcionen con gasolina o gasóleo (vehículos de las categorías M₁ y N₁ con motor de combustión interna convencional), o en vehículos eléctricos híbridos sin carga exterior (VEH-SCE) de las categorías M₁ o N₁ en relación con los cuales puedan utilizarse los valores medidos sobre el consumo de combustible y las emisiones de CO₂ sin corregir, de acuerdo con el anexo 8 del Reglamento n.º 101 de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas;
- b) su eficiencia, que es el producto de la eficiencia del motogenerador de 48 V y la eficiencia del convertidor CC/CC de 48 V/12 V, determinada de conformidad con el punto 3.3 del anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2019/313 o el punto 3.3 del anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2019/314, sea, como mínimo:
 - i) el 73,8 % en el caso de vehículos de gasolina que no sean vehículos con turbocompresor,
 - ii) el 73,4 % en el caso de vehículos de gasolina con turbocompresor,
 - iii) el 74,2 % en el caso de vehículos de gasóleo.

Artículo 2

Solicitud de certificación de la reducción de las emisiones de CO₂

1. Un fabricante podrá solicitar a una autoridad de homologación de tipo la certificación de la reducción de las emisiones de CO₂ derivada del uso de la tecnología aprobada de conformidad con el artículo 1 («tecnología innovadora») mediante referencia a la presente Decisión.
2. El fabricante se asegurará de que la solicitud de certificación vaya acompañada de un informe de verificación de un organismo independiente y autorizado que confirme que la tecnología se ajusta a lo dispuesto en el artículo 1, letras a) y b).
3. Cuando se haya certificado la reducción de conformidad con el artículo 3, el fabricante se asegurará de que la reducción certificada de las emisiones de CO₂ y el código de ecoinnovación a que se refiere el artículo 4, apartado 1, queden consignados en el certificado de conformidad de los vehículos considerados.

Artículo 3

Certificación de la reducción de las emisiones de CO₂

1. La autoridad de homologación de tipo se asegurará de que la reducción de las emisiones de CO₂ lograda con el uso de la tecnología innovadora haya sido determinada utilizando la metodología contemplada en los puntos 3, 5 y 6 del anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2019/313, en el caso de los vehículos comerciales ligeros, o en los puntos 3, 5 y 6 del anexo de la Decisión de Ejecución (UE) 2019/314, en el caso de los turismos.
2. Cuando un fabricante solicite la certificación de la reducción de las emisiones de CO₂ para más de un tipo de motogenerador de 48 V combinado con un convertidor CC/CC de 48 V/12 V en relación con una versión del vehículo, la autoridad de homologación de tipo determinará cuál de los motogeneradores de 48 V combinado con un convertidor CC/CC de 48 V/12 V sometidos a ensayo ofrece la reducción de CO₂ más baja. Ese valor se utilizará para el fin establecido en el apartado 4.
3. La autoridad de homologación de tipo consignará la reducción certificada de las emisiones de CO₂ determinada de acuerdo con los apartados 1 y 2 y el código de ecoinnovación a que se refiere el artículo 4, apartado 1, en la correspondiente documentación de homologación de tipo.
4. La autoridad de homologación de tipo registrará todos los elementos considerados para la certificación en un informe de ensayo y los conservará junto con el informe de verificación mencionado en el artículo 2, apartado 2, y pondrá dicha información a disposición de la Comisión a petición de esta.

5. La autoridad de homologación de tipo únicamente certificará la reducción de las emisiones de CO₂ derivada del uso de la tecnología innovadora si concluye que la tecnología innovadora se ajusta a lo dispuesto en el artículo 1, letras a) y b), y si la reducción de las emisiones de CO₂ lograda es igual o superior a 1 g de CO₂/km, como se especifica en el artículo 9, apartado 1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 725/2011 en el caso de los turismos, o en el artículo 9, apartado 1, letra a), del Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014 en el caso de los vehículos comerciales ligeros.

Artículo 4

Código de ecoinnovación

1. Se asigna el código de ecoinnovación n.º 31 a la tecnología innovadora aprobada por la presente Decisión.
2. La reducción certificada de las emisiones de CO₂ registrada mediante referencia a ese código de ecoinnovación únicamente podrá tenerse en cuenta en el cálculo de las emisiones medias específicas de los fabricantes en el año natural 2020.

Artículo 5

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 24 de julio de 2020.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN
