

# DECISÕES

## DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2020/1714 DA COMISSÃO

de 16 de novembro de 2020

**que altera a Decisão de Execução (UE) 2019/1119 no respeitante à metodologia de ensaio para determinados automóveis de passageiros híbridos elétricos sem carregamento do exterior e a fim de ter em conta a utilização de combustíveis alternativos e a Decisão de Execução (UE) 2020/1339 no respeitante às luzes de presença da retaguarda**

(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) Em 7 de fevereiro de 2020, os fabricantes 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 e Volkswagen Nutzfahrzeuge apresentaram conjuntamente um pedido (a seguir designado por «primeiro pedido»), nos termos do artigo 12.º-A do Regulamento de Execução (UE) n.º 725/2011 da Comissão<sup>(2)</sup>, de alteração da Decisão de Execução (UE) 2019/1119 da Comissão<sup>(3)</sup>, a fim de alterar a metodologia de ensaio para determinados veículos híbridos elétricos sem carregamento de veículos (NOVC-HEV) da categoria M<sub>1</sub>.
- (2) Em 21 de abril de 2020, os fabricantes 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 apresentaram conjuntamente um pedido (a seguir designado por «segundo pedido»), nos termos do artigo 12.º-A do Regulamento de Execução (UE) n.º 725/2011, de alteração da Decisão de Execução (UE) 2019/1119, a fim de ter em conta a utilização de gás de petróleo liquefeito (GPL), gás natural comprimido (GNC) e etanol (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 e as «[o]rientações 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» [revisão de julho de 2018 (V2)]<sup>(4)</sup>.
- (4) No primeiro pedido, os requerentes solicitam a alteração da metodologia de ensaio estabelecida no anexo da Decisão de Execução (UE) 2019/1119, a fim de permitir que as condições de ensaio dos automóveis de passageiros equipados com motores de combustão interna se apliquem aos NOVC-HEV para os quais se podem utilizar os valores medidos não corrigidos de consumo de combustível e de emissões de CO<sub>2</sub> em conformidade com o anexo XXI, subanexo 8, apêndice 2, ponto 1.1.4, do Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão<sup>(5)</sup>.

<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) 2019/1119 da Comissão, de 28 de junho de 2019, relativa à aprovação de um sistema eficiente de iluminação exterior com diodos emissores de luz, destinado a veículos equipados com motor de combustão interna e veículos elétricos híbridos sem possibilidade de carregamento externo, como tecnologia inovadora para a redução das 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 176 de 1.7.2019, p. 67).

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

<sup>(5)</sup> Regulamento (UE) 2017/1151 da Comissão, de 1 de junho de 2017, que completa o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos, que altera a Diretiva 2007/46/CE

- (5) Em apoio do seu pedido, os requerentes apresentaram dados que demonstram que, devido ao baixo grau de eletrificação da categoria específica de NOVC-HEV em causa, não pode ser determinado um coeficiente de correção das emissões de CO<sub>2</sub> estatisticamente significativo, tal como referido no ponto 4.1.2 do anexo da Decisão de Execução (UE) 2019/1119.
- (6) Tendo em conta os argumentos apresentados, devido ao baixo grau de eletrificação, os NOVC-HEV para os quais se podem utilizar os valores medidos não corrigidos de consumo de combustível e de emissões de CO<sub>2</sub> em conformidade com o anexo XXI, subanexo 8, apêndice 2, ponto 1.1.4, do Regulamento (UE) 2017/1151 devem, para efeitos do cálculo da redução das emissões de CO<sub>2</sub> decorrente da tecnologia inovadora em questão, ser considerados equivalentes aos veículos equipados com motores de combustão interna. Por conseguinte, as condições de ensaio dos automóveis de passageiros equipados com motores de combustão interna, estabelecidas no anexo da Decisão de Execução (UE) 2019/1119, devem aplicar-se a esta categoria específica de NOVC-HEV. No que se refere a outros NOVC-HEV, a metodologia de ensaio deve permanecer inalterada.
- (7) No que diz respeito ao segundo pedido, justifica-se clarificar a metodologia de ensaio adicionando fatores de conversão de combustível e de consumo energético relativos aos combustíveis GPL e GNC. Contudo, tendo em conta a disponibilidade limitada de E85 no conjunto do mercado da União, não se justifica distinguir este combustível da gasolina para efeitos da metodologia de ensaio.
- (8) Tendo em conta as novas informações sobre as taxas de utilização relativas às luzes orientáveis e às luzes estáticas de curva, é adequado substituir as atuais taxas de utilização previstas para essas luzes na Decisão de Execução (UE) 2019/1119 por taxas mais conservadoras, conforme estabelecido na Decisão de Execução (UE) 2020/1339 da Comissão <sup>(6)</sup>.
- (9) A fim de garantir a segurança jurídica, os fabricantes devem poder apresentar pedidos de certificação das reduções de emissões de CO<sub>2</sub> às entidades homologadoras em conformidade com a Decisão de Execução (UE) 2019/1119 na sua versão de 28 de junho de 2019, durante um determinado período. As alterações previstas na presente decisão não afetam a validade dos certificados concedidos ao abrigo dessa versão da Decisão de Execução (UE) 2019/1119.
- (10) No pedido que foi aprovado pela Decisão de Execução (UE) 2020/1339, foram apresentadas provas de que a utilização de luzes LED eficientes nas luzes de presença da retaguarda não excede o limiar de penetração no mercado a que se refere o artigo 2.º, n.º 2, alínea a), do Regulamento de Execução (UE) n.º 427/2014 da Comissão <sup>(7)</sup>, pelo que essas luzes devem ser incluídas no âmbito da Decisão de Execução (UE) 2020/1339. Por conseguinte, é conveniente alterar a referida decisão de modo a abranger as luzes de presença da retaguarda.
- (11) Uma vez que as reduções das emissões de CO<sub>2</sub> certificadas ao abrigo da Decisão de Execução (UE) 2019/1119 podem ser tidas em conta para o cálculo das emissões médias específicas de um fabricante a partir do ano civil de 2021, a presente decisão deve entrar em vigor rapidamente.
- (12) As Decisões de Execução (UE) 2019/1119 e (UE) 2020/1339 devem, por conseguinte, ser alteradas em conformidade,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

#### Artigo 1.º

#### Alterações da Decisão de Execução (UE) 2019/1119

A Decisão de Execução (UE) 2019/1119 é alterada do seguinte modo:

1) No artigo 4.º, é aditado o seguinte n.º 2-A:

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

a) No caso de um veículo bicombustível que utiliza gasolina e combustíveis gasosos, a redução das emissões de CO<sub>2</sub> respeitantes ao GPL ou ao GNC;

do Parlamento Europeu e do Conselho, o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão e o Regulamento (UE) n.º 1230/2012 da Comissão, e revoga o Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão (JO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

<sup>(6)</sup> Decisão de Execução (UE) 2020/1339 da Comissão, de 23 de setembro de 2020, relativa à aprovação, em conformidade com o Regulamento (UE) 2019/631 do Parlamento Europeu e do Conselho, de um sistema eficiente de iluminação exterior que utiliza díodos emissores de luz como tecnologia inovadora para a redução das emissões de CO<sub>2</sub> de determinados veículos comerciais ligeiros em relação ao procedimento de ensaio harmonizado a nível mundial para veículos ligeiros (JO L 313 de 28.9.2020, p. 4).

<sup>(7)</sup> 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<sub>2</sub> 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).

b) No caso de um veículo multicomcombustível que utiliza gasolina e E85, a redução das emissões de CO<sub>2</sub> respeitantes à gasolina.»;

2) O artigo 5.º passa a ter a seguinte redação:

«Artigo 5.º

#### Período de transição e códigos deecoinovação

1. Até 24 de março de 2021, um fabricante pode solicitar a certificação da redução das emissões de CO<sub>2</sub> pela entidade homologadora, nos termos da presente decisão na sua versão de 28 de junho de 2019. Se for esse o caso, o código deecoinovação n.º 28 deve ser inscrito na documentação de homologação.

2. Se o fabricante apresentar um pedido de certificação da redução das emissões de CO<sub>2</sub> pela entidade homologadora nos termos da presente decisão, sem fazer referência à sua versão de 28 de junho de 2019, o código deecoinovação n.º 37 deve ser inscrito na documentação de homologação.

3. A partir do ano civil de 2021, a redução das emissões de CO<sub>2</sub> registada com o código deecoinovação n.º 28 ou n.º 37 pode ser tida em conta no cálculo das emissões médias específicas dos fabricantes.»;

3) O anexo é alterado do seguinte modo:

a) O ponto 2 é alterado do seguinte modo:

i) a entrada FC passa a ter a seguinte redação:

«FC — Fator de conversão, definido no quadro 5»,

ii) a entrada V<sub>pe</sub> passa a ter a seguinte redação:

«V<sub>pe</sub> — Consumo de energia ativa, definido no quadro 4»;

b) O ponto 4.1.1 é alterado do seguinte modo:

i) o título passa a ter a seguinte redação:

«4.1.1. Automóveis de passageiros equipados com motores de combustão interna e NOVC-HEV da categoria M<sub>1</sub> para os quais se podem utilizar os valores medidos não corrigidos de consumo de combustível e de emissões de CO<sub>2</sub> em conformidade com o anexo XXI, subanexo 8, apêndice 2, ponto 1.1.4, do Regulamento (UE) 2017/1151»,

ii) o quadro 4 é substituído pelo seguinte quadro:

«Quadro 4

#### Consumo de energia ativa

Tipo de motor	Consumo de energia ativa (V <sub>pe</sub> ) [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 <sub>pe</sub> ) [m <sup>3</sup> /kWh]
GNC (G20)	0,259
GNC (G20) com turbocompressão	0,275»,

iii) a expressão «FC é o fator de conversão de l/100 km em g CO<sub>2</sub>/km [g CO<sub>2</sub>/l], definido no quadro 5:» passa a ter a seguinte redação:

«FC é o fator de conversão definido no quadro 5.»;

iv) o quadro 5 é substituído pelo seguinte quadro:

«Quadro 5

**Fator de conversão do combustível**

Tipo de combustível	Fator de conversão (FC) [g CO <sub>2</sub> /l]
Gasolina/E85	2 330
Gasóleo	2 640
GPL	1 629
	Fator de conversão (FC) [g CO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> ]
GNC (G20)	1 795»,

v) no quadro 6, as entradas relativas à luz orientável e à luz estática de curva passam a ter a seguinte redação:

«Luz orientável	0,019
Luz estática de curva	0,039»;

c) O ponto 4.1.2 é alterado do seguinte modo:

i) o título passa a ter a seguinte redação:

«4.1.2. NOVC-HEV não abrangidos pelo ponto 4.1.1.»

ii) o título do quadro 7 passa a ter a seguinte redação:

«Eficiência do conversor CC-CC para diferentes arquiteturas de luzes do veículo»;

d) O ponto 4.2 é alterado do seguinte modo:

i) o ponto 4.2.1 passa a ter o seguinte título:

«4.2.1. Automóveis de passageiros equipados com motores de combustão interna e NOVC-HEV da categoria M<sub>1</sub> para os quais se podem utilizar os valores medidos não corrigidos de consumo de combustível e de emissões de CO<sub>2</sub> em conformidade com o anexo XXI, subanexo 8, apêndice 2, ponto 1.1.4, do Regulamento (UE) 2017/1151».

ii) o ponto 4.2.2 passa a ter o seguinte título:

«4.2.2. NOVC-HEV não abrangidos pelo ponto 4.2.1.»

**Artigo 2.º**

**Alterações da Decisão de Execução (UE) 2020/1339**

A Decisão de Execução (UE) 2020/1339 é alterada do seguinte modo:

1) No artigo 1.º é inserida a seguinte alínea n):

«n) luz de presença da retaguarda.»;

2) O anexo é alterado do seguinte modo:

a) No quadro 3, é aditada a seguinte linha:

«Luz de presença da retaguarda	12»;
--------------------------------	------

b) No quadro 4, é aditada a seguinte linha:

«Luz de presença da retaguarda	0,36».
--------------------------------	--------

*Artigo 3.º*

**Entrada em vigor**

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

Feito em Bruxelas, em 16 de novembro de 2020.

*Pela Comissão*

*A Presidente*

Ursula VON DER LEYEN

---