ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2021/488 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 22ας Μαρτίου 2021

για την τροποποίηση των εκτελεστικών αποφάσεων (ΕΕ) 2020/174 και (ΕΕ) 2020/1167 όσον αφορά τη χρήση των εγκεκριμένων καινοτόμων τεχνολογιών σε ορισμένα επιβατικά αυτοκίνητα και σε ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ικανά να κινούνται με υγραέριο, συμπιεσμένο φυσικό αέριο και E85

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές CO_2 από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 ([1]), και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στις 9 Ιουλίου 2020 οι κατασκευαστές 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 και OPEL Automobile GmbH υπέβαλαν από κοινού αίτηση, σύμφωνα με το άρθρο 12α του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011 της Επιτροπής ([2]) και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 427/2014 της Επιτροπής ([3]), για τροποποίηση της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2020/174 της Επιτροπής ([4]), ώστε οι αποδοτικοί εναλλάκτες 12 Volt, που εγκρίθηκαν ως καινοτόμου τεχνολογίας βάσει της εν λόγω απόφασης, να χρησιμοποιούνται επίσης σε επιβατικά αυτοκίνητα και σε ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης ικανά να κινούνται με υγραέριο (LPG), συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) και E85.

(2) Στις 11 Δεκεμβρίου 2020 οι κατασκευαστές Ford-Werke GmbH, Honda Motor Europe Ltd και Renault SA υπέβαλαν από κοινού αίτηση, σύμφωνα με το άρθρο 12α του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011 της Επιτροπής και του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 427/2014 της Επιτροπής, για την τροποποίηση της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2020/1167 της Επιτροπής ([5]), ώστε να χρησιμοποιούνται επίσης αποδοτικοί κινητήρες-γεννήτριες 48 Volt συνδυασμένοι με μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48 Volt/12 Volt, που εγκρίθηκαν ως καινοτόμου τεχνολογίας βάσει της εν λόγω απόφασης, σε επιβατικά αυτοκίνητα με κινητήρα εσωτερικής καύσης και σε ορισμένα υβριδικά ηλεκτρικά επιβατικά αυτοκίνητα ικανά να κινούνται με LPG, CNG και E85.

(3) Η Επιτροπή αξιολόγησε και τις δύο αιτήσεις σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 725/2011, με τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 427/2014, καθώς και με τις τεχνικές κατευθυντήριες γραμμές για τη σύνταξη αιτήσεων για την έγκριση καινοτομικών τεχνολογιών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 510/2011 (έκδοση Ιουλίου 2018) ([6]).

([1]) ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13.

([2]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 725/2011 της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 2011, σχετικά με την καθιέρωση διαδικασίας για την έγκριση και πιστοποίηση καινοτομικών τεχνολογιών για τον περιορισμό των εκπομπών CO_2 από επιβατικά οχήματα κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 194 της 26.7.2011, σ. 19).

([3]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 427/2014 της Επιτροπής, της 25ης Απριλίου 2014, σχετικά με την καθιέρωση διαδικασίας για την έγκριση και πιστοποίηση καινοτομικών τεχνολογιών για τον περιορισμό των εκπομπών CO_2 από ελαφρά εμπορικά οχήματα κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 125 της 26.4.2014, σ. 57).

([4]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2020/174 της Επιτροπής, της 6ης Φεβρουαρίου 2020, για την έγκριση της τεχνολογίας που χρησιμοποιείται σε αποδοτικούς εναλλάκτες 12 Volt για χρήση σε ορισμένα επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ως καινοτόμου τεχνολογίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 35 της 7.2.2020, σ. 13).

([5]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2020/1167 της Επιτροπής, της 6ης Αυγούστου 2020, για την έγκριση της τεχνολογίας που χρησιμοποιείται σε αποδοτικό κινητήρα-γεννήτρια 48 Volt συνδυασμένο με μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48 Volt/12 Volt για χρήση σε επιβατικά αυτοκίνητα με συμβατικό κινητήρα καύσης και σε ορισμένα υβριδικά ηλεκτρικά επιβατικά αυτοκίνητα, καθώς και σε ελαφρά εμπορικά οχήματα, ως καινοτόμου τεχνολογίας σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 258 της 7.8.2020, σ. 15).

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

(4) Δεδομένου ότι και οι δύο αιτήσεις αφορούν την αποσαφήνιση της χρήσης καινοτόμων τεχνολογιών σε οχήματα ικανά να κινούνται με LPG, CNG και E85, είναι σκόπιμο να εξεταστούν οι εν λόγω αιτήσεις σε μία ενιαία εκτελεστική απόφαση.

(5) Όσον αφορά και τις δύο αιτήσεις, είναι σκόπιμο να διευκρινιστεί ότι η μείωση των εκπομπών CO_2 από τις καινοτόμες τεχνολογίες μπορεί να προσδιοριστεί και όταν εφαρμόζονται σε οχήματα που κινούνται με LPG, CNG και E85. Συνεπώς, με την επιφύλαξη της προσθήκης ορισμένων ειδικών για το κάθε καύσιμο παραγόντων, οι μεθοδολογίες για τον προσδιορισμό της μείωσης των εκπομπών CO_2, όπως ορίζεται στις εκτελεστικές αποφάσεις (ΕΕ) 2020/174 και (ΕΕ) 2020/1167, θεωρούνται κατάλληλες για τον προσδιορισμό της μείωσης των εκπομπών CO_2 που συνδέεται με τη χρήση των αντίστοιχων καινοτόμων τεχνολογιών για οχήματα που κινούνται με τα εν λόγω καύσιμα.

(6) Ωστόσο, όσον αφορά το E85, λόγω της περιορισμένης διαθεσιμότητάς του στην αγορά της Ένωσης συνολικά, δεν είναι σκόπιμο να γίνει διάκριση αυτού του τύπου καυσίμου από τη βενζίνη για τους σκοπούς των μεθοδολογιών για τον προσδιορισμό της μείωσης των εκπομπών CO_2.

(7) Επομένως, οι εκτελεστικές αποφάσεις (ΕΕ) 2020/174 και (ΕΕ) 2020/1167 θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2020/174

Η εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2020/174 τροποποιείται ως εξής:

1) το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) έχει τοποθετηθεί σε επιβατικά αυτοκίνητα με κινητήρα εσωτερικής καύσης (M_1) και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N_1) ικανά να κινούνται με βενζίνη, πετρέλαιο, υγραέριο (LPG), συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) ή E85 ή με συνδυασμό των εν λόγω καυσίμων·»·

β) το στοιχείο γ) τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία i) και ii) αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«i) 73,8 % για τα βενζινοκίνητα οχήματα ή τα οχήματα που κινούνται με E85, εκτός των οχημάτων με στροβιλοσυμπιεστή·

ii) 73,4 % για τα βενζινοκίνητα οχήματα ή τα οχήματα που κινούνται με E85 με στροβιλοσυμπιεστή·»

ii) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία iv) έως vii):

«iv) 74,6 % για τα οχήματα που κινούνται με LPG, εκτός των οχημάτων με στροβιλοσυμπιεστή·

v) 74,1 % για τα οχήματα που κινούνται με LPG με στροβιλοσυμπιεστή·

vi) 76,3 % για τα οχήματα που κινούνται με CNG, εκτός των οχημάτων με στροβιλοσυμπιεστή·

vii) 75,7 % για τα οχήματα που κινούνται με CNG με στροβιλοσυμπιεστή.»·

2) στο άρθρο 3 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 3α:

«3α. Όταν η καινοτόμος τεχνολογία τοποθετείται σε όχημα δύο καυσίμων ή πλειοκαύσιμο όχημα, η αρχή έγκρισης καταγράφει τη μείωση των εκπομπών CO_2 ως εξής:

α) για όχημα δύο καυσίμων που χρησιμοποιεί βενζίνη και αέρια καύσιμα, την τιμή της μείωσης των εκπομπών CO_2 όσον αφορά το LPG ή το CNG·

β) για πλειοκαύσιμο όχημα που χρησιμοποιεί βενζίνη και E85, την τιμή της μείωσης των εκπομπών CO_2 όσον αφορά τη βενζίνη.»·

3) το παράρτημα τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα I της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 2

Τροποποιήσεις της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2020/1167

Η εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2020/1167 τροποποιείται ως εξής:

1) το άρθρο 1 τροποποιείται ως εξής:

α) το στοιχείο α) αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«α) χρησιμοποιείται σε επιβατικά αυτοκίνητα (M_1) ή ελαφρά επαγγελματικά οχήματα (N_1) με τα ακόλουθα χαρακτηριστικά:

i) οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης (συμβατικά οχήματα ICE) ικανά να κινούνται με βενζίνη, πετρέλαιο, υγραέριο (LPG), συμπιεσμένο φυσικό αέριο (CNG) ή E85 ή συνδυασμό των εν λόγω καυσίμων·

ii) υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα μη εξωτερικής φόρτισης ικανά να κινούνται με τα καύσιμα που αναφέρονται στο σημείο i) για τα οποία επιτρέπεται η χρήση μη διορθωμένων τιμών μέτρησης όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές CO_2 σύμφωνα με το παράρτημα XXI υποπαράρτημα 8 προσάρτημα 2 σημείο 1.1.4 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151.»·

β) το στοιχείο β) τροποποιείται ως εξής:

i) τα σημεία και ιαντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«i) 73,8 % για τα βενζινοκίνητα οχήματα ή τα οχήματα που κινούνται με E85, εκτός των οχημάτων με στροβιλοσυμπιεστή·

ii) 73,4 % για τα βενζινοκίνητα οχήματα ή τα οχήματα που κινούνται με E85 με στροβιλοσυμπιεστή·»

ii) προστίθενται τα ακόλουθα σημεία iv) έως vii):

«iv) 74,6 % για τα οχήματα που κινούνται με LPG, εκτός των οχημάτων με στροβιλοσυμπιεστή·

v) 74,1 % για τα οχήματα που κινούνται με LPG με στροβιλοσυμπιεστή·

vi) 76,3 % για τα οχήματα που κινούνται με CNG, εκτός των οχημάτων με στροβιλοσυμπιεστή·

vii) 75,7 % για τα οχήματα που κινούνται με CNG με στροβιλοσυμπιεστή.»·

2) στο άρθρο 3 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 3α:

«3α. Όταν η καινοτόμος τεχνολογία τοποθετείται σε όχημα δύο καυσίμων ή πλειοκαύσιμο όχημα, η αρχή έγκρισης καταγράφει τη μείωση των εκπομπών CO_2 ως εξής:

α) για όχημα δύο καυσίμων που χρησιμοποιεί βενζίνη και αέρια καύσιμα, την τιμή της μείωσης των εκπομπών CO_2 όσον αφορά το LPG ή το CNG·

β) για πλειοκαύσιμο όχημα που χρησιμοποιεί βενζίνη και E85, την τιμή της μείωσης των εκπομπών CO_2 όσον αφορά τη βενζίνη.»

3) Το παράρτημα τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα II της παρούσας απόφασης.

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Βρυξέλλες, 22 Μαρτίου 2021.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ I

Το παράρτημα της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2020/174 τροποποιείται ως εξής:

1) το σημείο 6 τροποποιείται ως εξής:

α) ο πίνακας 2 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Πίνακας 2

Κατανάλωση πραγματικής ισχύος

Τύπος κινητήρα	Κατανάλωση πραγματικής ισχύος (V_{pe}) [l/kWh]
Βενζινοκινητήρας/κινητήρας E85	0,264
Βενζινοκινητήρας/κινητήρας E85 με υπερπλήρωση	0,280
Πετρελαιοκινητήρας	0,220
Κινητήρας LPG	0,342
Κινητήρας LPG με υπερπλήρωση	0,363
	Κατανάλωση πραγματικής ισχύος (V_{pe}) [m^3/kWh]
Κινητήρας CNG (G20)	0,259
Κινητήρας CNG (G20) με υπερπλήρωση	0,275»·

β) ο πίνακας 3 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Πίνακας 3

Συντελεστής μετατροπής καυσίμου (CF)

Είδος καυσίμου	Συντελεστής μετατροπής (CF) [gCO_2/l]
Βενζίνη/E85	2 330
Πετρέλαιο	2 640
LPG	1 629
	Συντελεστής μετατροπής (CF) [gCO_2/m^3]
CNG (G20)	1 795»·

2) το σημείο 8 τροποποιείται ως εξής:

ο πίνακας 4 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Πίνακας 4

Διόρθωση CO_2 λόγω της επιπλέον μάζας

Βενζίνη/E85 (ΔCO_{2mP}) [g CO_2/km]	0,0277•Δm
Πετρέλαιο (ΔCO_{2mD}) [g CO_2/km]	0,0383•Δm
LPG (ΔCO_{2mLPG}) [g CO_2/km]	0,0251•Δm
CNG ($\Delta CO2_{mCNG(G20)}$) [g CO_2/km]	0,0209•Δm».

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ II

Το παράρτημα της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2020/1167 τροποποιείται ως εξής:

1) στο σημείο 3.2, οι πίνακες 2 και 3 αντικαθίστανται από τους ακόλουθους πίνακες:

«Πίνακας 2

Κατανάλωση πραγματικής ισχύος

Τύπος κινητήρα	Κατανάλωση πραγματικής ισχύος (V_{pe}) [l/kWh]
Βενζινοκινητήρας/κινητήρας E85	0,264
Βενζινοκινητήρας/κινητήρας E85 με υπερπλήρωση	0,280
Πετρελαιοκινητήρας	0,220
Κινητήρας LPG	0,342
Κινητήρας LPG με υπερπλήρωση	0,363
	Κατανάλωση πραγματικής ισχύος (V_{pe}) [m^3/kWh]
Κινητήρας CNG (G20)	0,259
Κινητήρας CNG (G20) με υπερπλήρωση	0,275

Πίνακας 3

Συντελεστής μετατροπής καυσίμου (CF)

Είδος καυσίμου	Συντελεστής μετατροπής (CF) [gCO_2/l]
Βενζίνη/E85	2 330
Πετρέλαιο	2 640
LPG	1 629
	Συντελεστής μετατροπής (CF) [gCO_2/m^3]
CNG (G20)	1 795»·;

2) στο σημείο 3.5, ο πίνακας 4 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Πίνακας 4

Διόρθωση CO_2 λόγω της επιπλέον μάζας

Βενζίνη/E85 (ΔCO_{2mP}) [g CO_2/km]	0,0277•Δm
Πετρέλαιο (ΔCO_{2mD}) [g CO_2/km]	0,0383•Δm
LPG (ΔCO_{2mLPG}) [g CO_2/km]	0,0251•Δm
CNG ($\Delta CO_{2mCNG(G20)}$) [g CO_2/km]	0,0209•Δm».