

Automoción

Novedad legislativa.

Se proyecta un nuevo marco normativo en el seno de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (por sus siglas en inglés «UNECE») sobre los requisitos de durabilidad de las baterías de los vehículos eléctricos

El presente artículo, resume las prescripciones técnicas relativas a los requisitos de durabilidad de las baterías equipadas en coches eléctricos previstas en el Proyecto de Reglamento Técnico Mundial elaborado por de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa.

AINARA RENTERÍA TAZO

Responsable del Sector de Automoción

Of counsel de GA_P

Desde Gómez-Acebo & Pombo, seguimos de cerca los avances del Grupo de Trabajo sobre Vehículos Eléctricos y Medio Ambiente de la UNECE, que ha redactado una propuesta de Reglamento Técnico Mundial¹, al objeto de proporcionar un método armonizado para establecer y verificar los requisitos mínimos de rendimiento de las baterías de los vehículos eléctricos puros («PEV») y de los híbridos de carga externa («OVC-HEV»), para, de tal manera, maximizar la información proporcionada a los titulares de tales vehículos sobre el estado de las baterías que dichos vehículos incorporan y permitir un seguimiento y monitoreo de las mismas por parte de las

autoridades de los países que se adhieran a dicho texto normativo.

Dicha propuesta normativa se someterá a votación en la sesión WP.29 del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos en marzo de 2022, por lo que su actual redacción podrá verse modificada. No obstante, a efectos de anticipar los efectos de la futura normativa, resumimos los principales puntos que ésta recoge.

- **Ámbito de aplicación:** el Proyecto de Reglamento Técnico Mundial («PRTM»), prevé su aplicación a vehículos de categorías 1-2 y 2 de masa máxima en carga de 3.855 kilos y

¹ <https://unece.org/sites/default/files/2021-10/GRPE-84-01e%20-%20clean.pdf>

de categoría 1-1 que sean PEV u OCV-HEV, que —asimismo— tengan una batería instalada de origen.

- **Prescripciones técnicas:** el PRTM determina las siguientes obligaciones para los fabricantes de vehículos:

- De un lado, la obligación de incluir en los vehículos sistemas de monitorización de a) el estado del rango certificado de las baterías; y b) el estado de energía certificada (por sus siglas en inglés, «SOCR» (*State of Certified Range*) y «SOCE» (*State of Certified Energy*):

Tales sistemas de monitorización deberán funcionar durante la vida útil de los vehículos que los equipen, siendo la funcionalidad de a) los sistemas SOCR, el mantenimiento de una estimación del rango certificado de la autonomía de la batería; y b) los sistemas SOCE, la llevanza de la estimación del estado de la energía certificada. Para ambos sistemas de monitorización, la certificación, tanto de la (autonomía) como del estado de la energía, requerirá la superación de los procedimientos de ensayo establecidos en los anexos del propio PRTM.

El fabricante deberá fijar los algoritmos mediante los cuales se determinen los valores para los sistemas SOCR y el SOCE, debiendo —asimismo— procurar una periódica actualización de éstos (opcionalmente mediante sistemas «over the air») para asegurar la precisión de sus mediciones.

El PRTM establece, asimismo, que los fabricantes deberán prever mecanis-

mos para informar a los usuarios de los vehículos de los valores SOCE más actualizados, obligando a los fabricantes a mostrar dicha información mediante las interfaces que éstos equipen (i.e., el sistema de infoentretenimiento, indicadores en el cuadro de instrumentos, aplicaciones móviles, etc.).

- De otro lado, el PRTM establece los requisitos mínimos de rendimiento de las baterías que equipen los vehículos, mediante la representación de los valores mínimos permitidos para los sistemas SOCE y SOCR en puntos específicos de la vida útil del vehículo. La actual redacción del PRTM únicamente fija las prescripciones para el SOCE, estableciendo la obligación de los fabricantes de certificar que las baterías instaladas en sus vehículos perderán menos del 20% de su capacidad inicial en 5 años o 100.000 km y menos del 30% en 8 años o 160.000 km. No parece que esto suponga tener que hacer grandes ajustes al estado de compromiso que tienen muchos fabricantes en relación con sus baterías a día de hoy.
- Finalmente, el PRTM obliga a que los fabricantes lleven a cabo procedimientos de verificación sobre a) los sistemas de monitorización SOCR y SOCE; y b) la durabilidad de las baterías, fijando la propia normativa las prescripciones técnicas y parámetros para la realización de dichas verificaciones:

- **La verificación** de los monitores SOCR y SOCE con una frecuencia que se acordará con las pertinentes autoridades nacionales, pudiendo ser ésta de hasta 5 años (o

100 mil kilómetros), u 8 años (o 160 mil kilómetros) tras la venta del último vehículo de cada tipo de monitores.

A tal efecto, los fabricantes deberán informar de los resultados de tales verificaciones a las referidas autoridades, quienes podrán decidir si procederán a su propia verificación de los monitores SOCR y SOCE, o bien optarán por requerir más información a los fabricantes.

- **Por lo que a la verificación sobre la durabilidad de las baterías se refiere, los fabricantes facilitarán —anualmente— la información estadística prevista por el PRTM.**

Dicha información deberá ser puesta a disposición de las autoridades nacionales en el formato que éstas y los propios fabricantes acuerden (i.e., informes anuales sobre las reclamaciones de garantía y estadísticas anuales sobre las reparaciones, tanto de las

baterías como de otros sistemas que puedan influir en el consumo de energía eléctrica). Esta información se facilitará una vez al año —para cada tipo de batería— durante un periodo de 5 años (o 100 mil kilómetros), u 8 años (o 160 mil kilómetros).

En caso de que los referidos sistemas no superen la evaluación realizada por las autoridades pertinentes, se entenderá que éstos no informan con exactitud de su durabilidad, por lo que los fabricantes deberán tomar **las medidas correctivas previstas** en el propio PRTM para su subsanación. Lo anterior supondrá que los fabricantes deberán acordar con las autoridades nacionales si se procede a la sustitución, reparación o actualización del software de los sistemas para procurar así su adecuado funcionamiento.

Por último, el hecho de que la información sobre el estado de la batería sea información que deba ponerse a disposición del titular del vehículo, proporcionará datos muy valiosos y relevantes para el mercado de vehículos usados de segunda mano.