

A BIZOTTSÁG (EU) 2020/1102 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA
(2020. július 24.)

a hagyományos belső égésű motorral hajtott és egyes hibrid elektromos személygépkocsikban és könnyű haszongépjárművekben való használatra szánt, 48 V/12 V-os DC/DC-átalakítóval kombinált 48 V-os hatékony motorgenerátorban alkalmazott technológiának az (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján és az új európai menetciklusra (NEDC) való hivatkozással innovatív technológiaként történő jóváhagyásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az új személygépkocsikra és az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó szén-dioxid-kibocsátási előírások meghatározásáról, valamint a 443/2009/EK és az 510/2011/EU rendelet hatályon kívül helyezéséről szóló, 2019. április 17-i (EU) 2019/631 európai parlamenti és tanácsi rendeletre ⁽¹⁾ és különösen annak 11. cikke (4) bekezdésére,

mivel:

- (1) 2019. október 24-én az Audi AG, a Bayerische Motoren Werke AG, a Daimler AG, az FCA Italy S.p.A, a Ford-Werke GmbH, a Honda Motor Europe Ltd, a Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, a Jaguar Land Rover LTD, a Renault, a Volkswagen AG, a Volkswagen Nutzfahrzeuge, valamint beszállítóként a Valeo Electrical Systems és a Mitsubishi Electric Corporation közös kérelmet (a továbbiakban: első kérelem) nyújtottak be a benzinnel vagy dízellel üzemelő belső égésű motorral (hagyományos belső égésű motorral) meghajtott személygépkocsikban és könnyű haszongépjárművekben, valamint az említett kategóriákba tartozó egyes, nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművekben való használatra szánt, 48 V/12 V-os DC/DC-átalakítóval kombinált 48 V-os hatékony motorgenerátorban alkalmazott technológia innovatív technológiaként való jóváhagyása iránt.
- (2) 2019. november 8-án a Valeo Electrical Systems beszállító kérelmet (második kérelem) nyújtott be ugyanazon technológia – vagyis az azonos kategóriájú járművekben és erőátviteli rendszerekben való felhasználásra szánt, 48 V/12 V-os DC/DC-átalakítóval kombinált 48 V-os hatékony motorgenerátorban alkalmazott technológia – jóváhagyására.
- (3) A Bizottság mindkét kérelmet az (EU) 2019/631 rendelet 11. cikkével, a 725/2011/EU ⁽²⁾ és a 427/2014/EU ⁽³⁾ bizottsági végrehajtási rendelettel, valamint az innovatív technológiák jóváhagyásának a 443/2009/EK ⁽⁴⁾ és az 510/2011/EU ⁽⁵⁾ európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján történő kérelmezésére vonatkozó műszaki iránymutatással (2018. júliusi verzió ⁽⁶⁾) összhangban értékelte. A kérelmezők az (EU) 2019/631 rendelet 11. cikke (3) bekezdésének megfelelően a kérelmekhez egy független és tanúsított szervezet által készített ellenőrzési jelentést is csatoltak.
- (4) A kérelmek alapját képező szén-dioxid-kibocsátáscsökkenés egyik esetben sem mutatható ki a 692/2008/EK bizottsági rendeletben ⁽⁷⁾ meghatározott új európai menetciklusnak (NEDC) megfelelően végzett mérésekkel.

⁽¹⁾ HL L 111., 2019.4.25., 13. o.

⁽²⁾ A Bizottság 725/2011/EU végrehajtási rendelete (2011. július 25.) a 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére szolgáló innovatív technológiák jóváhagyási és minősítési eljárásának megállapításáról (HL L 194., 2011.7.26., 19. o.).

⁽³⁾ A Bizottság 427/2014/EU végrehajtási rendelete (2014. április 25.) az 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére szolgáló innovatív technológiák jóváhagyási és minősítési eljárásának megállapításáról (HL L 125., 2014.4.26., 57. o.).

⁽⁴⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 443/2009/EK rendelete (2009. április 23.) a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról (HL L 140., 2009.6.5., 1. o.).

⁽⁵⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 510/2011/EU rendelete (2011. május 11.) az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról (HL L 145., 2011.5.31., 1. o.).

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

⁽⁷⁾ A Bizottság 692/2008/EK rendelete (2008. július 18.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet módosításáról és végrehajtásáról (HL L 199., 2008.7.28., 1. o.).

- (5) Tekintettel arra, hogy mindkét kérelem ugyanazt az innovatív technológiát érinti, és hogy e technológiának az adott járművekben való használatára ugyanazok a feltételek vonatkoznak, helyénvaló a kérelmeket egyetlen határozatban tárgyalni.
- (6) A 48 V-os motorgenerátor egyaránt működhet a villamos energiát mechanikai energiává átalakító villanymotorként, illetve a mechanikai energiát villamos energiává átalakító generátorként, vagyis standard generátorként. A 48 V/12 V-os DC/DC-átalakító lehetővé teszi a 48 V-os motorgenerátor számára, hogy a jármű 12 V-os fedélzeti hálózatának áramellátásához és/vagy a 12 V-os akkumulátor feltöltéséhez szükséges feszültségen villamos energiát biztosítson.
- (7) Az (EU) 2019/313 ⁽⁸⁾ és az (EU) 2019/314 ⁽⁹⁾ végrehajtási határozattal a Bizottság az SEG Automotive Germany GmbH által szállított nagy hatékonyságú, 48 V/12 V-os DC/DC-átalakítóval kombinált 48 V-os motorgenerátort már jóváhagyta a hagyományos belső égésű motorral meghajtott személygépkocsikban és könnyű haszongépjárművekben, valamint az említett kategóriákba tartozó egyes, nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművekben alkalmazható innovatív technológiaként.
- (8) Az SEG Automotive Germany GmbH által benyújtott kérelmek értékelése során szerzett tapasztalatok és a mostani kérelmekhez benyújtott információk alapján kielégítő és meggyőző módon bizonyítást nyert, hogy a 48 V/12 V-os DC/DC-átalakítóval kombinált 48 V-os hatékony motorgenerátor megfelel mind az (EU) 2019/631 rendelet 11. cikkének (2) bekezdésében említett kritériumoknak, mind pedig a 725/2011/EU és a 427/2014/EU végrehajtási rendelet 9. cikke (1) bekezdésének a) pontjában meghatározott támogathatósági kritériumoknak.
- (9) Az innovatív technológia a hagyományos belső égésű motorral felszerelt személygépkocsik vagy könnyű haszongépjárművek esetében, illetve csak olyan, az említett kategóriákba tartozó nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművek esetében alkalmazható, amelyeknél az ENSZ EGB 101. számú előírása ⁽¹⁰⁾ 8. mellékletének megfelelően lehetőség van a korrigálás nélküli, mért szén-dioxid-kibocsátási értékek vizsgálati eredményként való felhasználására.
- (10) A javasolt vizsgálati módszer mindkét kérelemben az (EU) 2019/313 és az (EU) 2019/314 végrehajtási határozat mellékletének 3. pontjában meghatározott „külön módszeren” alapul.
- (11) Az első kérelemben javasolt módszer a 48 V-os motorgenerátor hatásfokának mérésénél használandó feszültség szint tekintetében eltér az említett határozatokban meghatározott „külön módszertől”; a javaslat szerint 52 V helyett 48 V-os feszültséget kell alkalmazni. Ezenkívül mindkét kérelem javasolja a 48 V/12 V-os DC/DC-átalakító hatékonyságának mérésénél használandó kimeneti áramerősséget akként módosítani, hogy a kimeneti áramerősséget ne a DC/DC-átalakító 14,3 V-tal osztott névleges teljesítményeként, hanem a DC/DC-átalakító 14,3 V-tal osztott névleges teljesítményének feleként határozzák meg. Mindkét kérelem javasolja továbbá a 48 V-os motorgenerátor bejáratási eljárásának bevezetését.
- (12) Az (EU) 2019/313 és az (EU) 2019/314 végrehajtási határozat szerinti „külön módszerrel” kapcsolatban a 48 V-os motorgenerátor hatásfokmérésénél használandó feszültség szint és a 48 V/12 V-os DC/DC-átalakító hatásfokmérésénél használandó kimeneti áramerősség tekintetében javasolt változtatásokat illetően megállapítást nyert, hogy azok a szén-dioxid-kibocsátáscsökkentés tekintetében kevésbé konzervatív eredményekhez vezethetnek. A kérelmezők állítása szerint a változtatások indokoltak, mivel jobban megfelelnek a valós vezetési feltételeknek. Az

⁽⁸⁾ A Bizottság (EU) 2019/313 végrehajtási határozata (2019. február 21.) a hagyományos belső égésű motorral hajtott és egyes hibrid üzemű könnyű haszongépjárművekben való használatra szánt, az SEG Automotive Germany GmbH által kifejlesztett, nagy hatékonyságú 48 V-os motorgenerátorból (BRM) és 48 V/12 V-os DC/DC-átalakítóból álló berendezéscsomagban alkalmazott technológiának az 510/2011/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján a könnyű haszongépjárművek CO₂-kibocsátásának csökkentésére szolgáló innovatív technológiaként történő jóváhagyásáról (HL L 51., 2019.2.22., 31. o.).

⁽⁹⁾ A Bizottság (EU) 2019/314 végrehajtási határozata (2019. február 21.) a hagyományos belső égésű motorral hajtott és egyes hibrid üzemű személygépkocsikban való használatra szánt, az SEG Automotive Germany GmbH által kifejlesztett, nagy hatékonyságú 48 V-os motorgenerátorból (BRM) és 48 V/12 V-os DC/DC-átalakítóból álló berendezéscsomagban alkalmazott technológiának a 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján a személygépkocsik CO₂-kibocsátásának csökkentésére szolgáló innovatív technológiaként történő jóváhagyásáról (HL L 51., 2019.2.22., 42. o.).

⁽¹⁰⁾ Az Egyesült Nemzetek Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ EGB) 101. számú előírása – Egységes rendelkezések a csak belső égésű motorral vagy hibrid elektromos hajtással meghajtott személygépkocsiknak a szén-dioxid-kibocsátásuk és tüzelőanyag-fogyasztásuk mérése és/vagy elektromosenergia-fogyasztásuk és elektromos hatóságuk mérése tekintetében, valamint az M₁ és N₁ kategóriájú, csak elektromos hajtással meghajtott járműveknek az elektromosenergia-fogyasztásuk és elektromos hatóságuk mérése tekintetében történő jóváhagyásáról (HL L 138., 2012.5.26., 1. o.).

állítás alátámasztására benyújtott bizonyítékok azonban nem tekinthetők elégségesnek, különösen azért nem, mert csak korlátozott számú vizsgálatra került sor a kérelmek megalapozására, továbbá a kérelmek nem tartalmaztak olyan bizonyítékokat, amelyek indokolnák a 48 V/12 V-os DC/DC-átalakító hatásfokmérésénél meglévő kimeneti áramerősség megváltoztatását. Mindezek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az (EU) 2019/313 és az (EU) 2019/314 végrehajtási határozat mellékletének 3. pontja szerinti „külön módszer” szóban forgó aspektusait a kérelmekben megadott információk alapján nem indokolt megváltoztatni.

- (13) Ami a vizsgálati módszertannak a motorgenerátor bejáratási eljárásával történő javasolt kiegészítését illeti, a két kérelem közül egyik sem határozza meg kellő pontossággal az említett bejáratás elvégzésének részleteit, sem pedig azt, hogy a bejáratással járó hatások miként veendőek figyelembe. Mivel a 48 V/12 V-os DC/DC-átalakítóval kombinált 48 V-os hatékony motorgenerátor hatásfokának meghatározása a mérési eredmények átlaga alapján történik, az esetleges pozitív vagy negatív bejáratási hatásokat megfelelően figyelembe lehet venni a hatékonyság végső meghatározása során, szükség esetén a mérések számának növelésével. Mindezek alapján a vizsgálati módszertant nem indokolt kiegészíteni a kérelmekben javasolt további speciális bejáratási eljárással.
- (14) A fentiek alapján helyénvalónak tűnik tehát, hogy az (EU) 2019/313 és az (EU) 2019/314 végrehajtási határozat mellékletének 3. pontjában meghatározott „külön módszer” e határozat alkalmazásában is alkalmazandó legyen.
- (15) A gyártók számára lehetővé kell tenni, hogy az innovatív technológia használatából eredő szén-dioxid-kibocsátás-csökkenés minősítését kérelmezzék egy típusjövahagyó hatóságtól, amennyiben az e határozatban meghatározott feltételek teljesülnek. E célból a gyártóknak gondoskodniuk kell arról, hogy a minősítési kérelmet egy független és tanúsított szervezet által készített ellenőrzési jelentés kísérje, amely megerősíti, hogy az innovatív technológia megfelel az e határozatban meghatározott feltételeknek, és hogy a kibocsátáscsökkenést az e határozatban említett vizsgálati módszertannal összhangban határozták meg.
- (16) Továbbá az innovatív technológia új járművekben való szélesebb körű alkalmazásának elősegítése érdekében lehetővé kell tenni, hogy a gyártók egyetlen kérelmet nyújthassanak be több, 48 V/12 V-os DC/DC-átalakítóval kombinált 48 V-os hatékony motorgenerátor által elért szén-dioxid-kibocsátáscsökkenés minősítése céljából. E lehetőség választása esetére helyénvaló ugyanakkor beiktatni egy olyan mechanizmust, amely csak a legnagyobb szén-dioxid-kibocsátáscsökkenést biztosító ökoinnovációk alkalmazását ösztönzi.
- (17) A típusjövahagyó hatóság felelőssége annak alapos ellenőrzése, hogy az innovatív technológia használatából eredő szén-dioxid-kibocsátáscsökkenés minősítésére vonatkozó, e határozatban meghatározott feltételek teljesülnek-e. A minősítés kibocsátása esetén a felelős típusjövahagyó hatóságnak biztosítania kell, hogy a minősítéshez figyelembe vett valamennyi elem rögzítésre kerüljön a vizsgálati jelentésben, azt az ellenőrzési jelentéssel együtt őrizték, és a szóban forgó információkat kérésre a Bizottság rendelkezésére bocsássák.
- (18) A 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv⁽¹¹⁾ I., VIII. és IX. melléklete szerinti típusjövahagyási dokumentációban feltüntetendő általános ökoinnovációs kód meghatározása céljából az innovatív technológiához egyedi kódot kell rendelni.
- (19) 2021-től a gyártók (EU) 2019/631 rendelet szerinti fajlagos szén-dioxid-kibocsátási célértékeiknek való megfelelését az (EU) 2017/1151 bizottsági rendeletben⁽¹²⁾ meghatározott, könnyűgépjárművekre vonatkozó, világszinten harmonizált vizsgálati eljárással (WLTP) összhangban meghatározott szén-dioxid-kibocsátások alapján kell megállapítani. Ezért az innovatív technológia révén elért, e határozatra való hivatkozással minősített szén-dioxid-kibocsátáscsökkenést kizárólag a 2020. naptári év tekintetében lehet figyelembe venni a gyártók átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátásának kiszámítása céljából,

⁽¹¹⁾ Az Európai Parlament és a Tanács 2007/46/EK irányelve (2007. szeptember 5.) a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (keretirányelv) (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

⁽¹²⁾ A Bizottság (EU) 2017/1151 rendelete (2017. június 1.) a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjövahagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet kiegészítéséről, a 2007/46/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv, a 692/2008/EK bizottsági rendelet és az 1230/2012/EU bizottsági rendelet módosításáról, valamint a 692/2008/EK bizottsági rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 175., 2017.7.7., 1. o.).

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

Innovatív technológia

A 48 V/12 V-os DC/DC-átalakítóval kombinált 48 V-os hatékony motorgenerátorokban alkalmazott technológiát a Bizottság az (EU) 2019/631 rendelet 11. cikke értelmében vett innovatív technológiaként jóváhagyja, figyelembe véve, hogy az általa elért szén-dioxid-kibocsátáscsökkenés csak részben tartozik a 692/2008/EK rendeletben meghatározott szabványos vizsgálati eljárás hatálya alá, feltéve, hogy a technológia megfelel a következőknek:

- a) benzinnel vagy dízzel üzemelő belső égésű motorral meghajtott személygépkocsikban (M_1) vagy könnyű haszongépjárművekben (N_1) (azaz hagyományos belső égésű motorral meghajtott M_1 és N_1 kategóriájú járművekben), illetve olyan M_1 vagy N_1 kategóriájú, nem külső feltöltésű hibrid elektromos járművekben alkalmazzák, amelyek esetében az ENSZ EGB 101. számú előírása 8. mellékletének megfelelően lehetőség van a korrigálás nélküli, mért szén-dioxid-kibocsátási értékek vizsgálati eredményként való felhasználására;
- b) hatékonysága, amely a 48 V-os motorgenerátor és a 48 V/12 V-os DC/DC-átalakító hatékonyságának az (EU) 2019/313 végrehajtási határozat mellékletének 3.3. pontja vagy az (EU) 2019/314 végrehajtási határozat mellékletének 3.3. pontja szerint meghatározott szorzata:
 - i. nem turbómotoros, benzinnel üzemelő járművek esetében legalább 73,8 %-os;
 - ii. turbómotoros, benzinnel üzemelő járművek esetében legalább 73,4 %-os;
 - iii. dízzel üzemelő járművek esetében legalább 74,2 %-os.

2. cikk

A szén-dioxid-kibocsátáscsökkenés minősítésének kérelmezése

- (1) A gyártó e határozatra történő hivatkozással kérelmezheti egy típusjóváhagyó hatóságtól az 1. cikkel összhangban jóváhagyott technológia (a továbbiakban: innovatív technológia) használatából eredő szén-dioxid-kibocsátáscsökkenés minősítését.
- (2) A gyártó gondoskodik arról, hogy a minősítési kérelmet egy független és tanúsított szervezet által készített ellenőrzési jelentés kísérje, amely megerősíti, hogy a technológia megfelel az 1. cikk a) és b) pontjának.
- (3) Amennyiben a kibocsátáscsökkenés minősítésére a 3. cikknek megfelelően sor került, a gyártó gondoskodik arról, hogy a minősített szén-dioxid-kibocsátáscsökkenést és a 4. cikk (1) bekezdésében említett ökoinnovációs kódot rögzítsék az érintett járművek megfelelőségi nyilatkozatában.

3. cikk

A szén-dioxid-kibocsátáscsökkenés minősítése

- (1) A típusjóváhagyó hatóság biztosítja, hogy az innovatív technológia használatából eredő szén-dioxid-kibocsátáscsökkenés könnyű haszongépjárművek esetében az (EU) 2019/314 végrehajtási határozat mellékletének 3., 5. és 6. pontjában, személygépkocsik esetében pedig az (EU) 2019/313 végrehajtási határozat mellékletének 3., 5. és 6. pontjában meghatározott módszerrel kerüljön meghatározásra.
- (2) Amennyiben a gyártó egy járműkivitelre vonatkozóan az innovatív technológiának több, 48 V/12 V-os DC/DC-átalakítóval kombinált 48 V-os hatékony motorgenerátor-típusban való használatából eredő szén-dioxid-kibocsátáscsökkenés minősítését kéri, a típusjóváhagyó hatóság meghatározza, hogy a vizsgált, 48 V/12 V-os DC/DC-átalakítóval kombinált 48 V-os hatékony motorgenerátorok közül melyik biztosítja a legkisebb mértékű szén-dioxid-kibocsátáscsökkenést. A (4) bekezdés alkalmazásában ezt az értéket kell használni.
- (3) A típusjóváhagyó hatóság a vonatkozó típusjóváhagyási dokumentációban rögzíti az (1) és a (2) bekezdéssel összhangban meghatározott minősített szén-dioxid-kibocsátáscsökkenést, valamint a 4. cikk (1) bekezdésében említett ökoinnovációs kódot.
- (4) A típusjóváhagyó hatóság a minősítéshez figyelembe vett valamennyi elemet rögzíti a vizsgálati jelentésben, utóbbit a 2. cikk (2) bekezdésében említett ellenőrzési jelentéssel együtt megőrzi, és a szóban forgó információkat kérésre a Bizottság rendelkezésére bocsátja.

(5) A típusjóváahagyó hatóság csak akkor minősítheti az innovatív technológia használatából eredő szén-dioxid-kibocsátáscsökkenést, ha arra a megállapításra jut, hogy a technológia megfelel az 1. cikk a) és b) pontjának, és ha az elért szén-dioxid-kibocsátáscsökkenés legalább 1 g CO₂/km, amint azt a személygépkocsikra vonatkozóan a 725/2011/EU végrehajtási rendelet 9. cikke (1) bekezdésének a) pontja, illetve a könnyű haszongépjárművekre vonatkozóan a 427/2014/EU végrehajtási rendelet 9. cikke (1) bekezdésének a) pontja előírja.

4. cikk

Ökoinnovációs kód

- (1) Az e határozattal jóváhagyott innovatív technológiához a 31-es ökoinnovációs kód tartozik.
- (2) Az adott ökoinnovációs kód alapján elszámolt, minősített szén-dioxid-kibocsátáscsökkenést kizárólag a 2020. naptári év tekintetében lehet figyelembe venni a gyártók átlagos fajlagos kibocsátásának kiszámítása céljából.

5. cikk

Hatálybalépés

Ez a határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2020. július 24-én.

a Bizottság részéről
az elnök

Ursula VON DER LEYEN
