

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2020/1102

(2020. gada 24. jūlijs)

par tehnoloģijas, kas izmantota efektīvā 48 V motorģeneratorā kopā ar 48 V/12 V līdzstrāvas pārveidotāju, apstiprināšanu par inovatīvu tehnoloģiju izmantošanai ar parastu iekšdedzes motoru aprīkotos un dažos hibrīdelektros vieglajos pasažieru automobiļos un vieglajos komerciālajos transportlīdzekļos saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/631 un atsaucoties uz Eiropas Jauno braukšanas ciklu (NEDC)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) 2019/631 (2019. gada 17. aprīlis) par CO₂ emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem pasažieru automobiļiem un jauniem vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem un ar kuru atceļ Regulu (EK) Nr. 443/2009 un Regulu (ES) Nr. 510/2011 ⁽¹⁾, un jo īpaši tās 11. panta 4. punktu,

tā kā:

- (1) 2019. gada 24. oktobrī ražotāji 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 un piegādātāji Valeo Electrical systems un Mitsubishi Electric Corporation iesniedza kopīgu pieteikumu ("pirmais pieteikums") par tehnoloģijas, kas izmantota efektīvā 48 V motorģeneratorā kopā ar 48 V/12 V līdzstrāvas pārveidotāju, apstiprināšanu par inovatīvu tehnoloģiju izmantošanai vieglajos pasažieru automobiļos un vieglajos komerciālajos transportlīdzekļos ar iekšdedzes motoru, ko darbina ar benzīnu vai dīzeļdegvielu (parasts iekšdedzes motors), un dažos minēto kategoriju hibrīdelektros transportlīdzekļos bez ārējas uzlādes (NOVC-HEV).
- (2) 2019. gada 8. novembrī piegādātājs Valeo Electrical systems iesniedza pieteikumu ("otrais pieteikums") par tās pašas tehnoloģijas, t. i., tehnoloģija, kas izmantota efektīvā 48 V motorģeneratorā kopā ar 48 V/12 V līdzstrāvas pārveidotāju, apstiprināšanu izmantošanai to pašu kategoriju transportlīdzekļos ar tādiem pašiem spēka pārvadiem.
- (3) Abi pieteikumi ir izvērtēti saskaņā ar Regulas (ES) 2019/631 11. pantu, Komisijas Īstenošanas regulu (ES) Nr. 725/2011 ⁽²⁾ un (ES) Nr. 427/2014 ⁽³⁾ un Tehniskajām norādēm par pieteikumu sagatavošanu inovatīvu tehnoloģiju apstiprināšanai atbilstoši Eiropas Parlamenta un Padomes Regulām (EK) Nr. 443/2009 ⁽⁴⁾ un (ES) Nr. 510/2011 ⁽⁵⁾ (2018. gada jūlija redakcija ⁽⁶⁾). Atbilstoši Regulas (ES) 2019/631 11. panta 3. punktam pieteikumiem bija pievienots neatkarīgas un sertificētas iestādes verificācijas ziņojums.
- (4) Abi pieteikumi atsaucās uz CO₂ emisiju aiztaupījumiem, kurus nevar pierādīt mērījumos, ko veic atbilstoši Komisijas Regulā (EK) Nr. 692/2008 ⁽⁷⁾ izklāstītajam Eiropas Jaunajam braukšanas ciklam (NEDC).

⁽¹⁾ OV L 111, 25.4.2019., 13. lpp.

⁽²⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 725/2011 (2011. gada 25. jūlijs), ar ko izveido procedūru inovatīvu tehnoloģiju apstiprināšanai un sertificēšanai, lai samazinātu CO₂ emisijas no vieglajiem automobiļiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 443/2009 (OV L 194, 26.7.2011., 19. lpp.).

⁽³⁾ Komisijas Īstenošanas regula (ES) Nr. 427/2014 (2014. gada 25. aprīlis), ar ko izveido procedūru inovatīvu tehnoloģiju apstiprināšanai un sertificēšanai, lai samazinātu CO₂ emisijas no vieglajiem kravas automobiļiem saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 510/2011 (OV L 125, 26.4.2014., 57. lpp.).

⁽⁴⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (EK) Nr. 443/2009 (2009. gada 23. aprīlis), ar ko, īstenojot daļu no Kopienas integrētās pieejas CO₂ emisiju samazināšanai no vieglajiem transportlīdzekļiem, nosaka emisijas standartus jauniem vieglajiem automobiļiem (OV L 140, 5.6.2009., 1. lpp.).

⁽⁵⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Regula (ES) Nr. 510/2011 (2011. gada 11. maijs) par emisiju standartu noteikšanu jauniem vieglajiem kravas automobiļiem saistībā ar Savienības integrēto pieeju vieglo transportlīdzekļu CO₂ emisiju samazināšanai (OV L 145, 31.5.2011., 1. lpp.).

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

⁽⁷⁾ Komisijas Regula (EK) Nr. 692/2008 (2008. gada 18. jūlijs), ar kuru īsteno un groza Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai (OV L 199, 28.7.2008., 1. lpp.).

- (5) Ņemot vērā to, ka abi pieteikumi attiecas uz vienu un to pašu inovatīvo tehnoloģiju, un to, ka šīs tehnoloģijas izmantošanai attiecīgajos transportlīdzekļos būtu jāpiemēro vienādi nosacījumi, abus pieteikumus ir lietderīgi iekļaut vienā lēmumā.
- (6) 48 V motorģenerators var darboties vai nu kā elektromotors, kas elektroenerģiju pārvērš mehāniskā enerģijā, vai kā ģenerators, kas mehānisko enerģiju pārvērš elektroenerģijā, t. i., līdzīgi kā standarta ģenerators. 48 V/12 V līdzstrāvas pārveidotājs ļauj ar 48 V motorģeneratoru padot elektroenerģiju pie tāda sprieguma, kas vajadzīgs, lai darbinātu transportlīdzekļa 12 V elektrisko sistēmu un/vai lādēt 12 V akumulatoru.
- (7) Komisija ar Īstenošanas lēmumu (ES) 2019/313 ⁽⁸⁾ un (ES) 2019/314 ⁽⁹⁾ jau ir apstiprinājusi *SEG Automotive Germany GmbH* augstas efektivitātes 48 V motorģeneratorus kopā ar 48 V/12 V līdzstrāvas pārveidotāju, par inovatīvu tehnoloģiju izmantošanai vieglajos pasažieru automobiļos un vieglajos komerciālajos transportlīdzekļos ar iekšdedzes motoru un dažos minēto kategoriju *NOVC-HEV*.
- (8) Pamatojoties uz pieredzi, kas gūta *SEG Automotive Germany GmbH* iesniegto pieteikumu novērtēšanā, un informāciju, kas iesniegta kopā ar minētajiem pieteikumiem, ir pietiekami un pārliecinoši pierādīts, ka efektīvais 48 V motorģenerators kopā ar 48 V/12 V līdzstrāvas pārveidotāju atbilst kritērijiem, kuri minēti Regulas (ES) 2019/631 11. panta 2. punktā, un atbilstības kritērijiem, kas noteikti Īstenošanas regulas (ES) Nr. 725/2011 un (ES) Nr. 427/2014 9. panta 1. punkta a) apakšpunktā.
- (9) Inovatīvā tehnoloģija būtu jāizmanto vieglajos pasažieru automobiļos vai vieglajos komerciālajos transportlīdzekļos ar parastu iekšdedzes motoru vai tikai tādos minēto kategoriju *NOVC-HEV*, kuriem saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Noteikumu Nr. 101 ⁽¹⁰⁾ 8. pielikumu drīkst izmantot nekoriģētas izmērītās degvielas patēriņa un CO₂ emisiju vērtības.
- (10) Abos pieteikumos ir ierosināta testēšanas metodoloģija, kuras pamatā ir “atsevišķā metode”, kas izklāstīta attiecīgi Īstenošanas lēmuma (ES) 2019/313 un (ES) 2019/314 pielikuma 3. punktā.
- (11) Pirmajā pieteikumā ierosinātā metodoloģija atšķiras no minētajos lēmumos izklāstītās “atsevišķās metodes” sprieguma līmeņa ziņā, ko izmanto 48 V motorģenerators lietderības mērījumā – 52 V vietā ierosināts izmantot 48 V spriegumu. Turklāt abos pieteikumos ir ierosināts izmainīt izejas strāvu 48 V/12 V līdzstrāvas pārveidotāja lietderības mērījumā tā, lai tā būtu puse no līdzstrāvas pārveidotāja nominālās jaudas, kas dalīta ar 14,3 V, nevis līdzstrāvas pārveidotāja nominālā jauda, kas dalīta ar 14,3 V. Turklāt abos pieteikumos ir ierosināts ieviest 48 V motorģenerators piestrādes procedūru.
- (12) Attiecībā uz 48 V motorģenerators lietderības mērījuma sprieguma līmeņa un 48 V/12 V līdzstrāvas pārveidotāja lietderības mērījuma izejas strāvas izmaiņām, kas ierosinātas attiecībā uz “atsevišķo metodi”, kura izklāstīta Īstenošanas lēmumā (ES) 2019/313 un (ES) 2019/314, ir konstatēts, ka minētās izmaiņas var dot mazāk konservatīvus rezultātus CO₂ aiztaupījumu ziņā. Pieteikumu iesniedzēji apgalvo, ka izmaiņas ir pamatotas, jo iegūtie rezultāti labāk reprezentētu reālos braukšanas apstākļus. Tomēr šā apgalvojuma pamatošanai iesniegtos

⁽⁸⁾ Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2019/313 (2019. gada 21. februāris) par tehnoloģijas apstiprināšanu, kas izmantota *SEG Automotive Germany GmbH* augstas efektivitātes 48 V motorģeneratorā (BRM) kopā ar 48 V/12 V līdzstrāvas pārveidotāju, izmantošanai ar parastiem iekšdedzes motoriem un atsevišķiem hibrīdmotoriem darbināmos vieglajos komerciālajos transportlīdzekļos kā inovatīvu tehnoloģiju CO₂ emisiju samazināšanai no vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (ES) Nr. 510/2011 (OV L 51, 22.2.2019., 31. lpp.).

⁽⁹⁾ Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2019/314 (2019. gada 21. februāris) par tehnoloģijas apstiprināšanu, kas izmantota *SEG Automotive Germany GmbH* augstas efektivitātes 48 V motorģeneratorā (BRM) kopā ar 48 V/12 V līdzstrāvas pārveidotāju, izmantošanai ar parastiem iekšdedzes motoriem un atsevišķiem hibrīdmotoriem darbināmos vieglajos pasažieru automobiļos kā inovatīvu tehnoloģiju CO₂ emisiju samazināšanai no vieglajiem pasažieru automobiļiem atbilstīgi Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 443/2009 (OV L 51, 22.2.2019., 42. lpp.).

⁽¹⁰⁾ Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas (ANO EEK) Noteikumi Nr. 101 – Vienoti noteikumi par tādu vieglo automobiļu apstiprināšanu, kurus darbina tikai iekšdedzes dzinējs vai hibrīds elektrisks spēka piedziņas bloks, attiecībā uz oglekļa dioksīda emisijas un degvielas patēriņa mērījumiem un/vai elektroenerģijas patēriņa un elektriskā diapazona mērījumiem, kā arī par tādu M₁ un N₁ kategoriju transportlīdzekļu apstiprināšanu, kurus darbina tikai elektrisks spēka piedziņas bloks, attiecībā uz elektroenerģijas patēriņa un elektriskā diapazona mērījumiem (OV L 138, 26.5.2012., 1. lpp.).

pierādījumus nevar uzskatīt par pietiekamiem, jo īpaši tāpēc, ka pieteikuma pamatošanai ir veikta ierobežota pētniecība un nav pierādījumu, ar kuriem pamato 48 V/12 V līdzstrāvas pārveidotāja lietderības mērījuma izejas strāvas izmaiņšanu. Ņemot vērā iepriekš teikto, tiek uzskatīts, ka šie Īstenošanas lēmuma (ES) 2019/313 un (ES) 2019/314 pielikuma 3. punktā izklāstītās "atsevišķās metodes" aspekti nebūtu jāmaina, pamatojoties uz pieteikumos sniegto informāciju.

- (13) Attiecībā uz priekšlikumu pievienot testēšanas metodoloģijai motorģeneratora piestrādes procedūru nevienā no abiem pieteikumiem nav izklāstīta pietiekami precīza informācija ne par to, kā šāda piestrādes procedūra būtu jāveic, ne to, kā tās ietekme būtu jāņem vērā. Tā kā lietderību efektīvajam 48 V motorģeneratoram kopā ar 48 V/12 V līdzstrāvas pārveidotāju nosaka, pamatojoties uz mērījumu vidējiem rezultātiem, tad piestrādes ietekmi, pozitīvu vai negatīvu, var attiecīgi ņemt vērā galīgajā lietderības noteikšanā, vajadzības gadījumā palielinot mērījumu skaitu. Ņemot vērā iepriekš teikto, nav lietderīgi testēšanas metodoloģijai pievienot tādu papildu konkrētu piestrādes procedūru, kas ierosināta pieteikumos.
- (14) Ņemot vērā iepriekš teikto, tiek uzskatīts, ka Īstenošanas lēmuma (ES) 2019/313 un (ES) 2019/314 pielikuma 3. punktā izklāstītā "atsevišķā metode" būtu jāpiemēro arī šā lēmuma vajadzībām.
- (15) Ražotājiem būtu jādod iespēja iesniegt tipa apstiprinātājai iestādei pieteikumu par to CO₂ aiztaupījumu sertifikāciju, kas gūti no inovatīvās tehnoloģijas izmantošanas, ja šajā lēmumā noteiktie nosacījumi ir izpildīti. Šajā nolūkā ražotājiem būtu jānodrošina, ka sertifikācijas pieteikumam ir pievienots neatkarīgas un sertificētas iestādes sagatavots verifikācijas ziņojums, kurā ir apstiprināts, ka inovatīvā tehnoloģija atbilst šā lēmuma nosacījumiem un ka aiztaupījumi ir noteikti atbilstoši šajā lēmumā minētajai testēšanas metodoloģijai.
- (16) Lai sekmētu inovatīvās tehnoloģijas plašāku izmantošanu jaunos transportlīdzekļos, ražotājam vajadzētu būt arī iespējai iesniegt vienotu pieteikumu, kurā tiek lūgts sertificēt CO₂ aiztaupījumus no vairākiem efektīviem 48 V motorģeneratoriem kopā ar 48 V/12 V līdzstrāvas pārveidotājiem. Tomēr ir lietderīgi nodrošināt, ka šādas iespējas izmantošanas gadījumā tiek piemērots mehānisms, kas stimulē tikai tādu ekoinovāciju plašāku izmantojumu, kam ir vislielākie CO₂ emisiju aiztaupījumi.
- (17) Tipa apstiprinātājas iestādes pienākums ir rūpīgi pārbaudīt, ka no inovatīvās tehnoloģijas izmantošanas gūto CO₂ aiztaupījumu sertificēšanas nosacījumi ir izpildīti, kā noteikts šajā lēmumā. Ja sertifikācija tiek piešķirta, atbildīgajai tipa apstiprinātājai iestādei būtu jāpārlicinās, ka visi sertificēšanā izvērtētie elementi ir ierakstīti testa ziņojumā un tiek glabāti kopā ar verifikācijas ziņojumu un ka šī informācija pēc pieprasījuma ir pieejama Komisijai.
- (18) Lai varētu noteikt vispārīgo ekoinovācijas kodu, kas saskaņā ar Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2007/46/EK⁽¹⁾ I, VIII un IX pielikumu lietojams attiecīgajos tipa apstiprinājuma dokumentos, inovatīvās tehnoloģijas apzīmēšanai ir jāpiešķir individuāls kods.
- (19) No 2021. gada ražotāju atbilstību tiem noteiktajiem īpatnējo CO₂ emisiju mērķrādītājiem, kuri paredzēti saskaņā ar Regulu (ES) 2019/631, noteiks uz to CO₂ emisiju pamata, kuras noteiktas atbilstoši Komisijas Regulā (ES) 2017/1151⁽²⁾ norādītajai vispārējai harmonizētajai vieglo transportlīdzekļu testa procedūrai (WLTP). Tādējādi CO₂ aiztaupījumus, kas gūti no inovatīvās tehnoloģijas, kura sertificēta, atsaucoties uz šo lēmumu, var ņemt vērā tikai tad, kad tiek aprēķinātas ražotāju vidējās īpatnējās CO₂ emisijas par 2020. kalendāro gadu.

⁽¹⁾ Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2007/46/EK (2007. gada 5. septembris), ar ko izveido sistēmu mehānisko transportlīdzekļu un to piekabju, kā arī tādiem transportlīdzekļiem paredzētu sistēmu, sastāvdaļu un atsevišķu tehnisku vienību apstiprināšanai (pamatdirektīva) (OV L 263, 9.10.2007., 1. lpp.).

⁽²⁾ Komisijas Regula (ES) 2017/1151 (2017. gada 1. jūnijs), ar ko papildina Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (EK) Nr. 715/2007 par tipa apstiprinājumu mehāniskiem transportlīdzekļiem attiecībā uz emisijām no vieglajiem pasažieru un komerciālajiem transportlīdzekļiem ("Euro 5" un "Euro 6") un par piekļuvi transportlīdzekļa remonta un tehniskās apkopes informācijai, groza Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2007/46/EK, Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 un Komisijas Regulu (ES) Nr. 1230/2012 un atceļ Komisijas Regulu (EK) Nr. 692/2008 (OV L 175, 7.7.2017., 1. lpp.).

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Inovatīvā tehnoloģija

Tehnoloģija, ko izmanto efektīvos 48 V motorģeneratoros kopā ar 48 V/12 V līdzstrāvas pārveidotājiem, tiek apstiprināta par inovatīvu tehnoloģiju Regulas (ES) 2019/631 11. panta nozīmē, ņemot vērā to, ka uz CO₂ emisiju aiztaupījumiem, kas ar to gūti, Regulā (EK) Nr. 692/2008 izklāstītā testēšanas standartmetode attiecas tikai daļēji, un ar nosacījumu, ka inovatīvā tehnoloģija atbilst šādiem nosacījumiem:

- a) to uzstāda vieglajos pasažieru automobiļos (M₁ kategorija) vai vieglajos komerciālajos transportlīdzekļos (N₁ kategorija) ar iekšdedzes motoru, ko darbina ar benzīnu vai dīzeļdegvielu (M₁ un N₁ kategorijas transportlīdzekļi ar parastu iekšdedzes motoru), vai M₁ un N₁ kategorijas hibrīdelektros transportlīdzekļos bez ārējas uzlādes, kuriem saskaņā ar Apvienoto Nāciju Organizācijas Eiropas Ekonomikas komisijas Noteikumu Nr. 101 8. pielikumu drīkst izmantot nekoriģētas izmērītās degvielas patēriņa un CO₂ emisiju vērtības;
- b) tā lietderība, kas ir 48 V motorģeneratora lietderības un 48 V/12 V līdzstrāvas pārveidotāja lietderības reizinājums, ko nosaka atbilstoši Īstenošanas lēmuma (ES) 2019/313 pielikuma 3.3. punktam vai Īstenošanas lēmuma (ES) 2019/314 pielikuma 3.3. punktam, ir vismaz:
 - i) 73,8 % – transportlīdzekļiem ar benzīna motoru, izņemot motorus ar turbopūti;
 - ii) 73,4 % – transportlīdzekļiem ar benzīna motoru ar turbopūti;
 - iii) 74,2 % – transportlīdzekļiem ar dīzeļmotoru.

2. pants

Pieteikums CO₂ aiztaupījumu sertifikācijai

1. Ražotājs, atsaucoties uz šo lēmumu, var tipa apstiprinātāju iestādi lūgt sertificēt CO₂ aiztaupījumus, kas gūti no tās tehnoloģijas izmantošanas, kura apstiprināta atbilstoši 1. pantam (“inovatīvā tehnoloģija”).
2. Ražotājs nodrošina, ka sertifikācijas pieteikumam ir pievienots neatkarīgas un sertificētas iestādes sagatavots verificācijas ziņojums, kurā ir apstiprināta tehnoloģijas atbilstība 1. panta a) un b) punkta nosacījumiem.
3. Ja aiztaupījumi ir sertificēti atbilstoši 3. pantam, ražotājs nodrošina, ka sertificētie CO₂ aiztaupījumi un 4. panta 1. punktā minētais ekoinovācijas kods ir ierakstīti attiecīgo transportlīdzekļu atbilstības sertifikātos.

3. pants

CO₂ aiztaupījumu sertifikācija

1. Tipa apstiprinātāja iestāde nodrošina, ka CO₂ aiztaupījumi, kas gūti no inovatīvās tehnoloģijas izmantošanas, vieglajiem komerciālajiem transportlīdzekļiem ir noteikti ar metodoloģiju, kas izklāstīta Īstenošanas lēmuma (ES) 2019/313 pielikuma 3., 5. un 6. punktā, un vieglajiem pasažieru automobiļiem – ar metodoloģiju, kas izklāstīta Īstenošanas lēmuma (ES) 2019/314 pielikuma 3., 5. un 6. punktā.
2. Ja ražotājs saistībā ar vienu transportlīdzekļa versiju piesakās uz CO₂ aiztaupījumu sertifikāciju vairāku tipu 48 V motorģeneratoriem kopā ar 48 V/12 V līdzstrāvas pārveidotājiem, tipa apstiprinātāja iestāde nosaka, kurš testētais 48 V motorģenerators kopā ar 48 V/12 V līdzstrāvas pārveidotāju dod vismazākos CO₂ aiztaupījumus. Šo vērtību izmanto 4. punkta vajadzībām.
3. Tipa apstiprinātāja iestāde sertificētos CO₂ aiztaupījumus, kas noteikti atbilstoši 1. un 2. punktam, un ekoinovācijas kodu, kas minēts 4. panta 1. punktā, ieraksta attiecīgajā tipa apstiprinājuma dokumentācijā.
4. Tipa apstiprinātāja iestāde visus sertificēšanā izvērtētos elementus ieraksta testa ziņojumā un glabā kopā ar verificācijas ziņojumu, kas minēts 2. panta 2. punktā, un pēc pieprasījuma dara šo informāciju pieejamu Komisijai.

5. Tipa apstiprinātāja iestāde CO₂ aiztaupījumus, kas gūti no inovatīvās tehnoloģijas izmantošanas, sertificē tikai tad, ja tā konstatē, ka minētā tehnoloģija atbilst 1. panta a) un b) punktam, un ja iegūtie CO₂ aiztaupījumi ir 1 g CO₂/km vai lielāki, kā vieglo pasažieru automobiļu gadījumā noteikts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 725/2011 9. panta 1. punkta a) apakšpunktā vai vieglo komerciālo transportlīdzekļu gadījumā noteikts Īstenošanas regulas (ES) Nr. 427/2014 9. panta 1. punkta a) apakšpunktā.

4. pants

Ekoinovācijas kods

1. Saskaņā ar šo lēmumu apstiprinātai inovatīvai tehnoloģijai piešķir ekoinovācijas kodu 31.
2. Sertificētos CO₂ aiztaupījumus, kas ierakstīti ar atsauci uz minēto ekoinovācijas kodu, ražotāju vidējo īpatnējo emisiju aprēķināšanā var ņemt vērā tikai attiecībā uz 2020. kalendāro gadu.

5. pants

Stāšanās spēkā

Šis lēmums stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tā publicēšanas Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī.

Briselē, 2020. gada 24. jūlijā

Komisijas vārdā –
priekšsēdētāja
Ursula VON DER LEYEN