

**KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSBESLUTNING (EU) 2021/488****2023/EØS/43/52****av 22. mars 2021****om endring av gjennomføringsbeslutning (EU) 2020/174 og (EU) 2020/1167 med hensyn til bruken av godkjent innovativ teknologi i visse personbiler og lette nyttekjøretøyer som kan kjøre på flytende petroleumsgass, komprimert naturgass og E85(\*)**

EUROPAKOMMISJONEN HAR

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/631 av 17. april 2019 om fastsettelse av CO<sub>2</sub>-utslippsstandarder for nye personbiler og nye lette nyttekjøretøyer og om oppheving av forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011<sup>(1)</sup>, særlig artikkel 11 nr. 4, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Den 9. juli 2020 innga produsentene 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 og OPEL Automobile GmbH en felles anmodning i samsvar med artikkel 12a i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011<sup>(2)</sup> og Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 427/2014<sup>(3)</sup> om endring av Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2020/174<sup>(4)</sup> for at 12-volts effektive vekselstrømsgeneratorer godkjent som innovativ teknologi i henhold til nevnte beslutning også skal kunne brukes i personbiler med konvensjonell forbrenningsmotor og lette nyttekjøretøyer som kan kjøre på flytende petroleumsgass (LPG), komprimert naturgass (CNG) og E85.
- 2) Den 11. desember 2020 innga produsentene Ford-Werke GmbH, Honda Motor Europe Ltd og Renault en felles anmodning i samsvar med artikkel 12a i gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011 og gjennomføringsforordning (EU) nr. 427/2014 om å endre Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2020/1167<sup>(5)</sup> for at 48 V effektive motorgeneratorer kombinert med 48 V/12 V DC/DC-omformere godkjent som innovativ teknologi i henhold til nevnte beslutning også skal kunne brukes i forbrenningsmotorer og visse hybridelektriske personbiler og lette nyttekjøretøyer som kan kjøre på LPG, CNG og E85.
- 3) Kommisjonen har vurdert begge anmodningene i samsvar med artikkel 11 i forordning (EU) 2019/631, gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011, gjennomføringsforordning (EU) nr. 427/2014 og de tekniske retningslinjene for utarbeiding av søknader om godkjenning av innovative teknologier i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009 og forordning (EU) nr. 510/2011 (versjonen fra juli 2018)<sup>(6)</sup>.

(\*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 100 av 23.3.2021, s. 15, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 313/2021 av 29. oktober 2021 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), ennå ikke kunngjort.

<sup>(1)</sup> EFT L 111 av 25.4.2019, s. 13.

<sup>(2)</sup> Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011 av 25. juli 2011 om fastsettelse av en framgangsmåte for godkjenning og sertifisering av innovative teknologier for å redusere CO<sub>2</sub>-utslipp fra personbiler i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 194 av 26.7.2011, s. 19).

<sup>(3)</sup> Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 427/2014 av 25. april 2014 om fastsettelse av en framgangsmåte for godkjenning og sertifisering av innovative teknologier for å redusere CO<sub>2</sub>-utslipp fra lette nyttekjøretøyer i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) nr. 510/2011 (EUT L 125 av 26.4.2014, s. 57).

<sup>(4)</sup> Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2020/174 av 6. februar 2020 om godkjenning av teknologien som benyttes i 12-volts effektive vekselstrømsgeneratorer til bruk i visse personbiler og lette nyttekjøretøyer, som innovativ teknologi i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/631 (EUT L 35 av 7.2.2020, s. 13).

<sup>(5)</sup> Kommisjonens gjennomføringsbeslutning (EU) 2020/1167 av 6. august 2020 om godkjenning av teknologien som benyttes i en 48 V effektiv motorgenerator kombinert med en 48 V/12 V DC/DC-omformer til bruk i personbiler med konvensjonell forbrenningsmotor og visse hybridelektriske personbiler og lette nyttekjøretøyer, som en innovativ teknologi i henhold til europaparlaments- og rådsforordning (EU) 2019/631 (EUT L 258 av 7.8.2020, s. 15).

<sup>(6)</sup> <https://circabc.europa.eu/sd/a/19b42c8-8e87-4b24-a78b-9b70760f82a9/July%202018%20Technical%20Guidelines.pdf>

- 4) Ettersom begge anmodningene gjelder presisering av bruken av innovativ teknologi i kjøretøyer som kan kjøre på LPG, CNG og E85, bør disse anmodningene behandles i én enkelt gjennomføringsbeslutning.
- 5) For begge anmodninger bør det presiseres at CO<sub>2</sub>-reduksjoner som oppnås med innovativ teknologi, kan fastslås også ved montering på kjøretøyer som kjører på LPG, CNG og E85. Med forbehold for at visse drivstoffspekifikke faktorer tilføyes, anses metodene for å bestemme CO<sub>2</sub>-utslippsreduksjonen i samsvar med gjennomføringsbeslutning (EU) 2020/174 og (EU) 2020/1167 derfor som hensiktsmessige for å bestemme CO<sub>2</sub>-utslippsreduksjonen som oppnås ved bruk av de respektive innovative teknologiene i kjøretøyer som kjører på disse drivstoffene.
- 6) Ettersom E85 bare er tilgjengelig i begrenset omfang på unionsmarkedet som helhet, er det imidlertid ikke hensiktsmessig å skille dette drivstoffet fra bensin i metoden for å bestemme CO<sub>2</sub>-utslippsreduksjon.
- 7) Gjennomføringsbeslutning 2020/174/EU og (EU) 2020/1167 bør derfor endres.

TRUFFET DENNE BESLUTNINGEN:

#### *Artikkel 1*

#### **Endringer i gjennomføringsbeslutning (EU) 2020/174**

I gjennomføringsbeslutning (EU) 2020/174 gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 1 gjøres følgende endringer:

a) Bokstav a) skal lyde:

«a) Den er montert i personbiler drevet av forbrenningsmotor (M<sub>1</sub>) og i lette nyttekjøretøyer (N<sub>1</sub>) som kan kjøre på bensin, diesel, flytende petroleumsgass (LPG), komprimert naturgass (CNG) eller E85, eller en kombinasjon av slike drivstoffer.».

b) I bokstav c) gjøres følgende endringer:

i) Punkt i) og ii) skal lyde:

«i) 73,8 % for bensin- eller E85-drevne kjøretøyer uten turbolader,

ii) 73,4 % for bensin- eller E85-drevne kjøretøyer med turbolader.».

ii) Nye punkt iv)–vii) skal lyde:

«iv) 74,6 % for LPG-drevne kjøretøyer uten turbolader,

v) 74,1 % for LPG-drevne kjøretøyer med turbolader,

vi) 76,3 % for CNG-drevne kjøretøyer uten turbolader,

vii) 75,7 % for CNG-drevne kjøretøyer med turbolader.».

2) I artikkel 3 skal nytt nr. 3a lyde:

«3a. Dersom den innovative teknologien er montert i et kjøretøy som bruker to typer drivstoff eller blandingsdrivstoff, skal typegodkjenningsmyndigheten registrere den sertifiserte CO<sub>2</sub>-utslippsreduksjonen som følger:

a) For et todrivstoffkjøretøy som bruker bensin og gassformige drivstoffer, CO<sub>2</sub>-utslippsreduksjonsverdien for LPG eller CNG.

b) For blandingsdrivstoffkjøretøyer som bruker bensin og E85, CO<sub>2</sub>-utslippsreduksjonsverdien for bensin.».

3) Vedlegget endres i samsvar med vedlegg I til denne beslutningen.

*Artikkel 2***Endringer i gjennomføringsbeslutning (EU) 2020/1167**

I gjennomføringsbeslutning (EU) 2020/1167 gjøres følgende endringer:

1) I artikkel 1 gjøres følgende endringer:

a) Bokstav a) skal lyde:

«a) Den er montert i personbiler ( $M_1$ ) eller lette nyttekjøretøyer ( $N_1$ ) med følgende egenskaper:

- i) Kjøretøyer drevet av forbrenningsmotor (kjøretøyer med konvensjonell forbrenningsmotor) som kan kjøre på bensin, diesel, flytende petroleumsgass (LPG), komprimert naturgass (CNG) eller E85, eller en kombinasjon av slike drivstoffer.
- ii) Hybridelektriske kjøretøyer uten ekstern lading som kan kjøre på drivstoffene nevnt i punkt i), og for hvilke det kan brukes ukorrigerede verdier for drivstofforbruk og CO<sub>2</sub>-utslipp, i samsvar med nr. 1.1.4 i tillegg 2 til delvedlegg 8 til vedlegg XXI til forordning (EU) 2017/1151.».

b) I bokstav b) gjøres følgende endringer:

i) Punkt i) og ii) skal lyde:

- «i) 73,8 % for bensin- eller E85-drevne kjøretøyer uten turbolader,
- ii) 73,4 % for bensin- eller E85-drevne kjøretøyer med turbolader,».

ii) Nye punkt iv)–vii) skal lyde:

- «iv) 74,6 % for LPG-drevne kjøretøyer uten turbolader,
- v) 74,1 % for LPG-drevne kjøretøyer med turbolader,
- vi) 76,3 % for CNG-drevne kjøretøyer uten turbolader,
- vii) 75,7 % for CNG-drevne kjøretøyer med turbolader.».

2) I artikkel 3 skal nytt nr. 3a lyde:

«3a. Dersom den innovative teknologien er montert i et kjøretøy som bruker to typer drivstoff eller blandingsdrivstoff, skal typegodkjenningsmyndigheten registrere den sertifiserte CO<sub>2</sub>-utslippsreduksjonen som følger:

- a) For et todrivstoffkjøretøy som bruker bensin og gassformige drivstoffer, CO<sub>2</sub>-utslippsreduksjonsverdien for LPG eller CNG.
- b) For blandingsdrivstoffkjøretøyer som bruker bensin og E85, CO<sub>2</sub>-utslippsreduksjonsverdien for bensin.».

3) Vedlegget endres i samsvar med vedlegg II til denne beslutningen.

*Artikkel 3***Ikrafttredelse**

Denne beslutningen trer i kraft den 20. dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 22. mars 2021.

*For Kommissjonen*

Ursula VON DER LEYEN

*President*

## VEDLEGG I

I vedlegget til gjennomføringsbeslutning (EU) 2020/174 gjøres følgende endringer:

1) I nr. 6 gjøres følgende endringer:

a) Tabell 2 skal lyde:

«Tabell 2

**Faktisk effektforbruk**

Type motor	Faktisk effektforbruk ( $V_{pe}$ ) [l/kWh]
Bensin/E85	0,264
Bensin/E85 med turbolader	0,280
Diesel	0,220
LPG	0,342
LPG med turbolader	0,363
	Faktisk effektforbruk ( $V_{pe}$ ) [ $m^3/kWh$ ]
CNG (G20)	0,259
CNG (G20) med turbolader	0,275»

b) Tabell 3 skal lyde:

«Tabell 3

**Drivstoffomregningsfaktor (CF)**

Drivstofftype	Omregningsfaktor (CF) [g CO <sub>2</sub> /l]
Bensin/E85	2 330
Diesel	2 640
LPG	1 629
	Omregningsfaktor (CF) [g CO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> ]
CNG (G20)	1 795»

2) I nr. 8 gjøres følgende endringer:

Tabell 4 skal lyde:

«Tabell 4

**Korreksjon for CO<sub>2</sub> på grunn av den ekstra massen**

Bensin/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]	$0,0383 \cdot \Delta m$
Diesel ( $\Delta CO_{2mLPG}$ ) [g CO <sub>2</sub> /km]	$0,0251 \cdot \Delta m$
CNG ( $\Delta CO_{2mCNG(G20)}$ ) [g CO <sub>2</sub> /km]	$0,0209 \cdot \Delta m$ »

## VEDLEGG II

I vedlegget til gjennomføringsbeslutning (EU) 2020/1167 gjøres følgende endringer:

1) I nr. 3.2 skal tabell 2 og 3 lyde:

«Tabell 2

**Faktisk effektforbruk**

Type motor	Faktisk effektforbruk ( $V_{pe}$ ) [l/kWh]
Bensin/E85	0,264
Bensin/E85 med turbolader	0,280
Diesel	0,220
LPG	0,342
LPG med turbolader	0,363
	Faktisk effektforbruk ( $V_{pe}$ ) [ $m^3/kWh$ ]
CNG (G20)	0,259
CNG (G20) med turbolader	0,275

Tabell 3

**Drivstoffomregningsfaktor (CF)**

Drivstofftype	Omregningsfaktor (CF) [g CO <sub>2</sub> /l]
Bensin/E85	2 330
Diesel	2 640
LPG	1 629
	Omregningsfaktor (CF) [g CO <sub>2</sub> /m <sup>3</sup> ]
CNG (G20)	1 795»

2) I nr. 3.5 skal tabell 4 lyde:

«Tabell 4

**Korreksjon for CO<sub>2</sub> på grunn av den ekstra massen**

Bensin/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]	$0,0383 \cdot \Delta m$
Diesel ( $\Delta CO_{2mLPG}$ ) [g CO <sub>2</sub> /km]	$0,0251 \cdot \Delta m$
CNG ( $\Delta CO_{2mCNG(G20)}$ ) [g CO <sub>2</sub> /km]	$0,0209 \cdot \Delta m$ »