

## DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2021/488 DELLA COMMISSIONE

del 22 marzo 2021

**che modifica le decisioni di esecuzione (UE) 2020/174 e (UE) 2020/1167 per quanto riguarda l'uso delle tecnologie innovative approvate in determinate autovetture e determinati veicoli commerciali leggeri alimentabili a gas di petrolio liquefatto, gas naturale compresso e E85**

(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<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 11, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Il 9 luglio 2020 i costruttori Škoda Auto a.s, Ford-Werke GmbH, Groupe Renault, FCA Italy SpA, SEAT SA, Volkswagen AG, Automobiles Citroën, Automobiles Peugeot, PSA Automobiles SA e OPEL Automobile GmbH hanno presentato congiuntamente, a norma dell'articolo 12 bis del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 della Commissione <sup>(2)</sup> e dell'articolo 12 bis del regolamento di esecuzione (UE) n. 427/2014 della Commissione <sup>(3)</sup>, una richiesta di modifica della decisione di esecuzione (UE) 2020/174 della Commissione <sup>(4)</sup> affinché l'alternatore efficiente a 12 volt approvato come tecnologia innovativa con tale decisione possa essere usato anche in autovetture e veicoli commerciali leggeri con motore a combustione interna alimentabili a gas naturale liquefatto (GPL), gas naturale compresso (GNC) e E85.
- (2) L'11 dicembre 2020 i costruttori Ford-Werke GmbH, Honda Motor Europe Ltd e Renault SA hanno presentato congiuntamente, a norma dell'articolo 12 bis del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 e dell'articolo 12 bis del regolamento di esecuzione (UE) n. 427/2014, una richiesta di modifica della decisione di esecuzione (UE) 2020/1167 della Commissione <sup>(5)</sup> affinché il generatore-starter efficiente a 48 volt associato a un convertitore CC/CC a 48 volt/12 volt approvato come tecnologia innovativa con tale decisione possa essere usato anche per i motori a combustione interna nonché in determinate autovetture ibride elettriche e determinati veicoli commerciali leggeri ibridi elettrici alimentabili a GPL, GNC e E85.
- (3) La Commissione ha valutato entrambe le richieste conformemente all'articolo 11 del regolamento (UE) 2019/631, ai regolamenti di esecuzione (UE) n. 725/2011 e (UE) n. 427/2014 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 (versione luglio 2018) <sup>(6)</sup>.

<sup>(1)</sup> GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13.

<sup>(2)</sup> 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<sub>2</sub> 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).

<sup>(3)</sup> 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<sub>2</sub> 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).

<sup>(4)</sup> Decisione di esecuzione (UE) 2020/174 della Commissione, del 6 febbraio 2020, relativa all'approvazione della tecnologia impiegata negli alternatori efficienti a 12 Volt per l'uso in determinate autovetture e veicoli commerciali leggeri come tecnologia innovativa a norma del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 35 del 7.2.2020, pag. 13).

<sup>(5)</sup> Decisione di esecuzione (UE) 2020/1167 della Commissione, del 6 agosto 2020, relativa all'approvazione della tecnologia impiegata in un generatore-starter efficiente a 48 volt associato a un convertitore CC/CC a 48 volt/12 volt per l'uso in autovetture e veicoli commerciali leggeri dotati di motori a combustione convenzionali e in alcune autovetture e veicoli commerciali leggeri ibridi elettrici come tecnologia innovativa a norma del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 258 del 7.8.2020, pag. 15).

<sup>(6)</sup> <https://circabc.europa.eu/sd/a/a19b42c8-8e87-4b24-a78b-9b70760f82a9/july%202018%20Technical%20Guidelines.pdf>

- (4) Poiché entrambe le richieste sono finalizzate a chiarire l'uso delle tecnologie innovative in veicoli alimentabili a GPL, GNC e E85, è opportuno trattarle in un'unica decisione di esecuzione.
- (5) È opportuno precisare, con riferimento a entrambe le richieste, che i risparmi di CO<sub>2</sub> ottenuti grazie alle tecnologie innovative possono essere determinati anche quando queste sono installate in veicoli a GPL, GNC e E85. Con l'aggiunta di alcuni fattori specifici per il tipo di carburante, le metodologie per la determinazione dei risparmi di CO<sub>2</sub> di cui alle decisioni di esecuzione (UE) 2020/174 e (UE) 2020/1167 sono pertanto considerate adatte a determinare i risparmi di CO<sub>2</sub> associati all'uso delle tecnologie innovative nei veicoli alimentati con tali carburanti.
- (6) Per quanto riguarda l'E85, data la scarsa disponibilità di questo tipo di carburante sul mercato dell'Unione nel suo complesso, non è opportuno distinguerlo dalla benzina ai fini delle metodologie per la determinazione dei risparmi di CO<sub>2</sub>.
- (7) È pertanto opportuno modificare di conseguenza le decisioni di esecuzione (UE) 2020/174 e (UE) 2020/1167,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

#### Articolo 1

#### **Modifiche della decisione di esecuzione (UE) 2020/174**

La decisione di esecuzione (UE) 2020/174 è così modificata:

1) l'articolo 1 è così modificato:

a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) è installata in autovetture (M<sub>1</sub>) e veicoli commerciali leggeri (N<sub>1</sub>) con motore a combustione interna che possono essere alimentati a benzina, diesel, gas di petrolio liquefatto (GPL), gas naturale compresso (GNC) o E85, o una combinazione di tali carburanti;»;

b) la lettera c) è così modificata:

i) i punti i) e ii) sono sostituiti dai seguenti:

«i) 73,8 % per i veicoli a benzina o E85 senza turbocompressore;

ii) 73,4 % per i veicoli a benzina o E85 con turbocompressore;»;

ii) sono aggiunti i punti da iv) a vii) seguenti:

«iv) 74,6 % per i veicoli a GPL senza turbocompressore;

v) 74,1 % per i veicoli a GPL con turbocompressore;

vi) 76,3 % per i veicoli a GNC senza turbocompressore;

vii) 75,7 % per i veicoli a GNC con turbocompressore.»;

2) all'articolo 3 è inserito il paragrafo 3 bis seguente:

«3 bis. Se la tecnologia innovativa è installata in un veicolo bi-fuel (bicarburante) o flex-fuel (policarburante), l'autorità di omologazione registra i risparmi di CO<sub>2</sub> certificati come segue:

a) per i veicoli bi-fuel a benzina e gas, il valore dei risparmi di CO<sub>2</sub> con riferimento al GPL o al GNC;

b) per i veicoli flex-fuel a benzina e E85, il valore dei risparmi di CO<sub>2</sub> con riferimento alla benzina.»;

3) l'allegato è modificato conformemente all'allegato I della presente decisione.

*Articolo 2***Modifiche della decisione di esecuzione (UE) 2020/1167**

La decisione di esecuzione (UE) 2020/1167 è così modificata:

- 1) l'articolo 1 è così modificato:
  - a) la lettera a) è sostituita dalla seguente:
    - «a) è installata in autovetture (M<sub>1</sub>) o veicoli commerciali leggeri (N<sub>1</sub>) con le seguenti caratteristiche:
      - i) veicoli con motore a combustione interna (veicoli ICE convenzionali) che possono essere alimentati a benzina, diesel, gas di petrolio liquefatto (GPL), gas naturale compresso (GNC) o E85, o una combinazione di tali carburanti;
      - ii) veicoli ibridi elettrici non a ricarica esterna che possono essere alimentati con i carburanti di cui al punto i) e per i quali, conformemente all'allegato XXI, suballegato 8, appendice 2, punto 1.1.4, del regolamento (UE) 2017/1151, è possibile usare i valori non corretti del consumo di carburante e delle emissioni di CO<sub>2</sub>;»
    - b) la lettera b) è così modificata:
      - i) i punti i) e ii) sono sostituiti dai seguenti:
        - «i) 73,8 % per i veicoli a benzina o E85 senza turbocompressore;
        - ii) 73,4 % per i veicoli a benzina o E85 con turbocompressore;»;
      - ii) sono aggiunti i punti da iv) a vii) seguenti:
        - «iv) 74,6 % per i veicoli a GPL senza turbocompressore;
        - v) 74,1 % per i veicoli a GPL con turbocompressore;
        - vi) 76,3 % per i veicoli a GNC senza turbocompressore;
        - vii) 75,7 % per i veicoli a GNC con turbocompressore.»;
  - 2) all'articolo 3 è inserito il paragrafo 3 bis seguente:

«3 bis. Se la tecnologia innovativa è installata in un veicolo bi-fuel (bicarburante) o flex-fuel (policarburante), l'autorità di omologazione registra i risparmi di CO<sub>2</sub> certificati come segue:

    - a) per i veicoli bi-fuel a benzina e gas, il valore dei risparmi di CO<sub>2</sub> con riferimento al GPL o al GNC;
    - b) per i veicoli flex-fuel a benzina e E85, il valore dei risparmi di CO<sub>2</sub> con riferimento alla benzina.»;
  - 3) l'allegato è modificato conformemente all'allegato II della presente decisione.

*Articolo 3***Entrata in vigore**

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

Fatto a Bruxelles, il 22 marzo 2021

*Per la Commissione*  
*La presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

## ALLEGATO I

L'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2020/174 è così modificato:

- 1) il punto 6 è così modificato:  
a) la tabella 2 è sostituita dalla seguente:

«Tabella 2

**Consumo di energia effettiva**

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

- b) la tabella 3 è sostituita dalla seguente:

«Tabella 3

**Fattore di conversione del carburante (CF)**

Tipo di carburante	Fattore di conversione (CF) [g CO <sub>2</sub> /l]
Benzina/E85	2 330
Diesel	2 640
GPL	1 629
	Fattore di conversione (CF) [g CO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> ]
GNC (G20)	1 795»;

- 2) il punto 8 è così modificato:  
la tabella 4 è sostituita dalla seguente:

«Tabella 4

**Correzione del CO<sub>2</sub> per tener conto della massa in eccesso**

Benzina/E85 ( $\Delta CO_{2mp}$ ) [g CO <sub>2</sub> /km]	$0,0277 \cdot \Delta m$
Diesel ( $\Delta CO_{2mD}$ ) [g CO <sub>2</sub> /km]	$0,0383 \cdot \Delta m$
GPL ( $\Delta CO_{2mLPG}$ ) [g CO <sub>2</sub> /km]	$0,0251 \cdot \Delta m$
GNC ( $\Delta CO_{2mCNG(G20)}$ ) [g CO <sub>2</sub> /km]	$0,0209 \cdot \Delta m$ ».

## ALLEGATO II

L'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2020/1167 è così modificato:

1) al punto 3.2, le tabelle 2 e 3 sono sostituite dalle seguenti:

«Tabella 2

**Consumo di energia effettiva**

Tipo di motore	Consumo di energia effettiva ( $V_{pe}$ ) [l/kWh]
Benzina/E85	0,264
Benzina/E85 turbo	0,280
Diesel	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

Tabella 3

**Fattore di conversione del carburante (CF)**

Tipo di carburante	Fattore di conversione (CF) [g CO <sub>2</sub> /l]
Benzina/E85	2 330
Diesel	2 640
GPL	1 629
	Fattore di conversione (CF) [g CO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> ]
GNC (G20)	1 795»;

2) al punto 3.5, la tabella 4 è sostituita dalla seguente:

«Tabella 4

**Correzione del CO<sub>2</sub> per tener conto della massa in eccesso**

Benzina/E85 ( $\Delta CO_{2mp}$ ) [g CO <sub>2</sub> /km]	$0,0277 \cdot \Delta m$
Diesel ( $\Delta CO_{2mD}$ ) [g CO <sub>2</sub> /km]	$0,0383 \cdot \Delta m$
GPL ( $\Delta CO_{2mLPG}$ ) [g CO <sub>2</sub> /km]	$0,0251 \cdot \Delta m$
GNC ( $\Delta CO_{2mCNG(G20)}$ ) [g CO <sub>2</sub> /km]	$0,0209 \cdot \Delta m$ ».