DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2021/488 DE LA COMMISSION

du 22 mars 2021

modifiant les décisions d'exécution (UE) 2020/174 et (UE) 2020/1167 en ce qui concerne l'utilisation des technologies innovantes approuvées dans certaines voitures particulières et dans les véhicules utilitaires légers capables de fonctionner au gaz de pétrole liquéfié, au gaz naturel comprimé et au E85

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) nº 443/2009 et (UE) nº 510/2011 ([1]), et notamment son article 11, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

(1) Le 9 juillet 2020, les constructeurs Škoda Auto a.s, Ford-Werke GmbH, Groupe Renault, FCA Italy S.p.A, SEAT S.A., Volkswagen AG, Automobiles Citroen, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA et OPEL Automobile GmbH ont présenté, conformément à l'article 12 *bis* du règlement d'exécution (UE) nº 725/2011 de la Commission ([2]) et au règlement d'exécution (UE) nº 427/2014 de la Commission ([3]), une demande conjointe en vue de la modification de la décision d'exécution (UE) 2020/174/UE de la Commission ([4]) afin que les alternateurs 12 volts à haut rendement homologués en tant que technologie innovante au titre de cette décision soient également utilisés pour les voitures particulières à moteur à combustion interne et pour les véhicules utilitaires légers pouvant fonctionner au gaz de pétrole liquéfié (GPL), au gaz naturel comprimé (GNC) ou à l'E85.

(2) Le 11 décembre 2020, les constructeurs Ford-Werke GmbH, Honda Motor Europe Ltd et Renault SA ont présenté, conformément à l'article 12 *bis* du règlement d'exécution (UE) nº 725/2011 et au règlement d'exécution (UE) nº 427/2014, une demande conjointe en vue de la modification de la décision d'exécution (UE) 2020/1167/UE de la Commission ([5]) afin que des alternodémarreurs 48 volts à haut rendement combinés à des convertisseurs 48 volts/12 volts CC/CC, approuvés en tant que technologie innovante en vertu de ladite décision, soient également utilisés dans les moteurs à combustion interne et dans certaines voitures particulières et certains véhicules utilitaires légers hybrides électriques pouvant fonctionner au GPL, au GNC et à l'E85.

(3) La Commission a examiné ces deux demandes conformément à l'article 11 du règlement (UE) 2019/631, au règlement d'exécution (UE) nº 725/2011 de la Commission, au règlement d'exécution (UE) nº 427/2014, ainsi qu'aux directives techniques pour l'élaboration des demandes d'approbation de technologies innovantes conformément au règlement (CE) nº 443/2009 et au règlement (UE) nº 510/2011 (version de juillet 2018) ([6]).

([1]) JO L 111 du 25.4.2019, p. 13.

([2]) Règlement d'exécution (UE) nº 725/2011 de la Commission du 25 juillet 2011 établissant une procédure d'approbation et de certification des technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO_2 des voitures particulières, conformément au règlement (CE) nº 443/2009 du Parlement européen et du Conseil (JO L 194 du 26.7.2011, p. 19).

([3]) Règlement d'exécution (UE) nº 427/2014 de la Commission du 25 avril 2014 établissant une procédure d'approbation et de certification des technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO_2 des véhicules utilitaires légers, conformément au règlement (UE) nº 510/2011 du Parlement européen et du Conseil (JO L 125 du 26.4.2014, p. 57).

([4]) Décision d'exécution (UE) 2020/174 de la Commission du 6 février 2020 relative à l'approbation, en tant que technologie innovante, de la technologie utilisée dans les alternateurs 12 volts à haut rendement destinés à certaines voitures particulières et certains véhicules utilitaires légers, conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil (JO L 35 du 7.2.2020, p. 13).

([5]) Décision d'exécution (UE) 2020/1167 de la Commission du 6 août 2020 relative à l'approbation de la technologie utilisée dans un alternodémarreur 48 volts à haut rendement combiné à un convertisseur 48 volts/12 volts CC/CC destiné à équiper les voitures particulières et les véhicules utilitaires légers à moteur à combustion classique ainsi que certaines voitures particulières et certains véhicules utilitaires légers hybrides électriques, en tant que technologie innovante, conformément au règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil (JO L 258 du 7.8.2020, p. 15).

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

(4) Étant donné que les deux demandes concernent la clarification de l'utilisation des technologies innovantes dans les véhicules capables de fonctionner au GPL, au GNC et à l'E85, il convient de les traiter dans une décision d'exécution unique.

(5) En ce qui concerne ces deux demandes, il convient de préciser que la réduction des émissions de CO_2 résultant des technologies innovantes peut également être déterminée lorsqu'elles sont installées sur des véhicules fonctionnant au GPL, au GNC et à l'E85. Sous réserve de l'ajout de certains facteurs spécifiques aux carburants, les méthodes de détermination des réductions des émissions de CO_2 définies dans les décisions d'exécution (UE) 2020/174 et (UE) 2020/1167 sont donc jugées appropriées pour déterminer les réductions d'émissions de CO_2 associées à l'utilisation des technologies innovantes respectives pour les véhicules fonctionnant avec ces carburants.

(6) En ce qui concerne l'E85, en raison de sa disponibilité limitée sur le marché de l'Union dans son ensemble, il n'est toutefois pas approprié de distinguer ce type de carburant de l'essence aux fins des méthodes permettant de déterminer les économies de CO_2.

(7) Il convient dès lors de modifier les décisions d'exécution (UE) 2020/174 et (UE) 2020/1167 en conséquence,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

Modifications de la décision d'exécution (UE) 2020/174

La décision d'exécution (UE) 2020/174 est modifiée comme suit:

1) L'article 1er est modifié comme suit:

   a) le point a) est remplacé par le texte suivant:

      «a) elle est installée dans des voitures particulières à moteur à combustion interne (M_1) et des véhicules utilitaires légers (N_1) capables de fonctionner à l'essence, au diesel, au gaz de pétrole liquéfié (GPL), au gaz naturel comprimé (GNC) ou à l'E85 ou à une combinaison de ces carburants;»

   b) le point c) est modifié comme suit:

      i) les points i) et ii) sont remplacés par le texte suivant:

         «i) 73,8 % pour les véhicules à moteur non turbocompressé fonctionnant à l'essence ou à l'E85;

         ii) 73,4 % pour les véhicules à moteur turbocompressé fonctionnant à l'essence ou à l'E85;»

      ii) les points iv)) à vii) suivants sont ajoutés:

         «iv) 74,6 % pour les véhicules à moteur non turbocompressé fonctionnant au GPL;

         v) 74,1 % pour les véhicules à moteur turbocompressé fonctionnant au GPL;

         vi) 76,3 % pour les véhicules à moteur non turbocompressé fonctionnant au GNC;

         vii) 75,7 % pour les véhicules à moteur turbocompressé fonctionnant au GNC.»

2) À l'article 3, le paragraphe 3 *bis* suivant est inséré:

   «3 *bis* Lorsque la technologie innovante équipe un véhicule bicarburant ou à carburant modulable, l'autorité chargée de la réception enregistre la réduction certifiée des émissions de CO_2 comme suit:

   a) pour un véhicule bicarburant utilisant de l'essence et des carburants gazeux, la valeur de la réduction des émissions de CO_2 en ce qui concerne le GPL ou le GNC;

   b) pour un véhicule à carburant modulable utilisant de l'essence et de l'E85, la valeur de la réduction des émissions de CO_2 en ce qui concerne l'essence.»

3) L'annexe est modifiée conformément à l'annexe I de la présente décision.

Article 2

Modifications de la décision d'exécution (UE) 2020/1167

La décision d'exécution (UE) 2020/1167 est modifiée comme suit:

1) L'article 1er est modifié comme suit:

a) le point a) est remplacé par le texte suivant:

«a) elle est utilisée dans les voitures particulières (M_1) ou les véhicules utilitaires légers (N_1) présentant les caractéristiques suivantes:

i) véhicules mus par un moteur à combustion interne (véhicule à combustion interne classique) capables de fonctionner à l'essence, au diesel, au gaz de pétrole liquéfié (GPL), au gaz naturel comprimé (GNC) ou à l'E85, ou à une combinaison de ces carburants;

ii) véhicules électriques hybrides non rechargeables de l'extérieur capables de fonctionner avec les carburants visés au point i) pour lesquels l'utilisation de valeurs non corrigées de consommation de carburant et d'émissions de CO_2 est autorisée conformément à l'annexe XXI, sous-annexe 8, appendice 2, point 1.1.4, du règlement (UE) 2017/1151.»

b) le point b) est modifié comme suit:

i) les points et isont remplacés par le texte suivant:

«i) 73,8 % pour les véhicules à moteur non turbocompressé fonctionnant à l'essence ou à l'E85;

ii) 73,4 % pour les véhicules à moteur turbocompressé fonctionnant à l'essence ou à l'E85;»

ii) les points iv) à vii) suivants sont ajoutés:

«iv) 74,6 % pour les véhicules à moteur non turbocompressé fonctionnant au GPL;

v) 74,1 % pour les véhicules à moteur turbocompressé fonctionnant au GPL;

vi) 76,3 % pour les véhicules à moteur non turbocompressé fonctionnant au GNC;

vii) 75,7 % pour les véhicules à moteur turbocompressé fonctionnant au GNC.»

2) À l'article 3, le paragraphe 3 *bis* suivant est inséré:

«3 *bis* Lorsque la technologie innovante équipe un véhicule bicarburant ou à carburant modulable, l'autorité chargée de la réception enregistre la réduction certifiée des émissions de CO_2 comme suit:

a) pour un véhicule bicarburant utilisant de l'essence et des carburants gazeux, la valeur de la réduction des émissions de CO_2 en ce qui concerne le GPL ou le GNC;

b) pour un véhicule à carburant modulable utilisant de l'essence et de l'E85, la valeur de la réduction des émissions de CO_2 en ce qui concerne l'essence.»

3) L'annexe est modifiée conformément à l'annexe II de la présente décision.

Article 3

Entrée en vigueur

La présente décision entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le 22 mars 2021.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE I

L'annexe de la décision d'exécution (UE) 2020/174 est modifiée comme suit:

1) le point 6 est modifié comme suit:

a) le tableau 2 est remplacé par le tableau suivant:

«Tableau 2

Consommation spécifique

Type de moteur	Consommation spécifique (V_{pe}) [l/kWh]
Essence/E85	0,264
Essence/E85 turbo	0,280
Diesel	0,220
GPL	0,342
GPL turbo	0,363
	Consommation spécifique (V_{pe}) [l/kWh] [m^3/kWh]
GNC (G20)	0,259
GNC (G20) turbo	0,275»

b) le tableau 3 est remplacé par le tableau suivant:

«Tableau 3

Facteur de conversion des carburants

Type de carburant	Facteur de conversion [g CO_2/l]
Essence/E85	2 330
Gazole	2 640
GPL	1 629
	Facteur de conversion [g CO_2/m^3]
GNC (G20)	1 795»

2) le point 8 est modifié comme suit:

le tableau 4 est remplacé par le tableau suivant:

«Tableau 4

Correction du CO_2 compte tenu de la masse supplémentaire

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

ANNEXE II

L'annexe de la décision d'exécution (UE) 2020/1167 est modifiée comme suit:

1) au point 3.2, les points 2 et 3 sont remplacés par le texte suivant:

«Tableau 2

Consommation de carburant délivrant la puissance effective (consommation spécifique)

Type de moteur	Consommation spécifique (V_{pe}) [l/kWh]
Essence/E85	0,264
Essence/E85 turbo	0,280
Diesel	0,220
GPL	0,342
GPL turbo	0,363
	Consommation spécifique (V_{pe}) [l/kWh] [m^3/kWh]
GNC (G20)	0,259
GNC (G20) turbo	0,275

Tableau 3

Facteur de conversion

Type de carburant	Facteur de conversion [g CO_2/l]
Essence/E85	2 330
Diesel	2 640
GPL	1 629
	Facteur de conversion [g CO_2/m^3]
GNC (G20)	1 795»;

2) au point 3.5, le tableau 4 est remplacé par le tableau suivant:

«Tableau 4

Correction du CO_2 compte tenu de la masse supplémentaire

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