

РЕШЕНИЕ ЗА ИЗПЪЛНЕНИЕ (ЕС) 2020/1102 НА КОМИСИЯТА**от 24 юли 2020 година**

за одобряване на технологията, използвана в 48-волтов ефективен двигател-генератор, комбиниран с преобразувател на постоянен в постоянен ток (48V/12V), и предвидена за употреба в леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства с конвенционален двигател с вътрешно горене или хибридно електрическо задвижване, като иновативна технология съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета и въз основа на новия европейски цикъл на движение (NEDC)

(текст от значение за ЕИП)

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2019/631 на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹⁾ от 17 април 2019 г. за определяне на стандарти за емисиите на CO₂ от нови пътнически леки автомобили и от нови леки търговски превозни средства и за отмяна на регламенти (ЕО) № 443/2009 и (ЕС) № 510/2011, и по-специално член 11, параграф 4 от него,

като има предвид, че:

- (1) На 24 октомври 2019 г. производителите 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, Renault, Volkswagen AG, Volkswagen Nutzfahrzeuge и доставчиците Valeo Electrical systems и Mitsubishi Electric Corporation подадоха съвместно заявление (наричано по-нататък „първото заявление“) за одобряване като иновативна технология на технологията, използвана в 48-волтов ефективен двигател-генератор, комбиниран с преобразувател на постоянен в постоянен ток (48V/12V), и предвидена за употреба в пътнически леки автомобили или леки търговски превозни средства с двигател с вътрешно горене, работещ с бензин или дизелово гориво (конвенционално задвижване с ДВГ), и в някои хибридни електрически превозни средства без външно зареждане (NOVC-HEV) от тези категории.
- (2) На 8 ноември 2019 г. доставчикът Valeo Electrical systems подаде заявление („второто заявление“) за одобряване на същата технология, т.е. технологията, използвана в 48-волтов ефективен двигател-генератор, комбиниран с преобразувател на постоянен в постоянен ток (48V/12V), и предвидена за употреба в превозни средства от същите категории и същото задвижване.
- (3) Двете заявления бяха оценени в съответствие с член 11 от Регламент (ЕС) 2019/631, с Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011 на Комисията ⁽²⁾ и Регламент за изпълнение (ЕС) № 427/2014 на Комисията ⁽³⁾, както и с Техническите указания за изготвяне на заявления за одобряване на иновативни технологии в съответствие с Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁴⁾ и Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета ⁽⁵⁾ (във версията от юли 2018 г. ⁽⁶⁾). В съответствие с член 11, параграф 3 от Регламент (ЕС) 2019/631 заявленията бяха придружени от доклад от проверка, извършена от независим сертифициран орган.
- (4) И двете приложения се отнасят за намаления на емисиите на CO₂, които не могат да бъдат доказани чрез измервания, извършени в съответствие с новия европейски цикъл на движение (NEDC), както е посочено в Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ ОВ L 111, 25.4.2019 г., стр. 13.

⁽²⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011 на Комисията от 25 юли 2011 г. за установяване на процедура за одобряване и сертифициране на иновативни технологии за намаляване на емисиите на CO₂ от пътнически автомобили съгласно Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 194, 26.7.2011 г., стр. 19).

⁽³⁾ Регламент за изпълнение (ЕС) № 427/2014 на Комисията от 25 април 2014 г. за установяване на процедура за одобряване и сертифициране на иновативни технологии за намаляване на емисиите на CO₂ от леки търговски превозни средства съгласно Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 125, 26.4.2014 г., стр. 57).

⁽⁴⁾ Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета от 23 април 2009 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки пътнически автомобили като част от цялостния подход на Общността за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства (ОВ L 140, 5.6.2009 г., стр. 1).

⁽⁵⁾ Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета от 11 май 2011 г. за определяне на стандарти за емисиите от нови леки търговски превозни средства като част от цялостния подход на Съюза за намаляване на емисиите на CO₂ от лекотоварните превозни средства (ОВ L 145, 31.5.2011 г., стр. 1).

⁽⁶⁾ <https://circabc.europa.eu/w/browse/f3927eae-29f8-4950-b3b3-d2e700598b52>

⁽⁷⁾ Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията от 18 юли 2008 г. за прилагане и изменение на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства (ОВ L 199, 28.7.2008 г., стр. 1).

- (5) Като се има предвид, че двете заявления се отнасят за една и съща иновативна технология и следва да се прилагат едни и същи условия при използването ѝ в съответните превозни средства, е целесъобразно двете заявления да се разгледат в едно общо решение.
- (6) Един 48-волтов двигател-генератор може да работи или като електродвигател, който преобразува електрическа енергия в механична енергия, или като генератор, който преобразува механична енергия в електрическа енергия, т.е. като стандартен алтернатор. Преобразувателят на постоянен в постоянен ток (48V/12V) позволява на 48-волтовия двигател-генератор да подава електрическа енергия с напрежението, необходимо за захранване на 12-волтовата електрическа уредба на превозното средство и/или за зареждане на 12-волтовия акумулатор.
- (7) Комисията вече одобри високоефективния 48-волтов двигател-генератор, комбиниран с преобразувател на постоянен в постоянен ток (48V/12V), заявен от SEG Automotive Germany GmbH, като иновативна технология за използване в леки пътнически автомобили и леки търговски превозни средства с конвенционален двигател с вътрешно горене и някои хибридни електрически превозни средства без външно зареждане (NOVC-HEV) от тези категории с Решение за изпълнение (ЕС) 2019/313 ⁽⁸⁾ и Решение за изпълнение (ЕС) 2019/314 ⁽⁹⁾.
- (8) Въз основа на опита, събран при оценката на заявленията, подадени от SEG Automotive Germany GmbH, заедно с информацията, предоставена с настоящите заявления, беше доказано в задоволителна степен и по убедителен начин, че един 48-волтов двигател-генератор, комбиниран с преобразувател на постоянен в постоянен ток (48V/12V), отговаря на критериите, посочени в член 11, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2019/631, и на критериите за допустимост, посочени в член 9, параграф 1, буква а) от регламенти за изпълнение (ЕС) № 725/2011 и (ЕС) № 427/2014.
- (9) Иновативната технология следва да се използва в леки пътнически автомобили или леки търговски превозни средства, задвижвани с конвенционален ДВГ, или само в такива хибридни електрически превозни средства без външно зареждане от тези категории, за които в съответствие с приложение 8 към Правило № 101 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации ⁽¹⁰⁾ могат да се използват некоригирани стойности за разхода на гориво и емисиите на CO₂.
- (10) И двете заявления предлагат методика за изпитване, която се основава на „разделния метод“, определен в точка 3 от приложението съответно към Решение за изпълнение (ЕС) 2019/313 и към Решение за изпълнение (ЕС) 2019/314.
- (11) Методиката, предложена в първото заявление, се различава от „разделния метод“, определен в тези решения, по отношение на стойността на напрежението, която трябва да се използва за измерване на ефективността на 48-волтовия двигател-генератор, като се предлага да се определи стойност 48 V вместо 52 V. Освен това и в двете заявления се предлага да се промени изходният ток за измерване на ефективността на преобразувателя на постоянен в постоянен ток (48V/12V) така, че изходният ток да се определя като частното от половината от номиналната мощност на преобразувателя на постоянен в постоянен ток, разделена на 14,3 V, вместо като частното от цялата номинална мощност на преобразувателя на постоянен в постоянен ток, разделена на 14,3 V. Освен това и в двете заявления се предлага да се въведе процедура за разработване на 48-волтовия двигател-генератор.
- (12) По отношение на промените на определения в решения за изпълнение (ЕС) 2019/313 и (ЕС) 2019/314 „разделен метод“, засягащи стойността на напрежението при измерването на ефективността на 48-волтовия двигател-генератор и стойността на изходния ток при измерването на ефективността на преобразувателя на постоянен в постоянен ток (48V/12V), се констатира, че тези промени могат да доведат до по-малко консервативни резултати по отношение на намаляването на емисиите на CO₂. Заявителите твърдят, че промените са обосновани, тъй като биха били по-

⁽⁸⁾ Решение за изпълнение (ЕС) 2019/313 на Комисията от 21 февруари 2019 година за одобряване на технологията, използвана във високоефективния 48-волтов двигател-генератор (BRM) плюс преобразувател на постоянен в постоянен ток (48V/12V) на SEG Automotive Germany GmbH за леки търговски превозни средства с конвенционален двигател с вътрешно горене и определени леки търговски превозни средства с хибридно захранване, като иновативна технология за намаляване на емисиите на CO₂ от леки търговски превозни средства съгласно Регламент (ЕС) № 510/2011 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 51, 22.2.2019 г., стр. 31).

⁽⁹⁾ Решение за изпълнение (ЕС) 2019/314 на Комисията от 21 февруари 2019 година за одобряване на технологията, използвана във високоефективния 48-волтов двигател-генератор (BRM) плюс преобразувател на постоянен в постоянен ток (48V/12V) на SEG Automotive Germany GmbH за леки пътнически автомобили с конвенционален двигател с вътрешно горене и определени леки пътнически автомобили с хибридно захранване, като иновативна технология за намаляване на емисиите на CO₂ от леки пътнически автомобили съгласно Регламент (ЕО) № 443/2009 на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 51, 22.2.2019 г., стр. 42).

⁽¹⁰⁾ Правило № 101 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации (ИКЕ на ООН) — Единни предписания относно одобрението на леки автомобили, задвижвани само с двигател с вътрешно горене или с хибридно електрическо силово предаване, по отношение на измерването на емисиите от въглероден двуокис и разхода на гориво и/или измерването на консумацията на електроенергия и пробег в електрически режим на задвижване, както и на превозни средства от категории M₁ и N₁, задвижвани само с електрическо силово предаване, по отношение на измерването на консумацията на електроенергия и пробег в електрически режим на задвижване (ОВ L 138, 26.5.2012 г., стр. 1).

представителни за реалните условия на шофиране. Доказателствата, представени в подкрепа на това твърдение, обаче не могат да се считат за достатъчни, по-специално поради ограничените проучвания, извършени в подкрепа на заявлението и липсата на доказателства подкрепящи целесъобразността на промяната на изходния ток за измерването на ефективността на преобразувателя на постоянен в постоянен ток (48V/12V). В този контекст се счита, че тези аспекти на „разделния метод“, определен в точка 3 от приложението съответно към Решение за изпълнение (ЕС) 2019/313 и към Решение за изпълнение (ЕС) 2019/314, не следва да се променят въз основа на информацията, предоставена в заявленията.

- (13) Що се отнася до предложеното добавяне към методиката за изпитване на процедура за разработване на двигател-генератора, в нито едно от двете заявления не се определя с достатъчна точност как следва да се извършва такова разработване, нито как следва да се отчита ефектът от него. Тъй като ефективността на 48-волтовия двигател-генератор, комбиниран с преобразувател на постоянен в постоянен ток (48V/12V), се определя въз основа на средната стойност на резултатите от измерванията, при окончателното определяне на коефициента на полезно действие може да се вземат предвид по подходящ начин всички положителни или отрицателни ефекти от разработването, като при необходимост може да се увеличи броят на измерванията. В този контекст не е целесъобразно методиката за изпитване да бъде допълнена с допълнителна специфична процедура за разработване като предложените в заявленията.
- (14) В този контекст се счита за целесъобразно „разделният метод“, определен в точка 3 от приложението съответно към Решение за изпълнение (ЕС) 2019/313 и към Решение за изпълнение (ЕС) 2019/314, да се прилага и за целите на настоящото решение.
- (15) Производителите следва да имат възможността да подават заявление до орган по одобряване на типа за сертифициране на намаленията на емисиите на CO₂, дължащи се на използването на иновативната технология, когато са изпълнени условията, определени в настоящото решение. За тази цел производителите следва да гарантират, че заявлениято за сертифициране се придружава от доклад от проверка от независим и сертифициран орган, в който се потвърждава, че иновативната технология отговаря на условията, определени в настоящото решение, и че намалението на емисиите е определено в съответствие с посочената в настоящото решение методика за изпитване.
- (16) За да се улесни по-широкото внедряване на иновативната технология в нови превозни средства, производителът следва също така да има възможност да подава едно-единствено заявление за сертифициране на намаленията на емисиите на CO₂, дължащи се на няколко 48-волтови ефективни двигател-генератора, комбинирани с преобразуватели на постоянен в постоянен ток (48V/12V). Въпреки това е целесъобразно да се гарантира, че когато се използва тази възможност, се прилага механизъм, който стимулира внедряването само на екоиновациите, осигуряващи най-голямото намаление на емисиите на CO₂.
- (17) Органът по одобряване на типа е отговорен за извършване на задълбочена проверка дали са изпълнени условията за сертифициране на намалението на емисиите на CO₂, дължащо се на използването на дадена иновативна технология, както е посочено в настоящото решение. При издаването на сертификата отговорният орган по одобряване на типа следва да гарантира, че всички елементи, взети предвид при сертифицирането, се записват в протокол от изпитването, който се съхранява заедно с доклада от проверката, и че тази информация се предоставя на Комисията при поискване.
- (18) За целта на определянето на общия код за екоиновации, който да бъде използван в съответните документи за одобряване на типа в съответствие с приложения I, VIII и IX към Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета ⁽¹¹⁾, е необходимо да бъде определен индивидуален код за иновативната технология.
- (19) От 2021 г. нататък спазването от страна на производителите на техните конкретни цели относно емисиите на CO₂ съгласно Регламент (ЕС) 2019/631 трябва да се установява въз основа на емисиите на CO₂, определени в съответствие с хармонизираната в световен мащаб процедура за изпитване на лекотоварни превозни средства (WLTP), определена в Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията ⁽¹²⁾. Поради това намалението на емисиите на CO₂, дължащо се на иновативната технология, сертифицирана в съответствие с настоящото решение, може да бъде вземано предвид при изчисляването на средните специфични емисии на CO₂ на производителите само за календарната 2020 г.,

⁽¹¹⁾ Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 5 септември 2007 г. за създаване на рамка за одобрение на моторните превозни средства и техните ремаркета, както и на системи, компоненти и отделни технически възли, предназначени за такива превозни средства (Рамкова директива) (ОВ L 263, 9.10.2007 г., стр. 1).

⁽¹²⁾ Регламент (ЕС) 2017/1151 на Комисията от 1 юни 2017 г. за допълване на Регламент (ЕО) № 715/2007 на Европейския парламент и на Съвета за типово одобрение на моторни превозни средства по отношение на емисиите от леки превозни средства за превоз на пътници и товари (Евро 5 и Евро 6) и за достъпа до информация за ремонт и техническо обслужване на превозни средства, за изменение на Директива 2007/46/ЕО на Европейския парламент и на Съвета, Регламент (ЕО) № 692/2008, Регламент (ЕС) № 1230/2012 и за отмяна на Регламент (ЕО) № 692/2008 на Комисията (ОВ L 175, 7.7.2017 г., стр. 1).

ПРИЕ НАСТОЯЩОТО РЕШЕНИЕ:

Член 1

Иновативна технология

Технологията, използвана в 48-волтовите ефективни двигател-генератори, комбинирани с преобразуватели на постоянен в постоянен ток (48V/12V), се одобрява като иновативна технология по смисъла на член 11 от Регламент (ЕС) 2019/631, като се има предвид, че намаленията на емисиите на CO₂, които се постигат чрез нея, са само частично обхванати от стандартната процедура за изпитване, предвидена в Регламент (ЕО) № 692/2008, и при условие че иновативната технология отговаря на следните условия:

- a) тя се монтира в пътнически леки автомобили (M₁) или леки търговски превозни средства (N₁), задвижвани от двигатели с вътрешно горене, работещи с бензин или дизелово гориво (превозни средства с конвенционални ДВГ от категории M₁ и N₁), или в хибридни електрически превозни средства без външно зареждане от категория M₁ или N₁, за които може да се използват некоригирани измерени стойности за разхода на гориво и емисиите на CO₂ в съответствие с приложение 8 към Правило № 101 на Икономическата комисия за Европа на Организацията на обединените нации;
- b) нейният КПД, който е производението на КПД на 48-волтовия двигател-генератор и КПД на преобразувателя на постоянен в постоянен ток (48V/12V), определени в съответствие с точка 3.3 от приложението към Решение за изпълнение (ЕС) 2019/313 или точка 3.3 от приложението към Решение за изпълнение (ЕС) 2019/314, е най-малко
 - i) 73,8 % за превозни средства с бензинов двигател, различни от тези с турбокомпресор;
 - ii) 73,4 % за превозни средства с бензинов двигател с турбокомпресор;
 - iii) 74,2 % за превозни средства с дизелов двигател.

Член 2

Подаване на заявление за сертифициране на намалението на емисиите на CO₂

1. Даден производител може да подаде заявление до орган по одобряване на типа с цел сертифициране на намалението на емисиите на CO₂, дължащо се на използването на технологията, одобрена в съответствие с член 1 („иновативната технология“), чрез позоваване на настоящото решение.
2. Производителят гарантира, че заявлението за сертифициране се придружава от доклад от проверка от независим сертифициран орган, в който се потвърждава, че технологията отговаря на условията, посочени в член 1, букви а) и б).
3. Когато намалението на емисиите е сертифицирано в съответствие с член 3, производителят гарантира, че сертифицираното намаление на емисиите на CO₂ и кодът за екоиновации, посочен в член 4, параграф 1, се вписват в сертификата за съответствие на съответните превозни средства.

Член 3

Сертифициране на намалението на емисиите на CO₂

1. Органът по одобряване на типа гарантира, че намаленията на емисии на CO₂ в резултат на използването на иновативната технология са определени, като се използва методиката, посочена в точки 3, 5 и 6 от приложението към Решение за изпълнение (ЕС) 2019/313, в случай на леки търговски превозни средства, или точки 3, 5 и 6 от приложението към Решение за изпълнение (ЕС) 2019/314, в случай на леки пътнически автомобили.
2. Когато производителят подава заявление за сертифициране на намалението на емисиите на CO₂ за повече от един тип 48-волтов двигател-генератор, комбиниран с преобразувател на постоянен в постоянен ток (48V/12V) във връзка с една версия на превозно средство, органът по одобряването на типа определя кой от изпитваните 48-волтови двигател-генератори, комбинирани с преобразувател на постоянен в постоянен ток (48V/12V) осигурява най-ниското намаление на CO₂. Тази стойност се използва за целите на параграф 4.
3. Органът по одобряване на типа вписва сертифицираното намаление на емисиите на CO₂, определено в съответствие с параграфи 1 и 2, и кода за екоиновации, посочен в член 4, параграф 1, в съответната документация за одобряване на типа.
4. Органът по одобряване на типа записва всички елементи, взети предвид при сертифицирането, в протокол от изпитването, който се съхранява заедно с доклада от проверката, посочен в член 2, параграф 2, и предоставя тази информация на Комисията при поискване.

5. Органът по одобряване на типа сертифицира намалението на емисиите на CO₂, дължащо се на иновативната технология, единствено ако установи, че тя отговаря на условията, определени в член 1, букви а) и б), и ако постигнатото намаление на емисиите на CO₂ е 1 g CO₂/km или по-голямо, както е посочено в член 9, параграф 1, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) № 725/2011, в случай на пътнически леки автомобили, или в член 9, параграф 1, буква а) от Регламент за изпълнение (ЕС) № 427/2014 в случай на леки търговски превозни средства.

Член 4

Код за екоиновации

1. На иновативната технология, одобрена с настоящото решение, се присвоява код за екоиновации 31.
2. Сертифицираното намаление на емисиите на CO₂, записано с позоваване на въпросния код за екоиновации, може да бъде взето предвид само при изчисляването на средните специфични емисии на производителите за календарната 2020 година.

Член 5

Влизане в сила

Настоящото решение влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Съставено в Брюксел на 24 юли 2020 година.

За Колисиата
Председател
Ursula VON DER LEYEN
