

## VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2020/1102

z 24. júla 2020

**o schválení technológie použitej v účinnom motor-generátore s napätím 48 voltov v kombinácii s konvertorom typu DC/DC s napätím 48 voltov/12 voltov na používanie v osobných vozidlách s konvenčným spaľovacím motorom a v určitých hybridných elektrických osobných vozidlách a ľahkých úžitkových vozidlách ako inovačnej technológie podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 a s odkazom na nový európsky jazdný cyklus (NEDC)**

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2019/631 zo 17. apríla 2019, ktorým sa stanovujú emisné normy CO<sub>2</sub> pre nové osobné vozidlá a nové ľahké úžitkové vozidlá a ktorým sa zrušujú nariadenia (ES) č. 443/2009 a (EÚ) č. 510/2011 <sup>(1)</sup>, a najmä na jeho článok 11 ods. 4,

keďže:

- (1) Výrobcovia 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 dodávatelia Valeo Electrical Systems a Mitsubishi Electric Corporation predložili 24. októbra 2019 spoločnú žiadosť (ďalej len „prvá žiadosť“) o schválenie technológie použitej v účinnom motor-generátore s napätím 48 voltov v kombinácii s konvertorom typu DC/DC s napätím 48 V/12 V ako inovačnej technológie na používanie v osobných vozidlách a ľahkých úžitkových vozidlách s hnacou sústavou s motorom s vnútorným spaľovaním využívajúcou benzín alebo naftu (ďalej len „hnacia sústava s konvenčným vnútorným spaľovaním“) a určitých hybridných elektrických vozidlách bez externého nabíjania (ďalej len „NOVC-HEV“) týchto kategórií.
- (2) Dodávateľ Valeo Electrical Systems predložil 8. novembra 2019 žiadosť (ďalej len „druhá žiadosť“) o schválenie rovnakej technológie, t. j. technológie použitej v účinnom motor-generátore s napätím 48 voltov v kombinácii s konvertorom typu DC/DC s napätím 48 voltov/12 voltov, na používanie vo vozidlách rovnakých kategórií a s rovnakými hnacími sústavami.
- (3) Obidve žiadosti boli posúdené v súlade s článkom 11 nariadenia (EÚ) 2019/631, s vykonávacími nariadeniami Komisie (EÚ) č. 725/2011 <sup>(2)</sup> a (EÚ) č. 427/2014 <sup>(3)</sup> a technickými usmerneniami k vypracovaniu žiadostí o schválenie inovačných technológií podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 <sup>(4)</sup> a nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011 <sup>(5)</sup> (verzia z júla 2018 <sup>(6)</sup>). V súlade s článkom 11 ods. 3 nariadenia (EÚ) 2019/631 bola k žiadosťiam priložená správa o overení vykonaná nezávislým a certifikovaným orgánom.
- (4) Obidve žiadosti sa týkajú úspor emisií CO<sub>2</sub>, ktoré nemožno preukázať meraniami vykonanými v súlade s novým európskym jazdným cyklom (NEDC), ako sa stanovuje v nariadení Komisie (ES) č. 692/2008 <sup>(7)</sup>.

<sup>(1)</sup> Ú. v. EÚ L 111, 25.4.2019, s. 13.

<sup>(2)</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 725/2011 z 25. júla 2011, ktorým sa ustanovuje proces schvaľovania a certifikácie inovačných technológií na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> z osobných automobilov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Ú. v. EÚ L 194, 26.7.2011, s. 19).

<sup>(3)</sup> Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 427/2014 z 25. apríla 2014, ktorým sa stanovuje postup schvaľovania a certifikácie inovačných technológií na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých úžitkových vozidiel podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 125, 26.4.2014, s. 57).

<sup>(4)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých úžitkových vozidiel (Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1).

<sup>(5)</sup> Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011 z 11. mája 2011, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých vozidiel (Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1).

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

<sup>(7)</sup> Nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 199, 28.7.2008, s. 1).

- (5) Vzhľadom na to, že obidve žiadosti sa týkajú rovnakej inovačnej technológie a že na jej použitie v príslušných vozidlách by mali platiť rovnaké podmienky, je vhodné, aby sa obidve žiadosti riešili v jednom rozhodnutí.
- (6) Motor-generátor s napätím 48 voltov môže fungovať buď ako elektrický motor konvertujúci elektrickú energiu na mechanickú energiu, alebo ako generátor konvertujúci mechanickú energiu na elektrickú energiu, t. j. ako štandardný alternátor. Konvertor typu DC/DC s napätím 48 voltov/12 voltov umožňuje motor-generátoru s napätím 48 voltov zabezpečiť elektrickú energiu s napätím potrebným na napájanie 12-voltovej elektrickej rozvodovej dosky vozidla a/alebo na nabíjanie 12-voltovej batérie.
- (7) Komisia už schválila vysokoúčinný motor-generátor s napätím 48 voltov v kombinácii s konvertorom typu DC/DC s napätím 48 voltov/12 voltov, ktorý dodáva spoločnosť SEG Automotive Germany GmbH, ako inovačnú technológiu na používanie v osobných vozidlách a ľahkých úžitkových vozidlách s konvenčnými spaľovacími motormi a určitých vozidlách NOVC-HEV týchto kategórií, a to vykonávacími rozhodnutiami (EÚ) 2019/313 <sup>(8)</sup> a (EÚ) 2019/314 <sup>(9)</sup>.
- (8) Na základe skúseností získaných z posudzovania žiadostí, ktoré predložila spoločnosť SEG Automotive Germany GmbH, spolu s informáciami uvedenými v nových žiadostiach sa uspokojivo a presvedčivo preukázalo, že účinný motor-generátor s napätím 48 voltov v kombinácii s konvertorom typu DC/DC s napätím 48 voltov/12 voltov spĺňa kritériá uvedené v článku 11 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2019/631 a kritériá oprávnenosti uvedené v článku 9 ods. 1 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 725/2011 a (EÚ) č. 427/2014.
- (9) Uvedená inovačná technológia by sa mala používať v osobných vozidlách alebo ľahkých úžitkových vozidlách s konvenčnými spaľovacími motormi alebo len vo vozidlách NOVC-HEV týchto kategórií, v prípade ktorých možno použiť nekorigované namerané hodnoty spotreby paliva a emisií CO<sub>2</sub> v súlade s prílohou 8 k predpisu Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov č. 101 <sup>(10)</sup>.
- (10) V oboch žiadostiach sa navrhuje skúšobná metodika založená na „samostatnej metóde“ stanovenej v bode 3 prílohy k príslušným vykonávacím rozhodnutiam (EÚ) 2019/313 a (EÚ) 2019/314.
- (11) Metodika navrhnutá v prvej žiadosti sa líši od „samostatnej metódy“ stanovenej v uvedených rozhodnutiach, pokiaľ ide o úroveň napätia, ktoré sa má použiť na meranie účinnosti motor-generátora s napätím 48 voltov (navrhuje sa v nej nastaviť úroveň napätia na 48 voltov, a nie na 52 voltov). Okrem toho sa v oboch žiadostiach navrhuje upraviť výstupný prúd na meranie účinnosti konvertora typu DC/DC s napätím 48 voltov/12 voltov tak, aby bol výstupný prúd vymedzený ako polovica menovitého výkonu konvertora typu DC/DC vydelená 14,3 voltmi, a nie ako menovitý výkon konvertora typu DC/DC delený 14,3 V. V oboch žiadostiach sa navyše navrhuje zaviesť pre motor-generátor s napätím 48 voltov postup zábehu.
- (12) Pokiaľ ide o navrhované zmeny „samostatnej metódy“ stanovenej vo vykonávacích rozhodnutiach (EÚ) 2019/313 a (EÚ) 2019/314 týkajúce sa úrovne napätia na meranie účinnosti motor-generátora s napätím 48 voltov a výstupného prúdu na meranie účinnosti konvertora typu DC/DC s napätím 48 voltov/12 voltov, dospelo sa k záveru, že tieto zmeny môžu viesť k menej konzervatívnym výsledkom v oblasti úspor CO<sub>2</sub>. Žiadatelia tvrdia, že zmeny sú odôvodnené, pretože lepšie vystihujú reálne podmienky počas jazdy. Dôkazy predložené na podporu tohto tvrdenia však nemožno považovať za dostatočné, najmä z dôvodu obmedzených štúdií vykonaných na

<sup>(8)</sup> Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2019/313 z 21. februára 2019 o schválení technológie použitej vo vysokoúčinnom motor-generátore s napätím 48 V (BRM) spoločnosti SEG Automotive Germany GmbH v spojení s konvertorom typu DC/DC s napätím 48 V/12 V na používanie v konvenčných spaľovacích motoroch a určitých hybridných ľahkých úžitkových vozidlách ako inovačnej technológie na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> z ľahkých úžitkových vozidiel podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011 (Ú. v. EÚ L 51, 22.2.2019, s. 31).

<sup>(9)</sup> Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2019/314 z 21. februára 2019 o schválení technológie použitej vo vysokoúčinnom motor-generátore s napätím 48 V (BRM) spoločnosti SEG Automotive Germany GmbH v spojení s konvertorom typu DC/DC s napätím 48 V/12 V na používanie v konvenčných spaľovacích motoroch a určitých hybridných osobných automobiloch ako inovačnej technológie na znižovanie emisií CO<sub>2</sub> z osobných automobilov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Ú. v. EÚ L 51, 22.2.2019, s. 42).

<sup>(10)</sup> Predpis Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov (EHK OSN) č. 101 – Jednotné ustanovenia o typovom schvaľovaní osobných motorových vozidiel poháňaných výlučne spaľovacím motorom alebo poháňaných hybridnou elektrickou hnacou súpravou vzhľadom na meranie emisií oxidu uhličitého a spotrebu paliva a/alebo meranie spotreby elektrickej energie a elektrického dojazdu a vozidiel kategórie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> poháňaných výlučne elektrickou hnacou sústavou vzhľadom na meranie spotreby elektrickej energie a elektrického dojazdu (Ú. v. EÚ L 138, 26.5.2012, s. 1).

podporu žiadosti a chýbajúcich dôkazov podporujúcich zmenu výstupného prúdu na meranie účinnosti konvertora typu DC/DC s napätím 48 voltov/12 voltov. Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa usudzuje, že tieto aspekty „samostatnej metódy“ stanovenej v bode 3 prílohy k príslušným vykonávacím rozhodnutiam (EÚ) 2019/313 a (EÚ) 2019/314 by sa na základe informácií uvedených v žiadostiach meniť nemali.

- (13) Pokiaľ ide o navrhované doplnenie postupu zábehu motor-generátora do skúšobnej metodiky, ani v jednej z týchto dvoch žiadostí sa s dostatočnou presnosťou neuvádzajú podrobnosti, ako by sa mal takýto zábeh vykonať, ani spôsob, ako by sa mal účinok zábehu zohľadniť. Keďže účinnosť funkcie účinného motor-generátora s napätím 48 voltov v kombinácii s konvertorom typu DC/DC s napätím 48 voltov/12 voltov sa určuje na základe priemeru výsledkov merania, všetky účinky zábehu, pozitívne alebo negatívne, sa môžu pri konečnom určení účinnosti primerane zohľadniť, v prípade potreby tak, že sa zvýši počet meraní. V tejto súvislosti nie je vhodné doplniť skúšobnú metodiku o ďalší osobitný postup zábehu, ako sú postupy navrhnuté v žiadostiach.
- (14) Vzhľadom na uvedené skutočnosti sa usudzuje, že „samostatná metóda“ stanovená v bode 3 prílohy k príslušným vykonávacím rozhodnutiam (EÚ) 2019/313 a (EÚ) 2019/314 by sa mala uplatňovať aj na účely tohto rozhodnutia.
- (15) Ak sú splnené podmienky stanovené v tomto rozhodnutí, výrobcovia by mali mať možnosť požiadať orgán typového schválenia o certifikáciu úspor emisií CO<sub>2</sub> vyplývajúcich z používania inováčnej technológie. Výrobcovia by na tento účel mali zabezpečiť, aby bola k žiadosti o certifikáciu priložená správa o overení od nezávislého a certifikovaného orgánu, ktorou sa potvrdí, že inováčná technológia spĺňa podmienky stanovené v tomto rozhodnutí a že úspory boli stanovené v súlade so skúšobnou metodikou uvedenou v tomto rozhodnutí.
- (16) S cieľom uľahčiť širšie zavádzanie inováčnej technológie do nových vozidiel by výrobca mal mať možnosť podať jednu žiadosť o certifikáciu úspor emisií CO<sub>2</sub> vyplývajúcich z používania viacerých účinných motor-generátorov s napätím 48 voltov v kombinácii s konvertormi typu DC/DC s napätím 48 voltov/12 voltov. V prípade využitia tejto možnosti však treba zabezpečiť uplatnenie mechanizmu, ktorý stimuluje zavádzanie len tých ekologických inovácií, ktoré prinášajú najvyššie úspory emisií CO<sub>2</sub>.
- (17) Je zodpovednosťou orgánu typového schválenia dôkladne overiť, či sú splnené podmienky na certifikáciu úspor emisií CO<sub>2</sub> vyplývajúcich z používania inováčnej technológie podľa tohto rozhodnutia. Keď sa certifikácia udelí, príslušný orgán typového schválenia by mal zabezpečiť, aby sa všetky prvky zohľadnené pri certifikácii zaznamenali do skúšobného protokolu, uchovali sa spolu so správou o overení a aby boli tieto informácie na požiadanie k dispozícii Komisii.
- (18) Na účely stanovenia všeobecného kódu ekologickej inovácie, ktorý sa má používať v príslušnej dokumentácii typového schválenia podľa príloh I, VIII a IX k smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES<sup>(11)</sup>, je potrebné prideliť uvedenej inováčnej technológii individuálny kód.
- (19) Dodržiavanie cieľových hodnôt špecifických emisií CO<sub>2</sub> výrobcami podľa nariadenia (EÚ) 2019/631 sa má od roku 2021 zisťovať na základe emisií CO<sub>2</sub> určených v súlade s celosvetovým harmonizovaným skúšobným postupom pre ľahké vozidlá (WLTP) stanoveným v nariadení Komisie (EÚ) 2017/1151<sup>(12)</sup>. Úspory emisií CO<sub>2</sub> vyplývajúce z používania inováčnej technológie, ktorá bola certifikovaná na základe tohto rozhodnutia, sa preto pri výpočte priemerných špecifických emisií CO<sub>2</sub> výrobcov môžu zohľadniť len pre kalendárny rok 2020,

<sup>(11)</sup> Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Rámcová smernica) (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

<sup>(12)</sup> Nariadenie Komisie (EÚ) 2017/1151 z 1. júna 2017, ktorým sa dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel, ktorým sa mení smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES, nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 a nariadenie Komisie (EÚ) č. 1230/2012 a ktorým sa zrušuje nariadenie (ES) č. 692/2008 (Ú. v. EÚ L 175, 7.7.2017, s. 1).

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

### Článok 1

#### Inovačná technológia

Technológia použitá v účinných motor-generátoroch s napätím 48 voltov v kombinácii s konvertormi typu DC/DC s napätím 48 voltov/12 voltov sa schvaľuje ako inovačná technológia v zmysle článku 11 nariadenia (EÚ) 2019/631, berúc do úvahy, že na úspory emisií CO<sub>2</sub>, ktoré prináša, sa len čiastočne vzťahuje štandardný skúšobný postup stanovený v nariadení (ES) č. 692/2008, a to za predpokladu, že technológia spĺňa tieto podmienky:

- a) sú ňou vybavené osobné vozidlá (M<sub>1</sub>) alebo ľahké úžitkové vozidlá (N<sub>1</sub>) poháňané konvenčnými spaľovacími motormi na benzín alebo naftu (ďalej len „vozidlá kategórie M<sub>1</sub> a N<sub>1</sub> poháňané konvenčnými spaľovacími motormi“) alebo hybridné elektrické vozidlá bez externého nabíjania kategórie M<sub>1</sub> alebo N<sub>1</sub>, v prípade ktorých možno použiť nekorigované namerané hodnoty spotreby paliva a emisií CO<sub>2</sub> v súlade s prílohou 8 k predpisu Európskej hospodárskej komisie Organizácie Spojených národov č. 101;
- b) jej účinnosť, ktorá je súčinom účinnosti motor-generátora s napätím 48 voltov a účinnosti konvertora typu DC/DC s napätím 48 voltov/12 voltov určených v súlade s bodom 3.3 prílohy k vykonávaciemu rozhodnutiu (EÚ) 2019/313 alebo bodom 3.3 prílohy k vykonávaciemu rozhodnutiu (EÚ) 2019/314, predstavuje aspoň
  - i) 73,8 % v prípade vozidiel s benzínovým motorom bez turbodúchadla;
  - ii) 73,4 % v prípade vozidiel s benzínovým motorom s turbodúchadlom;
  - iii) 74,2 % v prípade vozidiel s naftovým motorom.

### Článok 2

#### Žiadosť o certifikáciu úspor emisií CO<sub>2</sub>

1. Výrobca môže požiadať orgán typového schválenia o certifikáciu úspor emisií CO<sub>2</sub> vyplývajúcich z používania technológie schválenej v súlade s článkom 1 (ďalej len „inovačná technológia“) s odkazom na toto rozhodnutie.
2. Výrobca zabezpečí, aby k žiadosti o certifikáciu bola priložená správa o overení od nezávislého a certifikovaného orgánu potvrdzujúca, že technológia spĺňa podmienky stanovené v článku 1 písm. a) a b).
3. Ak boli úspory certifikované v súlade s článkom 3, výrobca zabezpečí, aby boli certifikované úspory emisií CO<sub>2</sub> a kód ekologickej inovácie uvedený v článku 4 ods. 1 zaznamenané v certifikáte zhody príslušných vozidiel.

### Článok 3

#### Certifikácia úspor emisií CO<sub>2</sub>

1. Orgán typového schválenia zabezpečí, aby sa úspory CO<sub>2</sub> vyplývajúce z používania inovačnej technológie určili v prípade ľahkých úžitkových vozidiel pomocou metodiky stanovenej v bodoch 3, 5 a 6 prílohy k vykonávaciemu rozhodnutiu (EÚ) 2019/313 a v prípade osobných vozidiel pomocou metodiky stanovenej v bodoch 3, 5 a 6 prílohy k vykonávaciemu rozhodnutiu (EÚ) 2019/314.
2. Ak výrobca žiada o certifikáciu úspor emisií CO<sub>2</sub> na viac ako jeden typ motor-generátora s napätím 48 voltov v kombinácii s konvertorom typu DC/DC s napätím 48 voltov/12 voltov pre jednu verziu vozidla, orgán typového schválenia určí, pri ktorom z preskúšaných motor-generátorov s napätím 48 voltov v kombinácii s konvertorom typu DC/DC s napätím 48 voltov/12 voltov boli namerané najnižšie úspory emisií CO<sub>2</sub>. Táto hodnota sa použije na účely odseku 4.
3. Orgán typového schválenia zaznamená certifikované úspory emisií CO<sub>2</sub> určené v súlade s odsekom 1 a 2 a kód ekologickej inovácie uvedený v článku 4 ods. 1 do príslušnej dokumentácie typového schválenia.
4. Orgán typového schválenia musí všetky prvky, ktoré sa v súvislosti s certifikáciou zohľadnili, zaznamenať v skúšobnom protokole, ktorý spolu so správou o overovaní uvedenu v článku 2 ods. 2 uchováva a tieto informácie musí na požiadanie sprístupniť Komisii.

5. Orgán typového schválenia certifikuje úspory emisií CO<sub>2</sub> vyplývajúce z používania inovačnej technológie len vtedy, ak dôjde k záveru, že daná technológia spĺňa podmienky stanovené v článku 1 písm. a) a b), a ak dosiahnuté úspory emisií CO<sub>2</sub> predstavujú 1 g CO<sub>2</sub>/km alebo viac, ako sa uvádza v článku 9 ods. 1 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 725/2011 v prípade osobných vozidiel alebo článku 9 ods. 1 písm. a) vykonávacieho nariadenia (EÚ) č. 427/2014 v prípade ľahkých úžitkových vozidiel.

#### Článok 4

##### **Kód ekologickej inovácie**

1. Inovačnej technológii schválenej týmto rozhodnutím sa prideliuje kód ekologickej inovácie 31.
2. Certifikované úspory emisií CO<sub>2</sub> zaznamenané s použitím daného kódu ekologickej inovácie možno zohľadniť pri výpočte priemerných špecifických emisií výrobcov len pre kalendárny rok 2020.

#### Článok 5

##### **Nadobudnutie účinnosti**

Toto rozhodnutie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

V Bruseli 24. júla 2020

Za Komisiu  
predsedníčka  
Ursula VON DER LEYEN

---