

KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EL) 2020/1102,**24. juuli 2020,**

millega kiidetakse heaks tavapärase sise põlemismootoriga sõiduautodes ja teatavates hübriidajamiga elektrilistes sõiduautodes ning väikestes tarbesõidukites kasutamiseks ette nähtud 48 V/12 V alalispingemuunduriga ühendatud 48-voldises suure kasuteguriga mootoris-generaatoris rakendatav tehnoloogialahendus kui innovatiivne tehnoloogialahendus vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) 2019/631 ja uuele Euroopa sõidutsükli

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 17. aprilli 2019. aasta määrust (EL) 2019/631, millega kehtestatakse uute sõiduautode ja uute väikeste tarbesõidukite CO₂-heite normid ning millega tunnistatakse kehtetuks määrused (EÜ) nr 443/2009 ja (EL) nr 510/2011, ⁽¹⁾ eelkõige selle artikli 11 lõiget 4,

ning arvestades järgmist:

- (1) 24. oktoobril 2019 esitasid tootjad 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 ja Volkswagen Nutzfahrzeuge ning tarnijad Valeo Electrical Systems ja Mitsubishi Electric Corporation ühistootluse (edaspidi „esimene taotlus“) bensiini või diislikütusega töötava sise põlemismootoriga (tavapärase sise põlemismootoril põhineva jõuseadmega) sõiduautodes ja väikestes tarbesõidukites ning samadesse kategooriatesse kuuluvates välise laadimiseta hübriidelektrisõidukites kasutamiseks ette nähtud 48 V/12 V alalispingemuunduriga ühendatud 48-voldises suure kasuteguriga mootoris-generaatoris rakendatava tehnoloogialahenduse kui innovatiivse tehnoloogialahenduse heakskiitmiseks.
- (2) 8. novembril 2019 esitas tarnija Valeo Electrical Systems taotluse (edaspidi „teine taotlus“) sama tehnoloogialahenduse, st 48 V/12 V alalispingemuunduriga ühendatud 48-voldises suure kasuteguriga mootoris-generaatoris rakendatava tehnoloogialahenduse heakskiitmiseks samade sõidukikategooriate ja jõuseadmete puhul.
- (3) Mõlemat taotlust hinnati kooskõlas määruse (EL) 2019/631 artikliga 11, komisjoni rakendusmäärustega (EL) nr 725/2011 ⁽²⁾ ja (EL) nr 427/2014 ⁽³⁾ ning tehniliste suunistega, mille järgi koostatakse innovatiivse tehnoloogialahenduse heakskiitmise taotlus vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrustele (EÜ) nr 443/2009 ⁽⁴⁾ ja (EL) nr 510/2011 ⁽⁵⁾ (2018. aasta juuli versioon) ⁽⁶⁾. Kooskõlas määruse (EL) 2019/631 artikli 11 lõikega 3 oli taotlustele lisatud sõltumatu sertifitseeritud asutuse kontrolliaruanne.
- (4) Mõlemas taotluses viidatakse CO₂-heite vähenemisele, mida ei pruugi olla võimalik tõendada komisjoni määruses (EÜ) nr 692/2008 ⁽⁷⁾ sätestatud uue Euroopa sõidutsükli kohaselt tehtud mõõtmistega.

⁽¹⁾ ELT L 111, 25.4.2019, lk 13.

⁽²⁾ Komisjoni 25. juuli 2011. aasta rakendusmäärus (EL) nr 725/2011, millega kehtestatakse sõiduautode vähese CO₂-heitega uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmise ja sertifitseerimise kord vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 443/2009 (ELT L 194, 26.7.2011, lk 19).

⁽³⁾ Komisjoni 25. aprilli 2014. aasta rakendusmäärus (EL) nr 427/2014, millega kehtestatakse väikeste tarbesõidukite vähese CO₂-heitega uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmise ja sertifitseerimise kord vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 510/2011 (ELT L 125, 26.4.2014, lk 57).

⁽⁴⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrus (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidiheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames (ELT L 140, 5.6.2009, lk 1).

⁽⁵⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2011. aasta määrus (EL) nr 510/2011, millega kehtestatakse uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes väikesõidukite CO₂-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist (ELT L 145, 31.5.2011, lk 1).

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

⁽⁷⁾ Komisjoni 18. juuli 2008. aasta määrus (EÜ) nr 692/2008, millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust (ELT L 199, 28.7.2008, lk 1).

- (5) Kuna mõlemas taotluses viidatakse samale innovatiivsele tehnoloogialahendusele ja selle tehnoloogialahenduse kasutamiseks asjaomastes sõidukites tuleks kohaldada samu tingimusi, on asjakohane käsitleda mõlemat taotlust ühes ja samas otsuses.
- (6) 48-voldine mootor-generaator võib toimida kas elektrimootorina, mis muundab elektrienergia mehaaniliseks energiaks, või generaatorina, mis muundab mehaanilise energia elektrienergiaks, st tavapärase vahelduvvoolugeneraatorina. 48 V/12 V alalispingemuundur võimaldab 48-voldisel mootoril-generaatoril tekitada elektrienergiat pingel, mis on vajalik sõiduki 12-voldiste elektriseadmete toiteks ja/või 12-voldise aku laadimiseks.
- (7) Komisjon on oma rakendusotsustega (EL) 2019/313⁽⁸⁾ ja (EL) 2019/314⁽⁹⁾ juba heaks kiitnud tavapärase sise põlemismootoriga sõiduautes ja väikestes tarbesõidukites ning samadesse kategooriatesse kuuluvates teatavates välise laadimiseta hübriidelektrisõidukites kasutamiseks ette nähtud SEG Automotive Germany GmbH suure kasuteguriga 48 V mootori-generaatori ja sellega ühendatud 48 V/12 V alalispingemuunduri kui uuendusliku tehnilise lahenduse.
- (8) SEG Automotive Germany GmbH esitatud taotluste hindamisel saadud kogemuste ja taotlustele lisatud teabe põhjal on piisavalt ja veenvalt tõendatud, et 48-voldine suure kasuteguriga mootor-generaator, mis on ühendatud 48 V/12 V alalispingemuunduriga, vastab määruse (EL) 2019/631 artikli 11 lõikes 2 osutatud kriteeriumidele ning rakendusmääruste (EL) nr 725/2011 ja (EL) nr 427/2014 artikli 9 lõike 1 punktis a esitatud tingimustele vastavuse kriteeriumidele.
- (9) Kõnealust innovatiivset tehnoloogialahendust tuleks kasutada tavapärase sise põlemismootoriga sõiduaute ja väikeste tarbesõidukite puhul või ainult selliste samadesse kategooriatesse kuuluvate välise laadimiseta hübriidelektrisõidukite puhul, mille korrigeerimata mõõdetud kütusekulu ja CO₂-heite väärtusi võib kasutada vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 101⁽¹⁰⁾ 8. lisale.
- (10) Mõlemas taotluses pakutakse välja katsetamismeetodika, mis põhineb vastavate rakendusotsuste (EL) 2019/313 ja (EL) 2019/314 lisa punktis 3 sätestatud „eraldi meetodil“.
- (11) Esimeses taotluses esitatud meetodika erineb nimetatud otsustes sätestatud „eraldi meetodist“ selle poolest, et 48-voldise mootori-generaatori kasuteguri mõõtmisel soovitakse kasutada 52 V asemel pinget 48 V. Lisaks tehakse mõlemas taotluses ettepanek muuta 48 V/12 V alalispingemuunduri kasuteguri mõõtmiseks väljundvoolu määratlust nii, et väljundvooluks võetakse pool alalispingemuunduri nimivõimsusest, mis on jagatud 14,3 voldiga, mitte alalispingemuunduri nimivõimsus, mis on jagatud 14,3 voldiga. Peale selle tehakse mõlemas taotluses ettepanek võtta kasutusele 48 V mootori-generaatori sissetöötamise kord.
- (12) Seoses rakendusotsustes (EL) 2019/313 ja (EL) 2019/314 esitatud „eraldi meetodi“ puhul välja pakutud muudatustega, mis käsitlevad 48-voldise mootori-generaatori kasuteguri mõõtmisel kasutatavat pingetaset ja 48 V/12 V alalispingemuunduri kasuteguri mõõtmisel kasutatavat väljundvoolu, leitakse, et pärast nende muudatuste tegemist võidakse CO₂-heite vähenemise mõõtmisel saada vähemkonservatiivseid tulemusi. Taotluste

⁽⁸⁾ Komisjoni 21. veebruari 2019. aasta rakendusotsus (EL) 2019/313, millega kiidetakse heaks tavapärase sise põlemismootori jõul liikuvates väikestes tarbesõidukites ja teatavates hübriidjõul liikuvates väikestes tarbesõidukites kasutamiseks ette nähtud SEG Automotive Germany GmbH suure kasuteguriga 48 V mootoris-generaatoris (BRM) ja sellega ühendatud 48 V/12 V alalispingemuunduris kasutatav tehniline lahendus kui uuenduslik tehniline lahendus väikeste tarbesõidukite CO₂ heite vähendamiseks vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 510/2011 (ELT L 51, 22.2.2019, lk 31).

⁽⁹⁾ Komisjoni 21. veebruari 2019. aasta rakendusotsus (EL) 2019/314, millega kiidetakse heaks tavapärase sise põlemismootori jõul liikuvates sõiduautes ja teatavates hübriidjõul liikuvates sõiduautes kasutamiseks ette nähtud SEG Automotive Germany GmbH suure kasuteguriga 48 V mootoris-generaatoris (BRM) ja sellega ühendatud 48 V/12 V alalispingemuunduris kasutatav tehniline lahendus kui uuenduslik tehniline lahendus väikeste tarbesõidukite CO₂ heite vähendamiseks vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 443/2009 (ELT L 51, 22.2.2019, lk 42).

⁽¹⁰⁾ ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni (UN/ECE) eeskiri nr 101 – Ühtsed sätted ainult sise põlemismootoriga või hübriidelektrijõuallikaga käitatavate sõiduaute tüübikinnituse kohta seoses süsinikdioksiidi heitkoguste ning kütusekulu ja/või elektrienergia kulu ning ühe laadimisega läbitava vahemaa mõõtmisega, ja ainult elektrijõuallikaga käitatavate M1- ja N1-kategooria sõidukite tüübikinnituse kohta seoses elektrienergia kulu ning ühe laadimisega läbitava vahemaa mõõtmisega (ELT L 138, 26.5.2012, lk 1).

esitajad on väitnud, et muudatused on põhjendatud, kuna need kajastaksid paremini tegelikke sõidutingimusi. Selle väite toetuseks esitatud tõendeid ei saa siiski pidada piisavaks, eelkõige taotluse toetuseks tehtud uuringute piiratuse tõttu ja seetõttu, et puuduvad tõendid, mis toetaksid väljundvoolu muutmist 48 V/12 V alalispingemuunduri kasuteguri mõõtmiseks. Sellest lähtuvalt leitakse, et vastavate rakendusotsuste (EL) 2019/313 ja (EL) 2019/314 lisa punktis 3 sätestatud „eraldi meetodi“ asjaomaseid aspekte ei tohiks taotlustes esitatud teabe põhjal muuta.

- (13) Seoses ettepanekuga täiendada katsetoodikat mootori-generaatori sissetöötamise korraga ei ole kummaski taotluses esitatud piisavalt täpseid üksikasju selle kohta, kuidas selline sissetöötamine peaks toimuma, ega selle kohta, kuidas tuleks sissetöötamise mõju arvesse võtta. Kuna suure kasuteguriga 48 V mootori-generaatori ja sellega ühendatud 48 V/12 V alalispingemuunduri kasutegur määratakse mõõtmistulemuste keskmise põhjal, saab sissetöötamise mõju, olgu see positiivne või negatiivne, kasuteguri lõplikul määramisel asjakohaselt arvesse võtta; vajaduse korral võib sel eesmärgil suurendada mõõtmiste arvu. Seetõttu ei ole asjakohane täiendada katsetoodikat taotlustes välja pakutud spetsiaalse sissetöötamiskorraga.
- (14) Sellest tulenevalt peetakse asjakohaseks, et vastavate rakendusotsuste (EL) 2019/313 ja (EL) 2019/314 lisa punktis 3 sätestatud „eraldi meetodit“ tuleb rakendada ka käesoleva otsuse kohaldamisel.
- (15) Tootjatel peaks olema võimalus taotleda tüübikinnitusasutuselt innovatiivse tehnoloogialahenduse kasutamisest tuleneva CO₂-heite vähenemise sertifitseerimist, kui käesolevas otsuses sätestatud tingimused on täidetud. Selleks peaksid tootjad tagama, et sertifitseerimistaotlusele on lisatud sõltumatu sertifitseeritud asutuse kontrolliaruanne, milles kinnitatakse, et kõnealune innovatiivne tehnoloogialahendus vastab käesolevas otsuses sätestatud tingimustele ning et heite vähenemine on kindlaks tehtud vastavalt käesolevas otsuses osutatud katsetoodikale.
- (16) Selleks et hõlbustada kõnealuse innovatiivse tehnoloogialahenduse laialdasemat kasutuselevõttu uutes sõidukites, peaks tootjal olema ka võimalus esitada üks taotlus 48 V/12 V alalispingemuunduriga ühendatud mitme eri suure kasuteguriga 48-voldise mootori-generaatori kasutamisest tuleneva CO₂-heite vähenemise sertifitseerimiseks. Seejuures on asjakohane tagada, et selle võimaluse kasutamisel kohaldatakse mehhanismi, mis soodustab ainult sellist ökoinnovatsiooni, millega tagatakse kõige suurem CO₂-heite vähenemine.
- (17) Tüübikinnitusasutuse ülesanne on põhjalikult kontrollida, kas käesolevas otsuses sätestatud tingimused innovatiivse tehnoloogialahenduse kasutamisest tuleneva CO₂-heite vähenemise sertifitseerimiseks on täidetud. Sertifitseerimise korral peaks vastutav tüübikinnitusasutus tagama, et kõik sertifitseerimisel arvesse võetud elemendid kantakse katsearuandesse, mida hoitakse koos kontrolliaruandega, ning et see teave tehakse taotluse korral komisjonile kättesaadavaks.
- (18) Selleks et määrata ökoinnovatsiooni üldkood, mida Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ⁽¹¹⁾ I, VIII ja IX lisa kohaselt kasutatakse asjakohastes tüübikinnituskirjeldustes, on vaja määrata kõnealusele innovatiivsele tehnoloogialahendusele individuaalne kood.
- (19) Alates 2021. aastast tuleb tootjatele määruse (EL) 2019/631 kohaste CO₂-eriheite sihttasemetest kehtestamisel lähtuda komisjoni määruses (EL) 2017/1151⁽¹²⁾ sätestatud kergsõidukite ülemaailmse ühtlustatud katsemenetluse (WLTP) kohaselt määratud CO₂-heitest. Seega võib käesoleva otsuse kohaselt sertifitseeritud CO₂-heite vähenemist, mis saavutatakse kõnealuse innovatiivse tehnoloogialahenduse kasutamisega, võtta arvesse tootjate CO₂-eriheite keskmise taseme arvutamisel ainult 2020. kalendriaastal,

⁽¹¹⁾ Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiiv 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmetike kinnituse kohta (raamidirektiiv) (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).

⁽¹²⁾ Komisjoni 1. juuni 2017. aasta määrus (EL) 2017/1151, millega täiendatakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite heitmetega (Euro 5 ja Euro 6) ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust, ning millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ ning komisjoni määrust (EÜ) nr 692/2008 ja komisjoni määrust (EL) nr 1230/2012 ja tunnistatakse kehtetuks komisjoni määrus (EÜ) nr 692/2008 (ELT L 175, 7.7.2017, lk 1).

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Innovatiivne tehnoloogialahendus

48 V/12 V alalispingemuunduriga ühendatud 48-voldises suure kasuteguriga mootoris-generaatoris rakendatav tehnoloogialahendus kiidetakse heaks kui innovatiivne tehnoloogialahendus määruse (EL) 2019/631 artikli 11 tähenduses, kusjuures võetakse arvesse, et sellisest tehnoloogialahendusest tulenev CO₂-heite vähenemine on ainult osaliselt määratav määruses (EÜ) nr 692/2008 sätestatud standardse katsemeetodiga; heakskiit kehtib tingimusel, et kõnealuse tehnoloogialahendusega seade vastab järgmistele nõuetele:

- a) see on paigaldatud bensiini või diislikütusega töötava sise põlemismootoriga sõiduautole (M1) või väikesele tarbesõidukile (N1) (tavapärase sise põlemismootori jõul liikuvad M1- ja N1-kategooria sõidukid) või välise laadimiseta M1- või N1-kategooria hübriidelektrisõidukile, mille puhul on lubatud kasutada mõõdetud kütusekulu ja CO₂-heite korrigeerimata väärtusi vastavalt ÜRO Euroopa Majanduskomisjoni eeskirja nr 101 8. lisale;
- b) selle kasutegur, mis on võrdne 48 V mootori-generaatori kasuteguri ja 48 V/12 V alalispingemuunduri kasuteguri korrutisega ja on määratud vastavalt rakendusotsuse (EL) 2019/313 lisa punktile 3.3 või rakendusotsuse (EL) 2019/314 lisa punktile 3.3, on vähemalt:
 - i) 73,8 % muude bensiinimootoriga sõidukite kui turboülelaadimisega sõidukite puhul;
 - ii) 73,4 % turboülelaadimisega bensiinimootoriga sõidukite puhul;
 - iii) 74,2 % diiselmootoriga sõidukite puhul.

Artikkel 2

Taotlus CO₂-heite vähenemise sertifitseerimiseks

1. Tootja võib taotleda tüübikinnitusasutuselt käesoleva otsuse artikli 1 kohaselt heaks kiidetud tehnoloogialahenduse (edaspidi „innovatiivne tehnoloogialahendus“) kasutamisest tuleneva CO₂-heite vähenemise sertifitseerimist.
2. Tootja tagab, et sertifitseerimistaotlusele on lisatud sõltumatu sertifitseeritud asutuse kontrolliaruanne, milles kinnitatakse, et artikli 1 punktides a ja b sätestatud tingimused on täidetud.
3. Kui heite vähenemine on sertifitseeritud vastavalt artiklile 3, tagab tootja, et CO₂-heite sertifitseeritud vähenemise määr ja artikli 4 lõikes 1 osutatud ökoinnovatsiooni kood kantakse asjaomase sõiduki vastavustunnistusele.

Artikkel 3

CO₂-heite vähenemise sertifitseerimine

1. Tüübikinnitusasutus tagab, et innovatiivse tehnoloogialahenduse kasutamisest tuleneva CO₂-heite vähenemise kindlakstegemiseks on väikeste tarbesõidukite puhul kasutatud rakendusotsuse (EL) 2019/313 lisa punktides 3, 5 ja 6 sätestatud meetodikat ning sõiduautode puhul rakendusotsuse (EL) 2019/314 lisa punktides 3, 5 ja 6 sätestatud meetodikat.
2. Kui tootja taotleb sama sõidukiversiooni jaoks CO₂-heite vähenemise sertifitseerimist 48 V/12 V alalispingemuunduriga ühendatud rohkem kui ühte tüüpi 48-voldiste mootorite-generaatorite puhul, teeb tüübikinnitusasutus kindlaks, milline 48 V/12 V alalispingemuunduriga ühendatud 48-voldine mootor-generaator vähendab CO₂-heidet kõige vähem. Seda väärtust kasutatakse lõike 4 kohaldamisel.
3. Tüübikinnitusasutus kannab CO₂-heite sertifitseeritud vähenemise määra, mis on kindlaks tehtud vastavalt lõigetele 1 ja 2, ning artikli 4 lõikes 1 osutatud ökoinnovatsiooni koodi asjakohastes tüübikinnitusdokumentidesse.
4. Tüübikinnitusasutus kannab kõik sertifitseerimisel arvesse võetud elemendid katsearuandesse, mida hoitakse koos artikli 2 lõikes 2 osutatud kontrolliaruandega, ning teeb selle teabe taotluse korral komisjonile kättesaadavaks.

5. Tüübikinnitusasutus sertifitseerib innovatiivse tehnoloogialahenduse kasutamisest tuleneva CO₂-heite vähenemise üksnes juhul, kui ta leiab, et see tehnoloogialahendus vastab artikli 1 punktides a ja b sätestatud tingimustele ning kui saavutatud CO₂-heite vähenemise määr on 1 g CO₂/km või suurem, nagu on sätestatud sõiduautode puhul rakendusmääruse (EL) nr 725/2011 artikli 9 lõike 1 punktis a ja väikeste tarbesõidukite puhul rakendusmääruse (EL) nr 427/2014 artikli 9 lõike 1 punktis a.

Artikkel 4

Ökoinnovatsiooni kood

1. Käesoleva otsusega heakskiidetud innovatiivsele tehnoloogialahendusele määratakse ökoinnovatsiooni kood nr 31.
2. CO₂-heite sertifitseeritud vähenemist, mis on registreeritud kõnealuse ökoinnovatsiooni koodi all, võib võtta arvesse tootjate keskmise eriheite arvutamisel ainult 2020. kalendriaastal.

Artikkel 5

Jõustumine

Käesolev otsus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Brüssel, 24. juuli 2020

Komisjoni nimel
eesistuja
Ursula VON DER LEYEN
