

**DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2020/759 DA COMISSÃO****de 8 de junho de 2020****que altera a Decisão de Execução (UE) 2016/588 a fim de incluir a utilização de alternadores eficientes de 12 V em automóveis de passageiros concebidos para funcionar com determinados combustíveis alternativos****(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<sub>2</sub> 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<sup>(1)</sup>, nomeadamente o artigo 11.º, n.º 4,

Considerando o seguinte:

- (1) Os fabricantes 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 e OPEL Automobile GmbH apresentaram, em 17 de outubro de 2019, em conformidade com o artigo 12.º-A do Regulamento de Execução (UE) n.º 725/2011 da Comissão<sup>(2)</sup>, um pedido conjunto de alteração da Decisão de Execução (UE) 2016/588 da Comissão<sup>(3)</sup> a fim de alargar a aprovação da tecnologia inovadora à utilização em automóveis de passageiros concebidos para funcionar com determinados combustíveis alternativos.
- (2) Tendo em conta a percentagem crescente de automóveis de passageiros capazes de funcionar com gás de petróleo liquefeito (GPL) ou gás natural comprimido (GNC), os requerentes solicitaram, nomeadamente, que a Decisão de Execução (UE) 2016/588 abrangesse igualmente a utilização dos alternadores eficientes de 12 V nesses veículos e que alguns fatores da metodologia de ensaio fossem ajustados em conformidade.
- (3) A Comissão avaliou o pedido de acordo com o artigo 11.º do Regulamento (UE) 2019/631, o Regulamento de Execução (UE) n.º 725/2011 e as orientações técnicas para a elaboração dos pedidos de aprovação de tecnologias inovadoras em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho<sup>(4)</sup> (versão de julho de 2018)<sup>(5)</sup>, tendo considerado o pedido justificado no que diz respeito aos veículos a GPL ou a GNC. A eficiência mínima exigida do alternador eficiente de 12 V para utilização em tais veículos deve, portanto, ser ajustada para ter em conta a utilização desta tecnologia inovadora em veículos concebidos para funcionar com os referidos combustíveis.
- (4) Afigura-se também adequado e coerente com outras decisões de aprovação abordar igualmente o caso dos veículos concebidos para funcionar com E85. No respeitante a tais veículos, é necessário clarificar que, devido à disponibilidade limitada de E85 no conjunto do mercado da União, não é adequado distinguir este combustível da gasolina, para efeitos da determinação da redução das emissões de CO<sub>2</sub> resultante da utilização de um alternador eficiente de 12 V.
- (5) A Decisão de Execução (UE) 2016/588 deve, portanto, ser alterada em conformidade,

<sup>(1)</sup> JO L 111 de 25.4.2019, p. 13.

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

<sup>(3)</sup> Decisão de Execução (UE) 2016/588 da Comissão, de 14 de abril de 2016, relativa à aprovação da tecnologia usada em alternadores eficientes de 12 volts como tecnologia inovadora para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos automóveis de passageiros, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 101 de 16.4.2016, p. 25).

<sup>(4)</sup> Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 23 de abril de 2009, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos automóveis novos de passageiros como parte da abordagem integrada da Comunidade para reduzir as emissões de CO<sub>2</sub> dos veículos ligeiros (JO L 140 de 5.6.2009, p. 1).

<sup>(5)</sup> <https://circabc.europa.eu/w/browse/f3927eae-29f8-4950-b3b3-d2e700598b52>

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

*Artigo 1.º*

**Alteração**

A Decisão de Execução (UE) 2016/588 é alterada do seguinte modo:

1) No artigo 2.º, n.º 1, a alínea c) passa a ter a seguinte redação:

«c) a sua eficiência é, pelo menos, de:

- 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,
- iii) 74,2%, no caso dos veículos a gasóleo;
- 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) Ao artigo 3.º são aditados os seguintes números:

«3. Se a tecnologia inovadora for instalada num veículo bicomcombustível ou multicomcombustível, a entidade homologadora deve registar a redução das emissões de CO<sub>2</sub> do seguinte modo:

- a) no caso de veículos bicomcombustível que utilizam gasolina e combustíveis gasosos, o valor da redução nas emissões de CO<sub>2</sub> respeitantes ao GPL ou ao GNC;
- b) no caso de veículos multicomcombustível que utilizam gasolina e E85, o valor da redução das emissões de CO<sub>2</sub> respeitantes à gasolina.

4. As reduções das emissões de CO<sub>2</sub> certificadas registadas com o código deecoinovação n.º 17 apenas podem ser tidas em conta no cálculo das emissões médias específicas dos fabricantes até ao ano civil de 2020, inclusive.»;

3) No anexo, os quadros 2 e 3 passam a ter a seguinte redação:

«Quadro 2

**Consumo de energia efetiva**

Tipo de motor	Consumo de energia efetiva ( $V_{pe}$ ) [l/kWh]
Gasolina/E85	0,264
Gasolina/E85 com turbocompressor	0,280
Gasóleo	0,220
GPL	0,342
GPL com turbocompressor	0,363
	Consumo de energia efetiva ( $V_{pe}$ ) [m <sup>3</sup> /kWh]
GNC (G20)	0,259
GNC (G20) com turbocompressor	0,275

## Quadro 3

**Coeficiente de conversão do combustível**

Tipo de combustível	Coeficiente de conversão	
	[100 g CO <sub>2</sub> /l]	[g CO <sub>2</sub> /l]
Gasolina/E85	23,3	2 330
Gasóleo	26,4	2 640
GPL	16,3	1 629
	[100 g CO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> ]	[g CO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> ]
GNC (G20)	18,0	1 795»

## Artigo 2.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 8 de junho de 2020.

Pela Comissão  
A Presidente  
Ursula VON DER LEYEN

---