PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2020/1102

ze dne 24. července 2020

o schválení technologie používané v účinném 48voltovém motorgenerátoru ve spojení s 48 V/12 V DC/DC měničem pro použití v konvenčních spalovacích motorech a některých hybridních elektrických osobních automobilech a lehkých užitkových vozidlech jako inovativní technologie podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 a s odkazem na nový evropský jízdní cyklus (NEDC)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 ([1]), a zejména na čl. 11 odst. 4 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Dne 24. října 2019 předložili výrobci 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 a dodavatelé Valeo Electrical systems a Mitsubishi Electric Corporation společnou žádost (dále jen „první žádost“) o schválení technologie používané v 48voltovém motorgenerátoru ve spojení s 48 V/12 V DC/DC měničem pro použití v osobních automobilech a lehkých užitkových vozidlech s vnitřním spalovacím motorem na benzin nebo motorovou naftu jako hnacím ústrojím (konvenční hnací ústrojí ICE) a v některých hybridních elektrických vozidlech s jiným než externím nabíjením (NOVC-HEV) těchto kategorií jako inovativní technologie.

(2) Dne 8. listopadu 2019 podal dodavatel Valeo Electrical systems žádost (dále jen „druhá žádost“) o schválení stejné technologie, tedy technologie používané v účinných 48voltových motorgenerátorech ve spojení s 48 V/12 V DC/DC měničem pro použití ve vozidlech téže kategorie a hnacích ústrojí.

(3) Obě žádosti byly posouzeny v souladu s článkem 11 nařízení (EU) 2019/631, prováděcími nařízeními Komise (EU) č. 725/2011 ([2]) a (EU) č. 427/2014 ([3]) a technickými pokyny pro přípravu žádostí o schválení inovativních technologií podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ([4]) a Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ([5]) (verze z července 2018 ([6])). V souladu s čl. 11 odst. 3 nařízení (EU) 2019/631 byla k žádostem přiložena zpráva o ověření provedeném nezávislým a autorizovaným subjektem.

(4) Obě žádosti se odvolávají na snížení emisí CO_2, jež nelze prokázat měřením provedeným v souladu s novým evropským jízdním cyklem (NEDC) stanoveným v nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ([7]).

([1]) Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13.

([2]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 725/2011 ze dne 25. července 2011, kterým se stanoví postup schvalování a certifikace inovativních technologií ke snižování emisí CO_2 z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Úř. věst. L 194, 26.7.2011, s. 19).

([3]) Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 427/2014 ze dne 25. dubna 2014, kterým se stanoví postup schvalování a certifikace inovativních technologií ke snižování emisí CO_2 z lehkých užitkových vozidel podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 125, 26.4.2014, s. 57).

([4]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009 , kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO_2 z lehkých užitkových vozidel (Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1).

([5]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ze dne 11. května 2011 , kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO_2 z lehkých vozidel (Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1).

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

([7]) Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1).

(5) Vzhledem k tomu, že obě tyto žádosti se týkají téže inovativní technologie a že by pro její využití v daných typech vozidel měly platit stejné podmínky, je vhodné zabývat se oběma žádostmi v jediném rozhodnutí.

(6) 48voltový motorgenerátor lze provozovat buď jako elektrický motor přeměňující elektrickou energii na mechanickou energii, nebo jako generátor přeměňující mechanickou energii na elektrickou energii, tj. podobně jako alternátor. 48 V/12 V DC/DC měnič umožňuje 48voltovému motorgenerátoru dodávat elektrickou energii při napětí požadovaném pro výkon 12voltového elektrického napájení vozidla a/nebo nabíjení 12voltové baterie.

(7) Komise již schválila vysoce účinný 48voltový motorgenerátor ve spojení s 48 V/12 V DC/DC měničem dodávaným společností SEG Automotive Germany GmbH jako inovativní technologii pro použití v konvenčních osobních automobilech na pohon ICE a v lehkých užitkových vozidlech a v některých vozidlech těchto kategorií poháněných NOVC-HEV prováděcími rozhodnutími (EU) 2019/313 ([8]) a (EU) 2019/314 ([9]).

(8) Na základě zkušeností získaných při posuzování žádostí předložených společností SEG Automotive Germany GmbH spolu s informacemi poskytnutými se současnými žádostmi bylo uspokojivě a přesvědčivě prokázáno, že účinný 48voltový motorgenerátor ve spojení s 48 V/12 V DC/DC měničem splňuje kritéria uvedená v čl. 11 odst. 2 nařízení (EU) 2019/631 a kritéria způsobilosti uvedená v čl. 9 odst. 1 písm. a) prováděcích nařízení (EU) č. 725/2011 a (EU) č. 427/2014.

(9) Tato inovativní technologie by se měla používat v konvenčních osobních automobilech ICE nebo v lehkých užitkových vozidlech nebo v pouze ve vozidlech NOVC-HEV z těchto kategorií, u nichž lze použít nekorigované naměřené hodnoty spotřeby paliva a emisí CO_2 podle přílohy 8 nařízení č. 101 Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů ([10]).

(10) Obě žádosti navrhují zkušební metodu založenou na „samostatné metodě“, jak ji stanoví bod 3 přílohy příslušných prováděcích rozhodnutí (EU) 2019/313 a (EU) 2019/314.

(11) Metoda navrhovaná v první žádosti se liší od „samostatné metody“ podle těchto rozhodnutí, pokud jde o úroveň napětí, která se má použít u měření účinnosti 48voltového motorgenerátoru, u něhož se navrhuje nastavení na 48 V místo 52 V. Kromě toho se v obou žádostech navrhuje změnit výstupní proud pro měření účinnosti 48 V/12 V DC/DC měniče tak, aby výstupní proud byl definován jako polovina jmenovitého výkonu DC/DC měniče děleného 14,3 V namísto jmenovitého výkonu DC/DC měniče děleného 14,3 V. Navíc se v obou žádostech navrhuje zavést u 48voltového motorgenerátoru postup záběhu.

(12) S ohledem na změny navrhované u „samostatné metody“ stanovené v prováděcích rozhodnutích (EU) 2019/313 a (EU) 2019/314, pokud jde úroveň napětí při měření účinnosti 48voltového motorgenerátoru a výstupního proudu při měření účinnosti 48 V/12 V DC/DC měniče, je zjištěno, že tyto změny mohou vést k méně konzervativním výsledkům, pokud jde o snížení emisí CO_2. Žadatelé tvrdili, že změny jsou oprávněné, protože lépe zobrazují reálné jízdní podmínky. Důkazy poskytnuté na podporu tohoto tvrzení však nelze považovat za

([8]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2019/313 ze dne 21. února 2019 o schválení technologie použité ve vysoce účinném 48-voltovém motorgenerátoru (BRM) společnosti SEG Automotive Germany GmbH ve spojení s 48 V/12 V DC/DC měničem pro použití v konvenčních spalovacích motorech a některých hybridních lehkých užitkových vozidlech jako inovativní technologie pro snižování emisí CO_2 z lehkých užitkových vozidel podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 (Úř. věst. L 51, 22.2.2019, s. 31).

([9]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2019/314 ze dne 21. února 2019 o schválení technologie použité ve vysoce účinném 48-voltovém motorgenerátoru (BRM) společnosti SEG Automotive Germany GmbH ve spojení se 48 V/12 V DC/DC měničem pro použití v konvenčních spalovacích motorech a některých hybridních osobních automobilech jako inovativní technologie pro snižování emisí CO_2 z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Úř. věst. L 51, 22.2.2019, s. 42).

([10]) Předpis Evropské hospodářské komise OSN (EHK OSN) č. 101 – Jednotná ustanovení pro schvalování typu osobních automobilů poháněných výhradně spalovacím motorem nebo poháněných hybridním elektrickým hnacím ústrojím z hlediska měření emisí oxidu uhličitého a spotřeby paliva a/nebo měření spotřeby elektrické energie a akčního dosahu na elektřinu, a dále vozidel kategorií M1 a N1 poháněných výhradně elektrickým hnacím ústrojím z hlediska měření spotřeby elektrické energie a akčního dosahu na elektřinu (Úř. věst. L 138, 26.5.2012, s. 1).

dostatečné, zejména proto, že na podporu žádosti bylo provedeno pouze několik studií a protože neexistují důkazy, které by podporovaly změnu výstupního proudu při měření účinnosti u 48 V/12 V DC/DC měniče. S ohledem na uvedené skutečnosti se má za to, že tyto aspekty „samostatné metody" uvedené v bodě 3 přílohy příslušných prováděcích rozhodnutí (EU) 2019/313 a (EU) 2019/314 by se na základě informací uvedených v žádostech neměly měnit.

(13) Pokud jde o navrhované doplnění postupu záběhu motorgenerátoru do zkušební metody, ani v jedné ze žádostí nejsou dostatečně přesně popsány podrobnosti, jak by měl být tento záběh prováděn, ani jakým způsobem by měly být účinky záběhu zohledněny. Vzhledem k tomu, že účinnost 48voltového motorgenerátoru ve spojení s 48 V/12 V měničem se stanovuje na základě průměru výsledků měření, mohou být veškeré účinky záběhu, ať pozitivní či negativní, při konečném stanovení účinnosti náležitě zohledněny, v případě potřeby zvýšením počtu měření. Vzhledem k výše uvedenému není vhodné zkušební metodu doplňovat o další zvláštní postup záběhu, jako ty, které se navrhují v žádostech.

(14) S ohledem na uvedené skutečnosti se považuje za vhodné, aby se „samostatná metoda" uvedená v bodě 3 přílohy prováděcích rozhodnutí (EU) 2019/313 a (EU) 2019/314 použila i pro účely tohoto rozhodnutí.

(15) Výrobci by měli mít možnost požádat schvalovací orgán o certifikaci snížení emisí CO_2 dosaženého při použití inovativní technologie, pokud splňuje podmínky stanovené v tomto rozhodnutí. Výrobci by za tímto účelem měli zajistit, aby k žádosti o certifikaci byla přiložena zpráva o ověření provedeném nezávislým a autorizovaným subjektem, která potvrzuje, že daná inovativní technologie splňuje podmínky stanovené v tomto rozhodnutí a že snížení emisí bylo stanoveno v souladu se zkušební metodou uvedenou v tomto rozhodnutí.

(16) Pro snazší zavádění dané inovativní technologie do nových vozidel ve větším měřítku by měl mít výrobce rovněž možnost požádat o certifikaci snížení emisí CO_2 dosaženého v několika účinných 48voltových motorgenerátorech ve spojení s 48 V/12 V DC/DC měniči prostřednictvím jediné žádosti o certifikaci. Je však vhodné zajistit, aby se v případě využití této možnosti použil mechanismus podporující zavádění pouze takových ekologických inovací, které jsou co do snížení emisí CO_2 nejúčinnější.

(17) Schvalovací orgán musí důkladně ověřit, zda jsou podmínky pro certifikaci snížení emisí CO_2 dosaženého použitím inovativní technologie specifikované v tomto rozhodnutí splněny. Pokud je udělena certifikace, měl by příslušný schvalovací orgán zajistit, aby všechny prvky, které jsou pro certifikaci vzaty v úvahu, byly zaznamenány ve zkušebním protokolu a uchovávány společně se zprávou o ověření a aby tyto informace byly na vyžádání zpřístupněny Komisi.

(18) Za účelem stanovení obecného kódu ekologické inovace, který má být uveden v příslušných dokumentech schválení typu podle příloh I, VIII a IX směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ([11]), je nutno této inovativní technologii přidělit individuální kód.

(19) Od roku 2021 se má dodržení cílů pro specifické emise CO_2 ze strany výrobců podle nařízení (EU) 2019/631 zjišťovat na základě emisí CO_2 stanovených v souladu s celosvětově harmonizovaným zkušebním postupem pro lehká vozidla (WLTP) stanoveným v nařízení Komise (EU) 2017/1151 ([12]). Snížení emisí CO_2 použitím inovativní technologie certifikované odkazem na toto rozhodnutí se tedy může zohlednit při výpočtu průměrných specifických emisí CO_2 výrobců pouze na kalendářní rok 2020,

([11]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (rámcová směrnice) (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

([12]) Nařízení Komise (EU) 2017/1151 ze dne 1. června 2017, kterým se doplňuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla, mění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES, nařízení Komise (ES) č. 692/2008 a nařízení Komise (EU) č. 1230/2012 a zrušuje nařízení Komise (ES) č. 692/2008 (Úř. věst. L 175, 7.7.2017, s. 1).

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Inovativní technologie

Technologie použitá v účinných 48voltových motorgenerátorech ve spojení s 48 V/12 V DC/DC měniči se schvaluje jako inovativní technologie ve smyslu článku 11 nařízení (EU) 2019/631 vzhledem k tomu, že na snížení emisí CO_2, kterého dosahuje, se pouze částečně vztahuje standardní zkušební postup stanovený v nařízení (ES) č. 692/2008, za předpokladu, že inovativní technologie splňuje tyto podmínky:

a) jsou jí vybaveny osobní automobily (M1) nebo lehká užitková vozidla (N1) poháněná spalovacím motorem na benzin nebo motorovou naftu (konvenční vozidla ICE M1 a N1) nebo hybridní elektrická vozidla kategorie M1 nebo N1 s jiným než externím nabíjením, u nichž lze použít nekorigované naměřené hodnoty spotřeby paliva a hodnoty emisí CO_2 podle přílohy 8 předpisu č. 101 Evropské hospodářské komise Organizace spojených národů;

b) její účinnost, jež je výsledkem účinnosti 48voltového motorgenerátoru a účinnosti 48 V/12 V DC/DC měniče, které jsou stanovené podle bodu 3.3 přílohy prováděcího rozhodnutí (EU) 2019/313 nebo bodu 3.3 přílohy prováděcího rozhodnutí (EU) 2019/314, činí alespoň

   i) 73,8 % u vozidel s benzinovým motorem kromě motorů přeplňovaných turbodmychadlem;

   ii) 73,4 % u vozidel s benzinovým motorem přeplňovaným turbodmychadlem;

   iii) 74,2 % u vozidel s naftovým motorem.

Článek 2

Žádost o certifikaci snížení emisí CO_2

1. Výrobce může požádat schvalovací orgán o certifikaci snížení emisí CO_2 dosaženého při použití technologie schválené v souladu s článkem 1 („inovativní technologie“) odkazem na toto rozhodnutí.

2. Výrobce zajistí, aby k žádosti o certifikaci byla přiložena zpráva o ověření provedeném nezávislým a autorizovaným subjektem, která potvrzuje, že technologie je v souladu s čl. 1 písm. a) a b).

3. Pokud bylo snížení emisí certifikováno v souladu s článkem 3, výrobce zajistí, aby v prohlášení o shodě dotyčných vozidel bylo zaznamenáno certifikované snížení emisí CO_2 a kód ekologické inovace uvedený v čl. 4 odst. 1.

Článek 3

Certifikace snížení emisí CO_2

1. Schvalovací orgán zajistí, že snížení emisí CO_2 při použití inovativní technologie se stanovilo pomocí metody stanovené v bodech 3, 5 a 6 přílohy prováděcího rozhodnutí (EU) 2019/313 v případě lehkých užitkových vozidel nebo v bodech 3, 5 a 6 přílohy prováděcího rozhodnutí (EU) 2019/314 v případě osobních automobilů.

2. Žádá-li výrobce o certifikaci snížení emisí CO_2 u více než jednoho typu 48voltového motorgenerátoru ve spojení s 48 V/12 V DC/DC měničem pro jednu verzi vozidla, schvalovací orgán určí, který z testovaných 48voltových motorgenerátorů ve spojení s 48 V/12 V DC/DC měničem přináší nejnižší snížení emisí CO_2. Uvedená hodnota se použije pro účely odstavce 4.

3. Schvalovací orgán zaznamená v příslušné dokumentaci ke schválení typu certifikované snížení emisí CO_2 stanovené v souladu s odstavcem 1 a 2 a kód ekologické inovace uvedený v čl. 4 odst. 1.

4. Schvalovací orgán zaznamená veškeré prvky, které byly pro certifikaci vzaty v úvahu, do zkušebního protokolu a tento protokol uchovává společně se zprávou o ověření uvedenou v čl. 2 odst. 2 a zajistí, aby tyto informace byly na vyžádání zpřístupněny Komisi.

5. Schvalovací orgán certifikuje snížení emisí CO_2 dosažené při použití inovativní technologie, pouze pokud dojde k závěru, že tato technologie splňuje podmínky stanovené v čl. 1 písm. a) a b), a pokud snížení emisí CO_2 dosáhlo hodnoty 1 g CO_2/km nebo vyšší, jak je uvedeno v čl. 9 odst. 1 písm. a) prováděcího nařízení (EU) č. 725/2011 v případě osobních automobilů, nebo jak je uvedeno v čl. 9 odst. 1 písm. a) prováděcího nařízení (EU) č. 427/2014 v případě lehkých užitkových vozidel.

Článek 4

Kód ekologické inovace

1. Inovativní technologii schválené tímto rozhodnutím je přiřazen kód ekologické inovace č. 31.

2. Certifikované snížení emisí CO_2 zaznamenané pomocí uvedeného kódu ekologické inovace se může zohlednit pouze při výpočtu průměrných specifických emisí výrobců na kalendářní rok 2020.

Článek 5

Vstup v platnost

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

V Bruselu dne 24. července 2020.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN