

## KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEBESLUT (EU) 2020/1102

av den 24 juli 2020

**om godkännande av den teknik som används i en effektiv 48 volts motorgenerator tillsammans med en 48V/12V likströmsomvandlare för användning i motorer med konventionell förbränning och vissa elektriska hybridpersonbilar och lätta nyttofordon som en innovativ teknik i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 och med hänvisning till den nya europeiska körcykeln (NEDC)**

(Text av betydelse för EES)

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) 2019/631 av den 17 april 2019 om fastställande av normer för koldioxidutsläpp för nya personbilar och för nya lätta nyttofordon och om upphävande av förordningarna (EG) nr 443/2009 och (EU) nr 510/2011 <sup>(1)</sup>, särskilt artikel 11.4, och

av följande skäl:

- (1) Den 24 oktober 2019 lämnade tillverkarna Audi AG, Bayerische Motoren Werke AG, Daimler AG, FCA Italy SpA, Ford-Werke GmbH, Honda Motor Europe Ltd, Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Jaguar Land Rover LTD, Renault, Volkswagen AG, Volkswagen Nutzfahrzeuge och leverantörerna Valeo Electrical Systems och Mitsubishi Electric Corporation in en gemensam ansökan (nedan kallad *den första ansökan*) om godkännande som en innovativ teknik av den teknik som används i en effektiv 48 volts motorgenerator tillsammans med en 48V/12V likströmsomvandlare för användning i personbilar och lätta nyttofordon med förbränningsmotor som drivs med bensin eller diesel (konventionell framdrivning med förbränningsmotor) och i vissa ej externt laddbara hybridfordon i dessa kategorier.
- (2) Den 8 november 2019 lämnade leverantören Valeo Electrical systems in en ansökan (nedan kallad *den andra ansökan*) om godkännande av samma teknik, dvs. den teknik som används i en 48 volts motorgenerator tillsammans med en 48V/12V likströmsomvandlare för användning i fordon i samma kategori och samma framdrivningssystem.
- (3) Båda ansökningarna har bedömts i enlighet med artikel 11 i förordning (EU) 2019/631, kommissionens genomförandeförordningar (EU) nr 725/2011 <sup>(2)</sup> och (EU) nr 427/2014 <sup>(3)</sup> samt de tekniska riktlinjerna för förberedelse för ansökningar om godkännande av innovativa teknologier enligt Europaparlamentets och rådets förordningar (EG) nr 443/2009 <sup>(4)</sup> och (EU) nr 510/2011 <sup>(5)</sup> (versionen från juli 2018 <sup>(6)</sup>). I enlighet med artikel 11.3 i förordning (EU) 2019/631 åtföljdes ansökningarna av en kontrollrapport från ett oberoende och certifierat organ.
- (4) Båda ansökningarna avser minskningar av koldioxidutsläpp som inte kan påvisas genom mätningar som utförts i enlighet med den nya europeiska körcykeln (NEDC) som anges i kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 <sup>(7)</sup>.

<sup>(1)</sup> EUT L 111, 25.4.2019, s. 13.

<sup>(2)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 725/2011 av den 25 juli 2011 om inrättandet av ett förfarande för godkännande och certifiering av innovativ teknik för att minska koldioxidutsläppen från personbilar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 (EUT L 194, 26.7.2011, s. 19).

<sup>(3)</sup> Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 427/2014 av den 25 april 2014 om inrättandet av ett förfarande för godkännande och certifiering av innovativ teknik för att minska koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 (EUT L 125, 26.4.2014, s. 57).

<sup>(4)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 av den 23 april 2009 om utsläppsnormer för nya personbilar som del av gemenskapens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 140, 5.6.2009, s. 1).

<sup>(5)</sup> Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 av den 11 maj 2011 om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon (EUT L 145, 31.5.2011, s. 1).

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

<sup>(7)</sup> Kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 199, 28.7.2008, s. 1).

- (5) Med tanke på att båda ansökningarna avser samma innovativa teknik och att samma villkor bör gälla för dess användning i de berörda fordonen är det lämpligt att behandla båda ansökningarna i ett enda beslut.
- (6) En 48 volts motorgenerator kan fungera antingen som en elektrisk motor som omvandlar elektrisk energi till mekanisk energi eller som en generator som omvandlar mekanisk energi till elektrisk energi, dvs. som en traditionell generator. 48V/12V likströmsomvandlaren gör det möjligt för 48 volts motorgeneratoren att tillhandahålla elektrisk energi vid den spänning som krävs för att driva fordonets 12 volts elsystem, och/eller ladda 12 volts batteriet.
- (7) Kommissionen har genom sina genomförandebeslut (EU) 2019/313 <sup>(8)</sup> och (EU) 2019/314 <sup>(9)</sup> redan godkänt den högeffektiva 48 volts motorgeneratoren tillsammans med en 48V/12V likströmsomvandlare som tillhandahålls av SEG Automotive Germany GmbH som en innovativ teknik för användning i personbilar och lätta nyttofordon med konventionell förbränningsmotor och i vissa ej externt laddbara hybridfordon i de kategorierna.
- (8) På grundval av erfarenheterna från bedömningen av de ansökningar som SEG Automotive Germany GmbH lämnat in, tillsammans med de uppgifter som lämnats i dessa ansökningar, har det på ett tillfredsställande sätt visats att en effektiv 48 volts motorgenerator tillsammans med 48V/12V likströmsomvandlare uppfyller de kriterier som avses i artikel 11.2 i förordning (EU) 2019/631 och de kriterier för berättigande som anges i artikel 9.1 a i genomförandeförordningarna (EU) nr 725/2011 och (EU) nr 427/2014.
- (9) Den innovativa tekniken bör användas i personbilar eller lätta nyttofordon med konventionell förbränningsmotor, eller endast i sådana ej externt laddbara hybridfordon i de kategorierna för vilka icke-korrigerade uppmätta bränsleförbruknings- och koldioxidutsläppsvärden får användas i enlighet med bilaga 8 till föreskrifter nr 101 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa <sup>(10)</sup>.
- (10) Båda ansökningarna innehåller en testmetod som bygger på den "enskilda metod" som anges i punkt 3 i bilagan till genomförandebeslut (EU) 2019/313 och (EU) 2019/314.
- (11) Den metod som föreslås i den första ansökan skiljer sig från den "enskilda metod" som anges i dessa beslut när det gäller den spänning som ska användas för mätningar av verkningsgraden hos 48 volts motorgeneratoren, som föreslås sättas till 48V i stället för 52V. Dessutom föreslås i båda ansökningarna att utströmmen ändras för mätning av verkningsgraden hos 48V/12V likströmsomvandlaren så att utströmmen definieras som hälften av likströmsomvandlarens nominella effekt delad med 14,3V i stället för likströmsomvandlarens nominella effekt delad med 14,3V. Vidare föreslås det i båda ansökningarna att ett inkörningsförfarande införs för 48 volts motorgeneratoren.
- (12) När det gäller de föreslagna ändringarna av den "enskilda metod" som anges i genomförandebesluten (EU) 2019/313 och (EU) 2019/314 vad gäller spänningsnivån vid mätningen av verkningsgraden för 48 volts motorgeneratoren och utströmmen vid mätningen av verkningsgraden för 48V/12V likströmsomvandlaren, har det visat sig att dessa ändringar kan leda till mindre försiktiga resultat när det gäller koldioxidminskningen. Sökandena har hävdats att ändringarna är motiverade eftersom de skulle vara mer representativa för verkliga körförhållanden. Den bevisning

<sup>(8)</sup> Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/313 av den 21 februari 2019 om godkännande av den teknik som används i SEG Automotive Germany GmbH:s högeffektiva 48 volts motorgeneratorer (BRM) med 48V/12V likströmsomvandlare för användning i lätta nyttofordon med konventionell förbränningsmotor och vissa lätta nyttofordon med hybriddrift som en innovativ teknik för att minska koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 (EUT L 51, 22.2.2019, s. 31).

<sup>(9)</sup> Kommissionens genomförandebeslut (EU) 2019/314 av den 21 februari 2019 om godkännande av den teknik som används i SEG Automotive Germany GmbH:s högeffektiva 48-volts motorgeneratorer (BRM) med 48V/12V likströmsomvandlare för användning i personbilar med konventionell förbränningsmotor och vissa personbilar med hybriddrift som en innovativ teknik för att minska koldioxidutsläppen från personbilar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 (EUT L 51, 22.2.2019, s. 42).

<sup>(10)</sup> Föreskrifter nr 101 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa (FN/ECE) – Enhetliga bestämmelser för typgodkännande av personbilar som endast drivs med förbränningsmotor eller är hybrideldrivna med avseende på mätning av utsläpp av koldioxid och av bränsleförbrukning och/eller mätning av elenergiförbrukning samt deras räckvidd med eldrift samt av fordon i kategorierna M 1 och N 1 som endast drivs med el med avseende på mätning av elenergiförbrukning samt deras räckvidd med eldrift (EUT L 138, 26.5.2012, s. 1).

som lagts fram till stöd för detta kan emellertid inte anses vara tillräcklig, särskilt på grund av de begränsade undersökningar som gjorts till stöd för ansökan och avsaknaden av bevis till stöd för förändringen av utströmmen som används för mätningen av verkningsgraden för 48V/12V likströmsomvandlaren. Mot denna bakgrund bör dessa aspekter av den "enskilda metod" som anges i punkt 3 i bilagan till respektive genomförandebeslut (EU) 2019/313 och (EU) 2019/314 inte ändras mot bakgrund av den information som lämnas i ansökningarna.

- (13) När det gäller det föreslagna tillägget av ett inkörningsförfarande för motorgeneratoren i provningsmetoden anges i ansökningarna dock inte tillräckligt precisa uppgifter för hur ett sådant inkörningsförfarande ska utföras eller hur inkörningseffekterna ska beaktas. Eftersom verkningsgraden för den effektiva 48 volts motorgeneratoren tillsammans med en 48V/12V likströmsomvandlare fastställs på grundval av medelvärdet av mätresultaten, bör eventuella inkörningseffekter, positiva eller negativa, beaktas i tillräcklig utsträckning vid det slutliga fastställandet av verkningsgraden, om nödvändigt genom fler mätningar. Mot denna bakgrund är det inte lämpligt att komplettera provningsmetoden med ett ytterligare särskilt inkörningsförfarande som de som föreslås i ansökningarna.
- (14) Mot denna bakgrund bör den "enskilda metod" som anges i punkt 3 i bilagan till respektive genomförandebeslut (EU) 2019/313 och (EU) 2019/314 gälla även för detta beslut.
- (15) Tillverkarna bör ha möjlighet att ansöka hos en typgodkännandemyndighet om certifiering av koldioxidminskningar genom användning av innovativ teknik om villkoren i detta beslut är uppfyllda. Tillverkarna bör för detta ändamål säkerställa att ansökan om certifiering åtföljs av en kontrollrapport från ett oberoende och certifierat organ som bekräftar att den innovativa tekniken uppfyller villkoren i detta beslut och att minskningarna har fastställts i enlighet med den provningsmetod som avses i detta beslut.
- (16) För att underlätta en bredare användning av den innovativa tekniken i nya fordon bör en tillverkare också ha möjlighet att lämna in en enda ansökan om certifiering av koldioxidminskningar från flera effektiva 48 volts motorgeneratorer tillsammans med 48V/12V likströmsomvandlare. När denna möjlighet utnyttjas bör man emellertid säkerställa att en mekanism tillämpas som uppmuntrar till ibrukttagande av endast de miljöinnovationer som ger de största koldioxidminskningarna.
- (17) Det är typgodkännandemyndighetens ansvar att noggrant kontrollera att de villkor för certifiering av koldioxidminskningar från användning av en innovativ teknik som anges i detta beslut uppfylls. Om certifikat utfärdas bör den behöriga typgodkännandemyndigheten se till att alla uppgifter som beaktas för certifieringen registreras i en provningsrapport som förvaras tillsammans med kontrollrapporten och att denna information på begäran görs tillgänglig för kommissionen.
- (18) För fastställandet av den allmänna miljöinnovationskod som ska användas i relevanta typgodkännandedokument i enlighet med bilagorna I, VIII och IX till Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG <sup>(1)</sup> ska den innovativa tekniken tilldelas en enskild kod.
- (19) Från och med 2021 ska tillverkarnas efterlevnad av sina specifika utsläppsmål för koldioxid enligt förordning (EU) 2019/631 bestämmas på grundval av de koldioxidutsläpp som fastställs i enlighet med det globalt harmoniserade provningsförfarandet för lätta fordon (WLTP, Worldwide Harmonised Light Vehicle Test Procedure) som beskrivs i kommissionens förordning (EU) 2017/1151 <sup>(2)</sup>. Koldioxidminskningar från den innovativa teknik som certifierats med hänvisning till detta beslut får därför tas i beaktande vid beräkningen av tillverkarnas genomsnittliga specifika koldioxidutsläpp endast för kalenderåret 2020.

<sup>(1)</sup> Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (ramdirektiv) (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

<sup>(2)</sup> Kommissionens förordning (EU) 2017/1151 av den 1 juni 2017 om komplettering av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon samt om ändring av Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG, kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 och kommissionens förordning (EU) nr 1230/2012 och om upphävande av förordning (EG) nr 692/2008 (EUT L 175, 7.7.2017, s. 1).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

#### Artikel 1

##### Innovativ teknik

Den teknik som används i effektiva 48 volts motorgeneratorer tillsammans med 48V/12V likströmsomvandlare godkänns som en innovativ teknik i den mening som avses i artikel 11 i förordning (EU) 2019/631, med beaktande av att de koldioxidminskningar den ger endast delvis omfattas av det standardiserade provningsförfarande som anges i förordning (EU) nr 692/2008 och förutsatt att tekniken uppfyller följande villkor:

- a) Den används i personbilar ( $M_1$ ) eller i lätta nyttofordon ( $N_1$ ) försedda med förbränningsmotorer som drivs med bensin eller diesel (fordon i kategori  $M_1$  och  $N_1$  med konventionell förbränningsmotor) eller i ej externt laddbara hybridfordon i kategori  $M_1$  eller  $N_1$  för vilka icke-korrigerade uppmätta bränsleförbruknings- och koldioxidutsläppsvärden får användas i enlighet med bilaga 8 till föreskrifter nr 101 från Förenta nationernas ekonomiska kommission för Europa.
- b) Dess verkningsgrad, som är produkten av verkningsgrad hos 48 volts motorgeneratorn och verkningsgraden hos 48V/12V likströmsomvandlaren, fastställd i enlighet med punkt 3.3 i bilagan till genomförandebeslut (EU) 2019/313 eller punkt 3.3 i bilagan till genomförandebeslut (EU) 2019/314, är minst
  - i) 73,8 % för bensindrivna fordon som inte är turboladdade,
  - ii) 73,4 % för turboladdade bensindrivna fordon,
  - iii) 74,2 % för dieseldrivna fordon.

#### Artikel 2

##### Ansökan om certifiering av koldioxidminskning

1. En tillverkare får ansöka hos en typgodkännandemyndighet om certifiering av koldioxidminskningen från användningen av den teknik som godkänts i enlighet med artikel 1 (nedan kallad *den innovativa tekniken*) med hänvisning till detta beslut.
2. Tillverkaren ska säkerställa att ansökan om certifiering åtföljs av en kontrollrapport från ett oberoende och certifierat organ som bekräftar att tekniken uppfyller villkoren i led a och b i artikel 1.
3. Om koldioxidminskningen har certifierats i enlighet med artikel 3 ska tillverkaren säkerställa att den certifierade minskningen och den miljöinnovationskod som avses i artikel 4.1 anges i intyget om överensstämmelse för de berörda fordonen.

#### Artikel 3

##### Certifiering av koldioxidminskning

1. Typgodkännandemyndigheten ska säkerställa att koldioxidminskningen från användningen av den innovativa tekniken har fastställts med hjälp av den metod som anges i punkterna 3, 5 och 6 i bilagan till genomförandebeslut (EU) 2019/313 när det gäller lätta nyttofordon eller punkterna 3, 5 och 6 i bilagan till genomförandebeslut (EU) 2019/314 när det gäller personbilar.
2. Om en tillverkare ansöker om certifiering av koldioxidminskningen för mer än en typ av 48 volts motorgenerator tillsammans med 48V/12V likströmsomvandlare med avseende på en fordonsversion ska typgodkännandemyndigheten fastställa vilken av 48 volts motorgeneratorerna som tillsammans med en provad 48V/12V likströmsomvandlare ger lägsta koldioxidminskning. Detta värde ska användas för tillämpningen av punkt 4.
3. Typgodkännandemyndigheten ska registrera de certifierade koldioxidminskningar som fastställs i enlighet med punkterna 1 och 2 och den miljöinnovationskod som avses i artikel 4.1 i relevant typgodkännandedokumentation.
4. Typgodkännandemyndigheten ska se till att alla uppgifter som beaktas för certifieringen registreras i en provningsrapport och förvara denna tillsammans med kontrollrapporten som det hänvisas till i artikel 2.2 och ska på begäran göra denna information tillgänglig för kommissionen.

5. Typgodkännandemyndigheten ska enbart certifiera koldioxidminskningar från användningen av den innovativa tekniken om den konstaterar att tekniken uppfyller villkoren i led a och b i artikel 1, och om de uppnådda koldioxidminskningarna är 1 g CO<sub>2</sub>/km eller högre, i enlighet med artikel 9.1 a i genomförandeförordning (EU) nr 725/2011 i fråga om personbilar eller i enlighet med artikel 9.1 a i genomförandeförordning (EU) nr 427/2014 när det gäller lätta nyttofordon.

#### Artikel 4

#### **Miljöinnovationskod**

1. Den innovativa teknik som godkänns genom detta beslut tilldelas miljöinnovationskod 31.
2. De certifierade koldioxidminskningar som registrerats med denna miljöinnovationskod får enbart beaktas vid beräkningen av en tillverkares genomsnittliga specifika utsläpp för kalenderåret 2020.

#### Artikel 5

#### **Ikraftträdande**

Detta beslut träder i kraft den tjugonde dagen efter det att det har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Utfärdat i Bryssel den 24 juli 2020.

På kommissionens vägnar  
Ursula VON DER LEYEN  
Ordförande

---