

IZVEDBENI SKLEP KOMISIJE (EU) 2020/1102

z dne 24. julija 2020

o odobritvi tehnologije, ki se uporablja v 48-voltnem učinkovitem motornem generatorju z 48/12-voltnim pretvornikom DC/DC za uporabo v osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih s konvencionalnim motorjem z notranjim zgorevanjem ter nekaterih hibridnih električnih osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih, kot inovativne tehnologije v skladu z Uredbo (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta in ob upoštevanju novega evropskega voznega cikla (NEDC)

(Besedilo velja za EGP)

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2019/631 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 17. aprila 2019 o določitvi standardov emisijskih vrednosti CO₂ za nove osebne avtomobile in nova lahka gospodarska vozila ter razveljavitvi uredb (ES) št. 443/2009 in (EU) št. 510/2011 ⁽¹⁾ ter zlasti člena 11(4) Uredbe,

ob upoštevanju naslednjega:

- (1) Proizvajalci 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 in Volkswagen Nutzfahrzeuge ter dobavitelja Valeo Electrical systems in Mitsubishi Electric Corporation so 24. oktobra 2019 vložili skupno vlogo (v nadaljnjem besedilu: prva vloga) za odobritev tehnologije, ki se uporablja v 48-voltnem učinkovitem motornem generatorju z 48/12-voltnim pretvornikom DC/DC za uporabo v osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih s pogonskim sistemom z motorjem z notranjim zgorevanjem na bencin ali dizelsko gorivo (v nadaljnjem besedilu: konvencionalni pogonski sistem ICE) in nekaterih hibridnih električnih vozilih brez zunanega polnjenja (v nadaljnjem besedilu: NOVC-HEV) navedenih kategorij, kot inovativne tehnologije.
- (2) Dobavitelj Valeo Electrical systems je 8. novembra 2019 vložil vlogo (v nadaljnjem besedilu: druga vloga) za odobritev iste tehnologije, tj. tehnologije, ki se uporablja v 48-voltnem učinkovitem motornem generatorju z 48/12-voltnim pretvornikom DC/DC za uporabo v vozilih istih kategorij in z istima pogonskima sistemoma.
- (3) Obe vlogi sta bili ocenjeni v skladu s členom 11 Uredbe (EU) 2019/631, izvedbenima uredbama Komisije (EU) št. 725/2011 ⁽²⁾ in (EU) št. 427/2014 ⁽³⁾ ter tehničnimi smernicami za pripravo vlog za odobritev inovativnih tehnologij v skladu z uredbama (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁴⁾ in (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta ⁽⁵⁾ (različico iz julija 2018 ⁽⁶⁾). Vlogama je bilo v skladu s členom 11(3) Uredbe (EU) 2019/631 priloženo poročilo o preverjanju neodvisnega in priklašenega organa.
- (4) Obe vlogi se nanašata na prihranke emisij CO₂, ki jih morda ni mogoče dokazati z meritvami, opravljenimi v skladu z novim evropskim voznim ciklom (NEDC), kot je določeno v Uredbi Komisije (ES) št. 692/2008 ⁽⁷⁾.

⁽¹⁾ UL L 111, 25.4.2019, str. 13.

⁽²⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 725/2011 z dne 25. julija 2011 o uvedbi postopka za odobritev in certificiranje inovativnih tehnologij za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih vozil v skladu z Uredbo (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 194, 26.7.2011, str. 19).

⁽³⁾ Izvedbena uredba Komisije (EU) št. 427/2014 z dne 25. aprila 2014 o uvedbi postopka za odobritev in certificiranje inovativnih tehnologij za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih gospodarskih vozil na podlagi Uredbe (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 125, 26.4.2014, str. 57).

⁽⁴⁾ Uredba (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 23. aprila 2009 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nove osebne avtomobile kot del celostnega pristopa Skupnosti za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 140, 5.6.2009, str. 1).

⁽⁵⁾ Uredba (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. maja 2011 o določitvi standardov emisijskih vrednosti za nova lahka gospodarska vozila kot del celostnega pristopa Unije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih tovornih vozil (UL L 145, 31.5.2011, str. 1).

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

⁽⁷⁾ Uredba Komisije (ES) št. 692/2008 z dne 18. julija 2008 o izvajanju in spremembi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil (UL L 199, 28.7.2008, str. 1).

- (5) Glede na to, da se obe vlogi nanašata na isto inovativno tehnologijo in da bi morali za njeno uporabo v zadevnih vozilih veljati isti pogoji, je primerno obe vlogi obravnavati v enem samem sklepu.
- (6) 48-voltni motorni generator lahko deluje kot električni motor, ki pretvarja električno energijo v mehansko energijo, ali kot generator, ki pretvarja mehansko energijo v električno energijo, tj. kot standardni alternator. 48/12-voltni pretvornik DC/DC omogoča 48-voltnemu motornemu generatorju, da proizvaja električno energijo pri napetosti, ki je potrebna za napajanje 12-voltnega električnega sistema vozila in/ali polnjenje 12-voltnih baterij.
- (7) Komisija je že odobrila visokoučinkovit 48-voltni motorni generator z 48/12-voltnim pretvornikom DC/DC, ki ga dobavlja SEG Automotive Germany GmbH, kot inovativno tehnologijo za uporabo v osebnih avtomobilih in lahkih gospodarskih vozilih s konvencionalnim pogonskim sistemom ICE in nekaterih NOVC-HEV navedenih kategorij z izvedbenima sklepoma (EU) 2019/313 ⁽⁸⁾ in (EU) 2019/314 ⁽⁹⁾.
- (8) Na podlagi izkušenj, pridobljenih pri ocenjevanju vlog, ki jih je vložil dobavitelj SEG Automotive Germany GmbH, in informacij, predloženih s tema vlogama, je bilo zadovoljivo in prepričljivo dokazano, da 48-voltni učinkovit motorni generator z 48/12-voltnim pretvornikom DC/DC izpolnjuje merila iz člena 11(2) Uredbe (EU) 2019/631 ter merila za upravičenost iz člena 9(1)(a) izvedbenih uredb (EU) št. 725/2011 in (EU) št. 427/2014.
- (9) Zadevna inovativna tehnologija bi se morala uporabljati v osebnih avtomobilih ali lahkih gospodarskih vozilih s konvencionalnim pogonskim sistemom ICE ali samo v takih NOVC-HEV navedenih kategorij, za katera se lahko v skladu s Prilogo 8 k Pravilniku št. 101 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo ⁽¹⁰⁾ uporabljata nepopravljeni izmerjeni vrednosti porabe goriva in emisij CO₂.
- (10) V obeh vlogah je predlagana metodologija preizkušanja, ki temelji na „ločeni metodi“ iz točke 3 Priloge k Izvedbenemu sklepu (EU) 2019/313 oziroma (EU) 2019/314.
- (11) Metodologija, predlagana v prvi vlogi, se razlikuje od „ločene metode“ iz navedenih sklepov glede ravni napetosti za merjenje izkoristka 48-voltnega motornega generatorja, za katero se predlaga, da se namesto na 52 voltov nastavi na 48 voltov. Poleg tega je v obeh vlogah predlagana sprememba izhodnega toka za merjenje izkoristka 48/12-voltnega pretvornika DC/DC, tako da je izhodni tok, namesto nazivne moči pretvornika DC/DC, deljene s 14,3 volta, opredeljen kot polovica nazivne moči pretvornika DC/DC, deljena s 14,3 volta. V obeh vlogah je predlagana tudi uvedba postopka utekanja za 48-voltni motorni generator.
- (12) V zvezi s spremembama, predlaganima za „ločeno metodo“ iz izvedbenih sklepov (EU) 2019/313 in (EU) 2019/314 glede ravni napetosti za merjenje izkoristka 48-voltnega motornega generatorja in izhodnega toka za merjenje izkoristka 48/12-voltnega pretvornika DC/DC je bilo ugotovljeno, da navedeni spremembi lahko privedeta do manj konzervativnih rezultatov v smislu prihrankov emisij CO₂. Vložniki trdijo, da sta spremembi upravičeni, saj bi bili bolj reprezentativni za dejanske vozne razmere. Vendar se dokazi, predloženi v podporo navedeni trditvi, ne morejo

⁽⁸⁾ Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2019/313 z dne 21. februarja 2019 o odobritvi tehnologije, ki se uporablja v visokoučinkovitem 48-voltnem motornem generatorju (BRM) z 48/12-voltnim pretvornikom DC/DC dobavitelja SEG Automotive Germany GmbH, za uporabo v lahkih gospodarskih vozilih s konvencionalnim motorjem z notranjim zgorevanjem in nekaterih lahkih gospodarskih vozilih na hibridni pogon, kot inovativne tehnologije za zmanjšanje emisij CO₂ iz lahkih gospodarskih vozil v skladu z Uredbo (EU) št. 510/2011 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 51, 22.2.2019, str. 31).

⁽⁹⁾ Izvedbeni sklep Komisije (EU) 2019/314 z dne 21. februarja 2019 o odobritvi tehnologije, ki se uporablja v visokoučinkovitem 48-voltnem motornem generatorju (BRM) z 48/12-voltnim pretvornikom DC/DC dobavitelja SEG Automotive Germany GmbH, za uporabo v osebnih avtomobilih s konvencionalnim motorjem z notranjim zgorevanjem in nekaterih osebnih avtomobilih na hibridni pogon, kot inovativne tehnologije za zmanjšanje emisij CO₂ iz osebnih avtomobilov v skladu z Uredbo (ES) št. 443/2009 Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 51, 22.2.2019, str. 42).

⁽¹⁰⁾ Pravilnik št. 101 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo (UN/ECE) – Enotni predpisi o homologaciji osebnih avtomobilov s pogonom izključno na motor z notranjim izgorevanjem ali na hibridno električno kompozicijo glede na meritev emisije ogljikovega dioksida in porabe goriva in/ali meritev porabe električne energije in električnega dometa ter homologaciji vozil kategorij M₁ in N₁ s pogonom izključno na električno kompozicijo glede na meritev porabe električne energije in električnega dometa (UL L 138, 26.5.2012, str. 1).

šteti za zadostne, zlasti zaradi omejenih študij, izvedenih v podporo vlogi, in odsotnosti dokazov, ki bi podprli spremembo izhodnega toka za merjenje izkoristka 48/12-voltnega pretvornika DC/DC. Glede na navedeno se ugotavlja, da se ta vidika „ločene metode“ iz točke 3 Priloge k Izvedbenemu sklepu (EU) 2019/313 oziroma (EU) 2019/314 ne bi smela spremeniti na podlagi informacij iz vlog.

- (13) Kar zadeva predlagano vključitev postopka utekanja za motorni generator v metodologijo preizkušanja, v nobeni izmed obeh vlog ni dovolj natančno določeno, kako bi se morala taka utekanja izvajati in kako bi bilo treba upoštevati njihove učinke. Ker se izkoristek 48-voltnega učinkovitega motornega generatorja z 48/12-voltnim pretvornikom določa na podlagi povprečja rezultatov meritev, se lahko vsi učinki utekanja, pozitivni ali negativni, ustrezno upoštevajo pri končni določitvi izkoristka, po potrebi s povečanjem števila meritev. Glede na navedeno ni primerno, da se metodologija preizkušanja dopolni z dodatnim posebnim postopkom utekanja, kot je predlagan v vlogah.
- (14) Glede na navedeno se zdi primerno, da se „ločena metoda“ iz točke 3 Priloge k Izvedbenemu sklepu (EU) 2019/313 oziroma (EU) 2019/314 uporablja tudi za namene tega sklepa.
- (15) Proizvajalci bi morali imeti možnost, da pri homologacijskem organu vložijo vlogo za certificiranje prihrankov emisij CO₂ zaradi uporabe inovativne tehnologije, če so izpolnjeni pogoji iz tega sklepa. Proizvajalci bi morali v ta namen zagotoviti, da je vlogi za certificiranje priloženo poročilo o preverjanju, v katerem neodvisni in priglašeni organ potrjuje, da inovativna tehnologija izpolnjuje pogoje iz tega sklepa in da so bili prihranki določeni v skladu z metodologijo preizkušanja iz tega sklepa.
- (16) Da bi se olajšalo obsežnejše uvajanje inovativne tehnologije v novih vozilih, bi moral proizvajalec imeti tudi možnost, da vloži enotno vlogo za certificiranje prihrankov emisij CO₂ zaradi več 48-voltnih učinkovitih motornih generatorjev z 48/12-voltnimi pretvorniki DC/DC. Vendar je primerno zagotoviti, da se v primeru uporabe navedene možnosti uporabi mehanizem, ki spodbuja uvajanje samo tistih ekoloških inovacij, ki zagotavljajo največje prihranke emisij CO₂.
- (17) Homologacijski organ mora temeljito preveriti, ali so izpolnjeni pogoji za certificiranje prihrankov emisij CO₂ zaradi uporabe inovativne tehnologije iz tega sklepa. Če se prihranki certificirajo, mora homologacijski organ zagotoviti, da so vsi elementi, upoštevani za certificiranje, evidentirani v poročilu o preizkusu in se hranijo skupaj s poročilom o preverjanju, ter da so te informacije na zahtevo na voljo Komisiji.
- (18) Za namene določanja splošne kode ekološke inovacije, ki se uporablja v zadevnih homologacijskih dokumentih v skladu s prilogami I, VIII in IX k Direktivi 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta ⁽¹⁾, je treba določiti posamično kodo, ki se uporablja za inovativno tehnologijo.
- (19) Od leta 2021 se mora skladnost proizvajalcev s cilji specifičnih emisij CO₂ v skladu z Uredbo (EU) 2019/631 ugotavljati na podlagi emisij CO₂, določenih v skladu z globalno usklajenim preizkusnim postopkom za lahka vozila (WLTP) iz Uredbe Komisije (EU) 2017/1151 ⁽²⁾. Prihranki emisij CO₂ zaradi inovativne tehnologije, certificirane s sklicevanjem na ta sklep, se zato lahko upoštevajo pri izračunu povprečnih specifičnih emisij CO₂ proizvajalcev samo za koledarsko leto 2020 –

⁽¹⁾ Direktiva 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 5. septembra 2007 o vzpostavitvi okvira za odobritev motornih in priklopnih vozil ter sistemov, sestavnih delov in samostojnih tehničnih enot, namenjenih za taka vozila (Okvirna direktiva) (UL L 263, 9.10.2007, str. 1).

⁽²⁾ Uredba Komisije (EU) 2017/1151 z dne 1. junija 2017 o dopolnitvi Uredbe (ES) št. 715/2007 Evropskega parlamenta in Sveta o homologaciji motornih vozil glede na emisije iz lahkih potniških in gospodarskih vozil (Euro 5 in Euro 6) in o dostopu do informacij o popravilu in vzdrževanju vozil, o spremembi Direktive 2007/46/ES Evropskega parlamenta in Sveta, Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 in Uredbe Komisije (EU) št. 1230/2012 ter o razveljavitvi Uredbe Komisije (ES) št. 692/2008 (UL L 175, 7.7.2017, str. 1).

SPREJELA NASLEDNJI SKLEP:

Člen 1

Inovativna tehnologija

Tehnologija, ki se uporablja v 48-voltnih učinkovitih motornih generatorjih z 48/12-voltnimi pretvorniki DC/DC, se odobri kot inovativna tehnologija v smislu člena 11 Uredbe (EU) 2019/631, ob upoštevanju, da so prihranki emisij CO₂, ki jih omogoča, le delno zajeti v standardnem preizkusnem postopku iz Uredbe (ES) št. 692/2008, in če so izpolnjeni naslednji pogoji:

- (a) vgrajena je v osebne avtomobile kategorije M₁ ali lahka gospodarska vozila kategorije N₁ z motorji z notranjim zgorevanjem, ki delujejo na bencin ali dizelsko gorivo (vozila kategorij M₁ in N₁ s konvencionalnim pogonskim sistemom ICE), ali v hibridna električna vozila brez zunanega polnjenja kategorije M₁ ali N₁, za katera se lahko v skladu s Prilogo 8 k Pravilniku št. 101 Ekonomske komisije Združenih narodov za Evropo uporabljata nepopravljeni izmerjeni vrednosti porabe goriva in emisij CO₂;
- (b) njen izkoristek, ki je zmnožek izkoristka 48-voltnega motornega generatorja in izkoristka 48/12-voltnega pretvornika DC/DC ter se določi v skladu s točko 3.3 Priloge k Izvedbenemu sklepu (EU) 2019/313 ali točko 3.3 Priloge k Izvedbenemu sklepu (EU) 2019/314, je najmanj:
 - (i) 73,8 % za vozila z bencinskim motorjem brez turbinskega polnilnika;
 - (ii) 73,4 % za vozila z bencinskim motorjem s turbinskim polnilnikom;
 - (iii) 74,2 % za vozila z dizelskim motorjem.

Člen 2

Vloga za certificiranje prihrankov emisij CO₂

1. Proizvajalec lahko pri homologacijskem organu s sklicevanjem na ta sklep vloži vlogo za certificiranje prihrankov emisij CO₂ zaradi uporabe tehnologije, odobrene v skladu s členom 1 (v nadaljnjem besedilu: inovativna tehnologija).
2. Proizvajalec zagotovi, da je vlogi za certificiranje priloženo poročilo o preverjanju, v katerem neodvisni in priglasi organi potrjuje, da je tehnologija v skladu s točkama (a) in (b) člena 1.
3. Če se prihranki certificirajo v skladu s členom 3, proizvajalec zagotovi, da se certificirani prihranki emisij CO₂ in koda ekološke inovacije iz člena 4(1) evidentirajo v potrdilu o skladnosti zadevnih vozil.

Člen 3

Certificiranje prihrankov emisij CO₂

1. Homologacijski organ zagotovi, da so bili prihranki emisij CO₂ zaradi uporabe inovativne tehnologije določeni z uporabo metodologije iz točk 3, 5 in 6 Priloge k Izvedbenemu sklepu (EU) 2019/313 za lahka gospodarska vozila ali točk 3, 5 in 6 Priloge k Izvedbenemu sklepu (EU) 2019/314 za osebne avtomobile.
2. Če proizvajalec vloži vlogo za certificiranje prihrankov emisij CO₂ za več kot en tip 48-voltnega motornega generatorja z 48/12-voltnim pretvornikom DC/DC v povezavi z eno različico vozila, homologacijski organ določi, kateri od preizkušenih 48-voltnih motornih generatorjev z 48/12-voltnim pretvornikom DC/DC omogoča najmanjše prihranke emisij CO₂. Navedena vrednost se uporabi za namene odstavka 4.
3. Homologacijski organ evidentira certificirane prihranke emisij CO₂, določene v skladu z odstavkoma 1 in 2, in kodo ekološke inovacije iz člena 4(1) v zadevni homologacijski dokumentaciji.
4. Homologacijski organ evidentira vse elemente, upoštevane za certificiranje, v poročilu o preizkusu, ki ga hrani skupaj s poročilom o preverjanju iz člena 2(2), in navedene informacije na zahtevo da na voljo Komisiji.

5. Homologacijski organ prihranke emisij CO₂ zaradi uporabe inovativne tehnologije certificira le, če ugotovi, da je tehnologija v skladu s točkama (a) in (b) člena 1, ter če so doseženi prihranki emisij CO₂ najmanj 1 g/km, kot je določeno v členu 9(1)(a) Izvedbene uredbe (EU) št. 725/2011 za osebne avtomobile ali členu 9(1)(a) Izvedbene uredbe (EU) št. 427/2014 za lahka gospodarska vozila.

Člen 4

Koda ekološke inovacije

1. Inovativni tehnologiji, odobreni s tem sklepom, se dodeli koda ekološke inovacije št. 31.
2. Certificirani prihranki emisij CO₂, evidentirani glede na navedeno kodo ekološke inovacije, se lahko upoštevajo pri izračunu povprečnih specifičnih emisij proizvajalcev samo za koledarsko leto 2020.

Člen 5

Začetek veljavnosti

Ta sklep začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

V Bruslju, 24. julija 2020

Za Komisijo
Predsednica
Ursula VON DER LEYEN
