DECISIONI

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2020/1714 DELLA COMMISSIONE

del 16 novembre 2020

recante modifica della decisione di esecuzione (UE) 2019/1119 per quanto riguarda il metodo di prova di determinati veicoli ibridi elettrici non a ricarica esterna e per tenere conto dell'uso di combustibili alternativi e la decisione di esecuzione (UE) 2020/1339 per quanto riguarda le luci di posizione posteriori

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 ([1]), in particolare l'articolo 11, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

(1) Il 7 febbraio 2020 i costruttori Audi AG, Bayerische Motoren Werke AG, Daimler AG, FCA Italy SpA, 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 e Volkswagen Nutzfahrzeuge hanno presentato congiuntamente una richiesta (la «prima richiesta») a norma dell'articolo 12 *bis* del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 della Commissione ([2]) al fine di modificare la decisione di esecuzione (UE) 2019/1119 della Commissione ([3]) per modificare il metodo di prova di determinati veicoli ibridi elettrici non a ricarica esterna (NOVC-HEV) della categoria M_1.

(2) Il 21 aprile 2020, i costruttori 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 e Ford-Werke GmbH hanno presentato congiuntamente una richiesta (la «seconda richiesta») a norma dell'articolo 12 *bis* del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 della Commissione, al fine di modificare la decisione di esecuzione (UE) 2019/1119 per tenere conto dell'uso del gas di petrolio liquefatto (GPL), del gas naturale compresso (GNC) e dell'etanolo (E85).

(3) La Commissione ha valutato entrambe le richieste conformemente all'articolo 11 del regolamento (UE) 2019/631, al regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 e alle «linee guida tecniche per la preparazione di domande di approvazione di tecnologie innovative ai sensi dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011» (revisione luglio 2018 (V2)] ([4]).

(4) Nella prima richiesta i richiedenti hanno presentato domanda di modifica del metodo di prova di cui all'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2019/1119 per consentire che le condizioni di prova per le autovetture con motore a combustione interna siano applicate ai veicoli NOVC-HEV per i quali, a norma dell'allegato XXI, suballegato 8, appendice 2, punto 1.1.4, del regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione ([5]), è possibile non eseguire la correzione e usare i valori non corretti per il consumo di carburante e le emissioni di CO_2.

([1]) GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13.

([2]) Regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 della Commissione, del 25 luglio 2011, che stabilisce una procedura di approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 194 del 26.7.2011, pag. 19).

([3]) Decisione di esecuzione (UE) 2019/1119 della Commissione, del 28 giugno 2019, relativa all'approvazione di un sistema di illuminazione esterna efficiente che si avvale di diodi a emissione di luce (LED) da utilizzare nei veicoli a combustione interna e nei veicoli elettrici ibridi non a ricarica esterna come tecnologia innovativa per la riduzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 176 dell'1.7.2019, pag. 67).

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

([5]) Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1º giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

(5) A sostegno della loro richiesta i richiedenti hanno fornito elementi di prova da cui emerge che, a causa del basso grado di elettrificazione della categoria specifica dei veicoli NOVC-HEV in questione, non è possibile determinare un coefficiente di correzione del CO_2 statisticamente significativo, come indicato al punto 4.1.2 dell'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2019/1119.

(6) Tenuto conto delle argomentazioni presentate, dato il basso grado di elettrificazione, i veicoli NOVC-HEV per i quali, a norma dell'allegato XXI, suballegato 8, appendice 2, punto 1.1.4, del regolamento (UE) 2017/1151, è possibile non eseguire la correzione e usare i valori non corretti per il consumo di carburante e le emissioni di CO_2, al fine di calcolare i risparmi di CO_2 connessi alla tecnologia innovativa in questione, possono essere considerati equivalenti ai veicoli con motori a combustione interna. Di conseguenza, le condizioni di prova per le autovetture con motore a combustione interna, di cui all'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2019/1119, dovrebbero applicarsi alla categoria specifica di veicoli NOVC-HEV in questione. Per quanto riguarda gli altri veicoli NOVC-HEV, il metodo di prova dovrebbe restare invariato.

(7) Per quanto riguarda la seconda richiesta, è giustificato chiarire il metodo di prova aggiungendo il fattore di conversione del carburante e quello del consumo di energia per i combustibili GPL e GNC. Considerata la disponibilità limitata di E85 sul mercato dell'Unione nel suo complesso, non si ritiene tuttavia giustificato operare una distinzione tra questo carburante e la benzina ai fini della metodologia di prova.

(8) Tenendo conto delle nuove informazioni sui fattori di utilizzo delle luci d'angolo e delle luci di curva statica, è opportuno sostituire i fattori di utilizzazione esistenti per tali luci, di cui alla decisione di esecuzione (UE) 2019/1119, con fattori più prudenti, come stabilito nella decisione di esecuzione (UE) 2020/1339 della Commissione ([6]).

(9) Al fine di garantire la certezza del diritto, per un determinato periodo i costruttori dovrebbero poter presentare alle autorità di omologazione domande di certificazione dei risparmi di CO_2 in conformità alla decisione di esecuzione (UE) 2019/1119 nella versione del 28 giugno 2019. Le modifiche di cui alla presente decisione non incidono sulla validità delle certificazioni rilasciate a norma della decisione di esecuzione (UE) 2019/1119 in detta versione.

(10) Nella domanda approvata con decisione di esecuzione (UE) 2020/1339 sono stati forniti elementi di prova da cui si evince che l'uso di luci a LED efficienti nelle luci di posizione posteriori non supera la soglia di penetrazione nel mercato di cui all'articolo 2, paragrafo 2, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) n. 427/2014 della Commissione ([7]) e che tali luci avrebbero dovuto pertanto essere incluse nell'ambito di applicazione della decisione di esecuzione (UE) 2020/1339. È pertanto opportuno modificare tale decisione per includervi le luci di posizione posteriori.

(11) Poiché i risparmi di CO_2 certificati a norma della decisione di esecuzione (UE) 2019/1119 possono essere presi in considerazione per il calcolo delle emissioni specifiche medie di un costruttore a decorrere dall'anno civile 2021, la presente decisione dovrebbe entrare in vigore quanto prima.

(12) È pertanto opportuno modificare di conseguenza le decisioni di esecuzione (UE) 2019/1119 e (UE) 2020/1339.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Modifiche della decisione di esecuzione (UE) 2019/1119

La decisione di esecuzione (UE) 2019/1119 è modificata come segue:

1) all'articolo 4 è inserito il seguente paragrafo 2 *bis*:

«2 *bis* Se la tecnologia innovativa è montata su un veicolo bicarburante o policarburante, l'autorità di omologazione registra i risparmi di CO_2 come segue:

a) per i veicoli bicarburante che fanno uso di benzina e gas, risparmi di CO_2 con riferimento al GPL o al GNC;

([6]) Decisione di esecuzione (UE) 2020/1339 della Commissione, del 23 settembre 2020, relativa all'approvazione, a norma del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, della tecnologia di illuminazione esterna efficiente che si avvale di diodi a emissione di luce (LED) come tecnologia innovativa per la riduzione delle emissioni di CO_2 di determinati veicoli commerciali leggeri in relazione alla procedura di prova per i veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale (GU L 313 del 28.9.2020, pag. 4).

([7]) Regolamento di esecuzione (UE) n. 427/2014 della Commissione, del 25 aprile 2014, che stabilisce una procedura di approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO_2 dei veicoli commerciali leggeri a norma del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 125 del 26.4.2014, pag. 57).

b) per i veicoli policarburante che fanno uso di benzina e E85, risparmi di CO_2 con riferimento alla benzina.»;

2) L'articolo 5 è sostituito dal seguente:

«*Articolo 5*

Periodo transitorio e codici di innovazione ecocompatibile

1) Fino al 24 marzo 2021 il costruttore può chiedere all'autorità di omologazione di certificare i risparmi di CO_2 a norma della presente decisione nella versione del 28 giugno 2019. In tal caso, nella documentazione di omologazione è inserito il codice di innovazione ecocompatibile n. 28.

2) Se il costruttore chiede all'autorità di omologazione di certificare i risparmi di CO_2 a norma della presente decisione senza fare riferimento alla versione del 28 giugno 2019, nella documentazione di omologazione viene inserito il codice di innovazione ecocompatibile n. 37.

3) I risparmi di CO_2 registrati in riferimento ai codici di innovazione ecocompatibile n. 28 o n. 37 possono essere presi in considerazione per il calcolo delle emissioni specifiche medie di un costruttore a partire dall'anno civile 2021.»;

3) l'allegato è così modificato:

a) il punto 2 è così modificato:

i) la voce CF è sostituita dalla seguente:

«CF — fattore di conversione come definito nella tabella 5»,

ii) la voce V_{pe} è sostituita dalla seguente:

«V_{pe} — consumo di energia effettiva quale definito nella tabella 4»,

b) il punto 4.1.1 è così modificato:

i) Il titolo è sostituito dal seguente:

«4.1.1. *Autovetture con motore a combustione interna o veicoli NOVC-HEV della categoria M_1 per i quali, a norma dell'allegato XXI, suballegato 8, appendice 2, punto 1.1.4, del regolamento (UE) 2017/1151, è possibile non eseguire la correzione e usare i valori non corretti per il consumo di carburante e le emissioni di CO_2*»,

ii) La tabella 4 è sostituita dalla seguente:

«*Tabella 4*

Consumo di energia effettiva

Tipo di motore	Consumo di energia effettiva (V_{pe}) [l/kWh]
Benzina/E85	0,264
Benzina/E85 turbo	0,280
Gasolio	0,220
GPL	0,342
GPL turbo	0,363
	Consumo di energia effettiva (V_{pe}) [m^3/kWh]
GNC (G20)	0,259
GNC (G20) turbo	0,275»

iii) il termine: «CF: fattore di conversione (l/100 km) - (g CO_2/km) [gCO_2/l] quale definito nella tabella 5:» è sostituito dal seguente:

«CF: fattore di conversione quale definito nella tabella 5.»;

iv) la tabella 5 è sostituita dalla seguente:

«*Tabella 5*

Fattore di conversione dei carburanti

Tipo di carburante	Fattore di conversione (CF) [gCO_2/l]
Benzina/E85	2 330
Gasolio	2 640
GPL	1 629
	Fattore di conversione (CF) [gCO_2/m^3]
GNC (G20)	1 795»

v) nella tabella 6 le voci relative alla luce d'angolo e alla luce di curva statica sono sostituite dalle seguenti:

«Luce d'angolo	0,019
Luce di curva statica	0,039»

c) il punto 4.1.2 è così modificato:

i) Il titolo è sostituito dal seguente:

«4.1.2. *Veicoli NOVC-HEV che non rientrano nell'ambito di applicazione del punto 4.1.1*»,

ii) il titolo della tabella 7 è sostituito dal seguente:

«**Efficienza del convertitore CC-CC per diverse architetture delle luci del veicolo**»,

d) il punto 4.2 è così modificato:

i) il titolo del punto 4.2.1 è sostituito dal seguente:

«4.2.1. *Autovetture con motore a combustione interna o veicoli NOVC-HEV della categoria M_1 per i quali, a norma dell'allegato XXI, suballegato 8, appendice 2, punto 1.1.4, del regolamento (UE) 2017/1151, è possibile non eseguire la correzione e usare i valori non corretti per il consumo di carburante e le emissioni di CO_2*»,

ii) il titolo del punto 4.2.2 è sostituito dal seguente:

«4.2.2. *Veicoli NOVC-HEV che non rientrano nell'ambito di applicazione del punto 4.2.1*».

Articolo 2

Modifiche della decisione di esecuzione (UE) 2020/1339

La decisione di esecuzione (UE) 2020/1339 è così modificata:

1) all'articolo 1 è aggiunta la lettera n) seguente:

«n) luce di posizione posteriore.»;

2) L'allegato è così modificato:

a) nella tabella 3 è aggiunta la voce seguente:

«Luce di posizione posteriore	12»,

b) nella tabella 4 è aggiunta la voce seguente:

«Luce di posizione posteriore	0,36».

Articolo 3

Entrata in vigore

La presente decisione entra in vigore il settimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il 16 novembre 2020

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN