

regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾ (versione luglio 2018) ⁽⁶⁾. Entrambe soddisfacevano i requisiti formali; a norma dell'articolo 11, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2019/631, erano corredate in particolare di una relazione di verifica effettuata da un organismo indipendente e certificato.

- (6) La funzione di generatore efficiente di un generatore-starter a 12 V è già stata approvata per l'impiego in autovetture con motore a combustione interna convenzionale con la decisione di esecuzione (UE) 2017/785 come tecnologia innovativa in grado di ridurre le emissioni di CO₂ in un modo che è solo parzialmente coperto dalle misurazioni effettuate nell'ambito della prova delle emissioni nel quadro del nuovo ciclo di guida europeo di cui al regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione ⁽⁷⁾. La valutazione dimostra che l'eco-innovazione approvata è in grado di ridurre le emissioni di CO₂ alle stesse condizioni anche per altre categorie di veicoli.
- (7) Più precisamente, i richiedenti hanno dimostrato che la funzione di generatore efficiente di un generatore-starter a 12 V è in grado di ridurre le emissioni di CO₂ nei veicoli commerciali leggeri con motore a combustione interna convenzionale, come per le autovetture con lo stesso tipo di propulsione.
- (8) Per quanto riguarda i veicoli HEV NOVC delle categorie M₁ e N₁ per i quali, conformemente all'allegato 8, punto 5.3.2, del regolamento UN/ECE n. 101 ⁽⁸⁾, possono essere usati valori misurati di emissione di CO₂ e del consumo di carburante senza correzione, ai fini della presente decisione è opportuno considerarli equivalenti ai veicoli M₁ e N₁ con motore a combustione interna convenzionale.
- (9) I richiedenti hanno dimostrato che il metodo di prova di cui alla decisione di esecuzione (UE) 2017/785 per determinare i risparmi di CO₂ ottenuti con la funzione di generatore efficiente nei generatori-starter 12 V in autovetture con motore a combustione interna convenzionale è idoneo a determinare tali risparmi derivanti dall'uso della tecnologia nei veicoli commerciali leggeri nonché per alcuni veicoli HEV NOVC delle categorie M₁ e N₁.
- (10) I richiedenti hanno chiesto che, a motivo della crescente percentuale di autovetture e veicoli commerciali leggeri che possono essere alimentati con gas di petrolio liquefatto (GPL), gas naturale compresso (GNC) o E85, il campo di applicazione della presente decisione includa anche tali veicoli e che pertanto alcuni fattori nel metodo di prova siano adeguati di conseguenza.
- (11) Considerando la limitata disponibilità di E85 sul mercato dell'Unione nel suo complesso, non è tuttavia opportuno distinguere questo carburante dalla benzina ai fini del metodo di prova.
- (12) Per quanto riguarda l'aggiunta al metodo di prova di una procedura di rodaggio per il generatore-starter, la domanda non ne stabilisce con sufficiente precisione le modalità di esecuzione, né specifica come tenere conto degli effetti prodotti. Inoltre, il fatto che si possa tenere conto di simili effetti, ove necessario, è già previsto nel metodo di prova illustrato nella decisione di esecuzione (UE) 2017/785, in quanto è richiesto che l'efficienza della funzione di generatore del generatore-starter sia misurata almeno cinque volte. Poiché l'efficienza della funzione di generatore del generatore-starter è determinata sulla base della media dei risultati delle misurazioni, eventuali effetti del rodaggio, positivi o negativi, possono essere adeguatamente presi in considerazione nella determinazione finale dell'efficienza, se necessario aumentando il numero delle misurazioni. In tale contesto, non è opportuno integrare il metodo di prova con una specifica procedura di rodaggio supplementare come proposto nelle domande.
- (13) Considerato quanto precede, il metodo di prova di cui alla decisione di esecuzione (UE) 2017/785, con l'aggiunta di alcuni fattori specifici del carburante, dovrebbe essere considerato adatto a determinare i risparmi di CO₂ ottenuti dalla tecnologia innovativa di cui sono dotati i veicoli N₁ con motore a combustione interna, i veicoli HEV NOVC delle categorie M₁ e N₁ e i veicoli M₁ e N₁ che possono essere alimentati da determinati carburanti alternativi.

⁽⁵⁾ Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1).

⁽⁶⁾ <https://circabc.europa.eu/w/browse/f3927cae-29f8-4950-b3b3-d2e700598b52>

⁽⁷⁾ Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del 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 per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

⁽⁸⁾ Regolamento n. 101 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione delle autovetture con solo motore a combustione interna o con motopropulsore ibrido elettrico per quanto riguarda la misurazione dell'emissione di biossido di carbonio e del consumo di carburante e/o la misurazione del consumo di energia elettrica e dell'autonomia elettrica, e dei veicoli delle categorie M₁ e N₁ con solo motopropulsore elettrico per quanto riguarda la misurazione del consumo di energia elettrica e dell'autonomia elettrica (GU L 138 del 26.5.2012, pag. 1).

