ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2020/1714 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Νοεμβρίου 2020

για την τροποποίηση της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2019/1119 όσον αφορά τη μεθοδολογία δοκιμών για ορισμένα υβριδικά ηλεκτρικά επιβατικά αυτοκίνητα μη εξωτερικής φόρτισης και για να ληφθεί υπόψη η χρήση εναλλακτικών καυσίμων, καθώς και της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2020/1339 όσον αφορά τους οπίσθιους φανούς θέσης

(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 7 Φεβρουαρίου 2020 οι κατασκευαστές 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, OPEL Automobile GmbH-PSA, Automobiles Citroën, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, Škoda Auto a.s, Toyota Motor Europe και Volkswagen Nutzfahrzeuge υπέβαλαν από κοινού αίτηση (στο εξής: πρώτη αίτηση), δυνάμει του άρθρου 12α του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011 της Επιτροπής ([2]), για την τροποποίηση της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2019/1119 της Επιτροπής ([3]) ώστε να τροποποιηθεί η μεθοδολογία δοκιμών για ορισμένα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα μη εξωτερικής φόρτισης (στο εξής: NOVC-HEV) της κατηγορίας M_1.

(2) Στις 21 Απριλίου 2020 οι κατασκευαστές FCA Italy S.p.A, Jaguar Land Rover Ltd., OPEL Automobile GmbH-PSA, Automobiles Citroën, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA, Renault, Škoda Auto a.s και Ford-Werke GmbH υπέβαλαν από κοινού αίτηση (στο εξής: δεύτερη αίτηση), σύμφωνα με το άρθρο 12α του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011, για την τροποποίηση της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2019/1119 ώστε να ληφθεί υπόψη η χρήση υγροποιημένου αερίου πετρελαίου (LPG), πεπιεσμένου φυσικού αερίου (CNG) και αιθανόλης (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, 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, αναθ. V2) ([4]).

(4) Στην πρώτη αίτηση, οι αιτούντες ζητούν να τροποποιηθεί η μεθοδολογία δοκιμών που ορίζεται στο παράρτημα της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2019/1119, ώστε να καταστεί δυνατή η εφαρμογή των συνθηκών δοκιμής για επιβατικά οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης σε NOVC-HEV για τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν μη διορθωμένες τιμές μέτρησης όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμου και τις τιμές των εκπομπών CO_2 σύμφωνα με το παράρτημα XXI υποπαράρτημα 8 προσάρτημα 2 παράγραφος 1.1.4 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής ([5]).

([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]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/1119 της Επιτροπής, της 28ης Ιουνίου 2019, για την έγκριση αποδοτικού εξωτερικού φωτισμού οχήματος με χρήση φωτοδιόδων (LED) για χρήση σε οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης και σε υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα μη εξωτερικής φόρτισης ως καινοτομικής τεχνολογίας για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από επιβατικά οχήματα, δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 176 της 1.7.2019, σ. 67).

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

([5]) Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 1).

(5) Προς επίρρωση της αίτησής τους, οι αιτούντες υπέβαλαν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι, λόγω του χαμηλού βαθμού ηλεκτροκίνησης της συγκεκριμένης κατηγορίας των σχετικών NOVC-HEV, δεν μπορεί να προσδιοριστεί στατιστικά σημαντικός διορθωτικός συντελεστής CO_2, όπως αναφέρεται στο σημείο 4.1.2 του παραρτήματος της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2019/1119.

(6) Λαμβανομένων υπόψη των επιχειρημάτων που προβλήθηκαν, λόγω του χαμηλού βαθμού ηλεκτροκίνησης, τα NOVC-HEV για τα οποία μπορούν να χρησιμοποιηθούν μη διορθωμένες τιμές μέτρησης όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμου και τις τιμές των εκπομπών CO_2 σύμφωνα με το παράρτημα XXI υποπαράρτημα 8 προσάρτημα 2 παράγραφος 1.1.4 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151 θα πρέπει, για τους σκοπούς του υπολογισμού της εξοικονόμησης εκπομπών CO_2 της εν λόγω καινοτομικής τεχνολογίας, να θεωρούνται ισοδύναμα με τα οχήματα που κινούνται με κινητήρες εσωτερικής καύσης. Κατά συνέπεια, οι συνθήκες δοκιμής για επιβατικά οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης, που καθορίζονται στο παράρτημα της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2019/1119, θα πρέπει να ισχύουν για τη συγκεκριμένη κατηγορία NOVC-HEV. Όσον αφορά άλλα οχήματα NOVC-HEV, η μεθοδολογία δοκιμών θα πρέπει να παραμείνει αμετάβλητη.

(7) Όσον αφορά τη δεύτερη αίτηση, δικαιολογείται η αποσαφήνιση της μεθοδολογίας δοκιμών με την προσθήκη συντελεστών μετατροπής καυσίμου και κατανάλωσης ισχύος για τα καύσιμα LPG και CNG. Ωστόσο, λόγω της περιορισμένης διαθεσιμότητας E85 στην ενωσιακή αγορά στο σύνολό της, δεν θεωρείται δικαιολογημένη η διάκριση του καυσίμου αυτού από τη βενζίνη για τους σκοπούς της μεθοδολογίας δοκιμών.

(8) Λαμβανομένων υπόψη των νέων πληροφοριών σχετικά με τους συντελεστές χρήσης για τους φανούς στροφής και τους στατικούς φανούς καμπής, είναι σκόπιμο να αντικατασταθούν οι υφιστάμενοι συντελεστές χρήσης που προβλέπονται για τους εν λόγω φανούς στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/1119 με πιο συντηρητικούς παράγοντες, όπως ορίζεται στην εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2020/1339 της Επιτροπής ([6]).

(9) Για λόγους ασφάλειας δικαίου, οι κατασκευαστές θα πρέπει να είναι σε θέση να υποβάλλουν αιτήσεις πιστοποίησης για εξοικονόμηση εκπομπών CO_2 στις αρχές έγκρισης τύπου σύμφωνα με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/1119, στην έκδοση της 28ης Ιουνίου 2019, κατά τη διάρκεια μιας ορισμένης περιόδου. Οι τροποποιήσεις που προβλέπονται στην παρούσα απόφαση δεν επηρεάζουν την εγκυρότητα των πιστοποιήσεων που χορηγούνται σύμφωνα με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/1119 στην εν λόγω έκδοση.

(10) Στην αίτηση που εγκρίθηκε με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2020/1339 υποβλήθηκαν στοιχεία που αποδεικνύουν ότι η χρήση αποδοτικών φανών LED στους οπίσθιους φανούς θέσης δεν υπερβαίνει το όριο διείσδυσης στην αγορά που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 427/2014 της Επιτροπής ([7]) και, ως εκ τούτου, οι εν λόγω φανοί θα έπρεπε να είχαν συμπεριληφθεί στο πεδίο εφαρμογής της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2020/1339. Ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να τροποποιηθεί η εν λόγω απόφαση, ώστε να συμπεριληφθούν οι οπίσθιοι φανοί θέσης.

(11) Δεδομένου ότι η εξοικονόμηση εκπομπών CO_2 που έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με την εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/1119 μπορεί να ληφθεί υπόψη για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών ενός κατασκευαστή, αρχής γενομένης από το ημερολογιακό έτος 2021, η παρούσα απόφαση θα πρέπει να αρχίσει να ισχύει αμέσως.

(12) Επομένως, οι εκτελεστικές αποφάσεις (ΕΕ) 2019/1119 και (ΕΕ) 2020/1339 θα πρέπει να τροποποιηθούν αναλόγως,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Τροποποιήσεις της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2019/1119

Η εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/1119 τροποποιείται ως εξής:

1) στο άρθρο 4 παρεμβάλλεται η ακόλουθη παράγραφος 2α:

«2α. Όταν η καινοτομική τεχνολογία τοποθετείται σε όχημα δύο καυσίμων ή πλειοκαύσιμο όχημα, η αρχή έγκρισης καταγράφει την εξοικονόμηση εκπομπών CO_2 ως εξής:

α) για όχημα δύο καυσίμων που χρησιμοποιεί βενζίνη και αέρια καύσιμα, την εξοικονόμηση εκπομπών CO_2 όσον αφορά τα καύσιμα LPG ή CNG·

([6]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2020/1339 της Επιτροπής, της 23ης Σεπτεμβρίου 2020, για την έγκριση, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, αποδοτικού εξωτερικού φωτισμού οχήματος με χρήση φωτοδιόδων (LED) ως καινοτόμου τεχνολογίας για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από ορισμένα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα σε σχέση με την παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων (ΕΕ L 313 της 28.9.2020, σ. 4).

([7]) 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).

β) για πλειοκαύσιμο όχημα που χρησιμοποιεί βενζίνη και E85, την εξοικονόμηση εκπομπών CO_2 όσον αφορά τη βενζίνη»·

2) Το άρθρο 5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«Άρθρο 5

Μεταβατική περίοδος και κωδικοί οικολογικής καινοτομίας

1. Έως τις 24 Μαρτίου 2021, ο κατασκευαστής μπορεί να υποβάλει αίτηση για πιστοποίηση της εξοικονόμησης εκπομπών CO_2 από την αρχή έγκρισης τύπου σύμφωνα με την παρούσα απόφαση στην έκδοση της 28ης Ιουνίου 2019. Στην περίπτωση αυτή, στα έγγραφα έγκρισης τύπου αναγράφεται ο κωδικός οικολογικής καινοτομίας αριθ. 28.

2. Όταν ο κατασκευαστής υποβάλλει αίτηση πιστοποίησης της εξοικονόμησης εκπομπών CO_2 από την αρχή έγκρισης τύπου σύμφωνα με την παρούσα απόφαση χωρίς αναφορά στην έκδοσή της της 28ης Ιουνίου 2019, στα έγγραφα έγκρισης τύπου καταχωρίζεται ο κωδικός οικολογικής καινοτομίας αριθ. 37.

3. Η εξοικονόμηση εκπομπών CO_2 που καταγράφεται με αναφορά στον κωδικό οικολογικής καινοτομίας αριθ. 28 ή αριθ. 37 μπορεί να λαμβάνεται υπόψη για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών του κατασκευαστή, με αφετηρία το ημερολογιακό έτος 2021.»·

3) Το παράρτημα τροποποιείται ως εξής:

α) το σημείο 2 τροποποιείται ως εξής:

i) η καταχώριση CF αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CF — Συντελεστής μετατροπής, όπως ορίζεται στον πίνακα 5»,

ii) η καταχώριση Vp_e αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«V_{Pe} — Κατανάλωση πραγματικής ισχύος, όπως ορίζεται στον πίνακα 4»,

β) το σημείο 4.1.1 τροποποιείται ως εξής:

i) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.1.1. Τα επιβατικά οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης και τα NOVC-HEV της κατηγορίας M_1 για τα οποία μπορούν να χρησιμοποιούνται μη διορθωμένες τιμές μέτρησης όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμου και τις τιμές των εκπομπών CO_2 σύμφωνα με το παράρτημα XXI υποπαράρτημα 8 προσάρτημα 2 παράγραφος 1.1.4 του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151»,

ii) Ο πίνακας 4 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Πίνακας 4

Κατανάλωση πραγματικής ισχύος

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

iii) ο όρος «CF: Συντελεστής μετατροπής (l/100 km) - (g CO_2/km) [gCO_2/l] όπως καθορίζεται στον πίνακα 5:» αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«CF: Συντελεστής μετατροπής, όπως ορίζεται στον πίνακα 5.»·

iv) Ο πίνακας 5 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

«Πίνακας 5

Συντελεστής μετατροπής καυσίμου

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

v) στον πίνακα 6, οι καταχωρίσεις για τον φανό στροφής και τον στατικό φανό καμπής αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«Φανός στροφής	0,019
Στατικός φανός καμπής	0,039»,

γ) το σημείο 4.1.2 τροποποιείται ως εξής:

i) ο τίτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.1.2. *Οχήματα NOVC-HEV που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του σημείου4.1.1*»,

ii) ο τίτλος του πίνακα 7 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«**Απόδοση του μετατροπέα DC-DC για διαφορετικές αρχιτεκτονικές φωτισμού οχημάτων**»,

δ) το σημείο 4.2 τροποποιείται ως εξής:

i) Ο τίτλος του σημείου 4.2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.1. *Τα επιβατικά οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης και τα NOVC-HEV της κατηγορίας M_1 για τα οποία μπορούν να χρησιμοποιούνται μη διορθωμένες τιμές μέτρησης όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμου και τις τιμές των εκπομπών CO_2 σύμφωνα με το παράρτημα XXI υποπαράρτημα 8 προσάρτημα 2 παράγραφος1.1.4του κανονισμού (ΕΕ) 2017/1151*»,

ii) ο τίτλος του σημείου 4.2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«4.2.2. *Οχήματα NOVC-HEV που δεν εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του σημείου4.2.1*».

Άρθρο 2

Τροποποιήσεις της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2020/1339

Η εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2020/1339 τροποποιείται ως εξής:

1) Στο άρθρο 1 προστίθεται το ακόλουθο στοιχείο ιδ):

«ιδ) οπίσθιος φανός θέσης.»·

2) το παράρτημα τροποποιείται ως εξής:

α) στον πίνακα 3 προστίθεται η ακόλουθη καταχώριση:

«Οπίσθιος φανός θέσης	12»,

β) στον πίνακα 4 προστίθεται η ακόλουθη καταχώριση:

«Οπίσθιος φανός θέσης	0,36».

Άρθρο 3

Έναρξη ισχύος

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

Βρυξέλλες, 16 Νοεμβρίου 2020.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN