DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2021/488 DA COMISSÃO

de 22 de março de 2021

que altera as Decisões de Execução (UE) 2020/174 e (UE) 2020/1167 no respeitante à utilização das tecnologias inovadoras aprovadas em determinados automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros que funcionam com gás de petróleo liquefeito, gás natural comprimido e E85

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 17 de abril de 2019, que estabelece normas de desempenho em matéria de emissões de CO_2 dos automóveis novos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros novos e que revoga os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 ([1]), nomeadamente o artigo 11.º, n.º 4,

Considerando o seguinte:

(1) A 9 de julho de 2020, os fabricantes Škoda Auto a.s, Ford-Werke GmbH, Groupe Renault, FCA Italy S.p.A, SEAT S.A., Volkswagen AG, Automobiles Citroën, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA e OPEL Automobile GmbH apresentaram conjuntamente um pedido, nos termos do artigo 12.º-A do Regulamento de Execução (UE) n.º 725/2011 da Comissão ([2]) e do Regulamento de Execução (UE) n.º 427/2014 da Comissão ([3]), com vista à alteração da Decisão de Execução (UE) 2020/174 da Comissão ([4]), a fim de que os alternadores eficientes de 12 V, aprovados como tecnologia inovadora pela referida decisão, também pudessem ser utilizados em automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros equipados com motores de combustão interna que funcionam com gás de petróleo liquefeito (GPL), gás natural comprimido (GNC) e E85.

(2) A 11 de dezembro de 2020, os fabricantes Ford-Werke GmbH, Honda Motor Europe Ltd e Renault SA apresentaram conjuntamente um pedido, nos termos do artigo 12.º-A do Regulamento de Execução (UE) n.º 725/2011 e do Regulamento de Execução (UE) n.º 427/2014, com vista à alteração da Decisão de Execução (UE) 2020/1167 da Comissão ([5]), a fim de que os grupos conversores eficientes de 48 V combinados com conversores CC/CC 48 V/12 V, aprovados como tecnologia inovadora pela referida decisão, também pudessem ser utilizados em automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros equipados com motores de combustão interna, assim como em determinados automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros híbridos elétricos, que funcionam com gás de petróleo liquefeito (GPL), gás natural comprimido (GNC) e E85.

(3) A Comissão avaliou os dois pedidos de acordo com o artigo 11.º do Regulamento (UE) 2019/631, o Regulamento de Execução (UE) n.º 725/2011, o Regulamento de Execução (UE) n.º 427/2014 e as orientações técnicas para a elaboração dos pedidos de aprovação de tecnologias inovadoras em conformidade com os Regulamentos (CE) n.º 443/2009 e (UE) n.º 510/2011 (versão de julho de 2018) ([6]).

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

([2]) Regulamento de Execução (UE) n.º 725/2011 da Comissão, de 25 de julho de 2011, que estabelece o procedimento de aprovação e certificação de tecnologias inovadoras para redução das emissões de CO_2 dos automóveis de passageiros de acordo com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 194 de 26.7.2011, p. 19).

([3]) Regulamento de Execução (UE) n.º 427/2014 da Comissão, de 25 de abril de 2014, que estabelece o procedimento de aprovação e certificação de tecnologias inovadoras para redução das emissões de CO_2 dos veículos comerciais ligeiros de acordo com o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 125 de 26.4.2014, p. 57).

([4]) Decisão de Execução (UE) 2020/174 da Comissão, de 6 de fevereiro de 2020, relativa à aprovação, como tecnologia inovadora, da tecnologia utilizada nos alternadores eficientes de 12 V destinados a determinados automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros, em conformidade com o Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 35 de 7.2.2020, p. 13).

([5]) Decisão de Execução (UE) 2020/1167 da Comissão, de 6 de agosto de 2020, relativa à aprovação, como tecnologia inovadora, da tecnologia utilizada num grupo conversor eficiente de 48 V combinado com um conversor CC/CC de 48 V/12 V destinado a automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros equipados com motor de combustão convencional e a determinados automóveis de passageiros e veículos comerciais ligeiros híbridos elétricos, em conformidade com o Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 258 de 7.8.2020, p. 15).

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

(4) Uma vez que ambas as alterações solicitadas dizem respeito à clarificação da utilização das tecnologias inovadoras em veículos que funcionam com GPL, GNC e E85, é adequado abordar esses pedidos numa única decisão de execução.

(5) No tocante a ambos os pedidos, é conveniente clarificar que as reduções das emissões de CO_2 decorrentes das tecnologias inovadoras em causa podem ser determinadas também quando estas estão instaladas em veículos alimentados a GPL, GNC e E85. Sob reserva do aditamento de determinados fatores específicos do combustível, as metodologias para determinar as reduções das emissões de CO_2 estabelecidas nas Decisões de Execução (UE) 2020/174 e (UE) 2020/1167 são, por isso, consideradas adequadas para determinar as reduções das emissões de CO_2 associadas à utilização das tecnologias inovadoras respetivas no caso de veículos movidos a àqueles combustíveis.

(6) No que diz respeito ao E85, devido à sua disponibilidade limitada no mercado da União no seu conjunto, este tipo de combustível não deve ser distinguido da gasolina para efeitos da metodologia de determinação das reduções das emissões de CO_2.

(7) As Decisões de Execução (UE) 2020/174 e (UE) 2020/1167 devem, por conseguinte, ser alteradas em conformidade,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

Alterações da Decisão de Execução (UE) 2020/174

A Decisão de Execução (UE) 2020/174 é alterada do seguinte modo:

1) O artigo 1.º é alterado do seguinte modo:

   a) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

      «a) Instalação em automóveis de passageiros (M_1) e veículos comerciais ligeiros (N_1) equipados com motores de combustão interna que funcionam com gasolina, gasóleo, gás de petróleo liquefeito (GPL), gás natural comprimido (GNC) ou E85, ou com uma combinação destes combustíveis;»;

   b) A alínea c) é alterada do seguinte modo:

      i) As subalíneas i) e ii) passam a ter a seguinte redação:

         «i) 73,8%, no caso dos veículos a gasolina ou a E85 não equipados com turbocompressor,

         ii) 73,4%, no caso dos veículos a gasolina ou a E85, equipados com turbocompressor,»;

      ii) São aditadas as subalíneas iv) a vii), com a seguinte redação:

         «iv) 74,6%, no caso dos veículos a gás de petróleo liquefeito (GPL), não equipados com turbocompressor,

         v) 74,1%, no caso dos veículos a gás de petróleo liquefeito (GPL) equipados com turbocompressor,

         vi) 76,3%, no caso dos veículos a gás natural comprimido (GNC) não equipados com turbocompressor,

         vii) 75,7%, no caso dos veículos a gás natural comprimido (GNC) equipados com turbocompressor.»;

2) No artigo 3.º, é inserido um número 3-A com a seguinte redação:

   «3-A. Se a tecnologia inovadora for instalada num veículo bicombustível ou multicombustível, a entidade homologadora deve registar a redução das emissões de CO_2 certificada do seguinte modo:

   a) No caso dos veículos bicombustível a gasolina e a combustíveis gasosos, o valor da redução das emissões de CO_2 respeitante ao GPL ou ao GNC;

   b) No caso dos veículos multicombustível a gasolina e a E85, o valor da redução das emissões de CO_2 respeitante à gasolina.»;

3) O anexo é alterado conforme indicado no anexo I da presente decisão.

Artigo 2.º

Alterações da Decisão de Execução (UE) 2020/1167

A Decisão de Execução (UE) 2020/1167 é alterada do seguinte modo:

1) O artigo 1.º é alterado do seguinte modo:

   a) A alínea a) passa a ter a seguinte redação:

      «a) é instalada em automóveis de passageiros (M_1) ou em veículos comerciais ligeiros (N_1) com as seguintes características:

         i) veículos movidos por motores de combustão interna (convencionais) que funcionam com gasolina, gasóleo, gás de petróleo liquefeito (GPL), gás natural comprimido (GNC) ou E85, ou uma combinação destes combustíveis,

         ii) veículos híbridos elétricos sem carregamento exterior que funcionam com os combustíveis referidos na subalínea i), para os quais podem ser utilizados valores não corrigidos do consumo de combustível e das emissões de CO_2 em conformidade com o anexo XXI, subanexo 8, apêndice 2, ponto 1.1.4, do Regulamento (UE) 2017/1151;»;

   b) A alínea b) é alterada do seguinte modo:

      i) As subalíneas e ipassam a ter a seguinte redação:

         «i) 73,8%, no caso dos veículos a gasolina ou a E85 não equipados com turbocompressor,

         ii) 73,4%, no caso dos veículos a gasolina ou a E85 equipados com turbocompressor,»;

      ii) São aditadas as subalíneas iv) a vii), com a seguinte redação:

         «iv) 74,6%, no caso dos veículos a gás de petróleo liquefeito (GPL) não equipados com turbocompressor,

         v) 74,1%, no caso dos veículos a gás de petróleo liquefeito (GPL) equipados com turbocompressor,

         vi) 76,3%, no caso dos veículos a gás natural comprimido (GNC) não equipados com turbocompressor,

         vii) 75,7%, no caso dos veículos a gás natural comprimido (GNC) equipados com turbocompressor.»;

2) No artigo 3.º, é inserido um número 3-A com a seguinte redação:

   «3-A. Se a tecnologia inovadora for instalada num veículo bicombustível ou multicombustível, a entidade homologadora deve registar a redução das emissões de CO_2 certificada do seguinte modo:

   a) No caso dos veículos bicombustível a gasolina e a combustíveis gasosos, o valor da redução das emissões de CO_2 respeitante ao GPL ou ao GNC;

   b) No caso dos veículos multicombustível a gasolina e a E85, o valor da redução das emissões de CO_2 respeitante à gasolina.»;

3) O anexo é alterado conforme indicado no anexo II da presente decisão.

Artigo 3.º

Entrada em vigor

A presente decisão entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

Feito em Bruxelas, em 22 de março de 2021.

Pela Comissão
A Presidente
Ursula VON DER LEYEN

ANEXO I

O anexo da Decisão de Execução (UE) 2020/174 é alterado do seguinte modo:

1) O ponto 6 é alterado do seguinte modo:

a) O quadro 2 é substituído pelo seguinte quadro:

«Quadro 2

Consumo de energia ativa

Tipo de motor	Consumo de energia ativa (V_{Pe}) [l/kWh]
Gasolina/E85	0,264
Gasolina/E85 com turbocompressão	0,280
Gasóleo	0,220
GPL	0,342
GPL com turbocompressão	0,363
	Consumo de energia ativa (V_{pe}) [m^3/kWh]
GNC (G20)	0,259
GNC (G20) com turbocompressão	0,275»;

b) O quadro 3 é substituído pelo seguinte quadro:

«Quadro 3

Fator de conversão (CF) do combustível

Tipo de combustível	Fator de conversão (CF) [g CO_2/l]
Gasolina/E85	2 330
Gasóleo	2 640
GPL	1 629
	Fator de conversão (CF) [g CO_2/m^3]
GNC (G20)	1 795»;

2) O ponto 8 é alterado do seguinte modo:

O quadro 4 é substituído pelo seguinte quadro:

«Quadro 4

Correção das emissões de CO_2 devido à massa adicional

Gasolina/E85 (ΔCO_{2mP}) [g CO_2/km]	0,0277•Δm
Gasóleo (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».

ANEXO II

O anexo da Decisão de Execução (UE) 2020/1167 é alterado do seguinte modo:

1) No ponto 3.2, os quadros 2 e 3 são substituídos pelos seguintes quadros:

«Quadro 2

Consumo de potência efetiva

Tipo de motor	Consumo de potência efetiva (V_{Pe}) [l/kWh]
Gasolina/E85	0,264
Gasolina/E85 com turbocompressão	0,280
Gasóleo	0,220
GPL	0,342
GPL com turbocompressão	0,363
	Consumo de potência efetiva (V_{pe}) [m^3/kWh]
GNC (G20)	0,259
GNC (G20) com turbocompressão	0,275;

Quadro 3

Fator de conversão (CF) do combustível

Tipo de combustível	Fator de conversão (CF) [g CO_2/l]
Gasolina/E85	2 330
Gasóleo	2 640
GPL	1 629
	Fator de conversão (CF) [g CO_2/m^3]
GNC (G20)	1 795»;

2) No ponto 3.5, o quadro 4 passa a ter a seguinte redação:

«Quadro 4

Correção das emissões de CO_2 devido à massa adicional

Gasolina/E85 (ΔCO_{2mP}) [g CO_2/km]	0,0277•Δm
Gasóleo (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».