KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2020/1102

af 24. juli 2020

om godkendelse af den teknologi, der anvendes i effektive 48 V-motorgeneratorer kombineret med en 48 V/12 V-jævnstrømsomformer til brug i konventionelle forbrændingsmotorer og visse personbiler og lette erhvervskøretøjer med hybridmotor som en innovativ teknologi i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 og med henvisning til NEDC (New European Drive Cycle)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 ([1]), særlig artikel 11, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den 24. oktober 2019 forelagde fabrikanterne 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 og leverandørerne Valeo Electrical systems og Mitsubishi Electric Corporation en fælles ansøgning (»den første ansøgning«) om godkendelse af teknologien anvendt i en højeffektiv 48 V-motorgenerator med en 48 V/12 V-jævnstrømsomformer til brug i personbiler og lette erhvervskøretøjer med konventionel benzin- eller dieselforbrændingsmotor (konventionelt ICE-drivaggregat) og visse hybridelektriske køretøjer med ikke-ekstern opladning (NOVC HEV'er) som innovativ teknologi for disse kategorier.

(2) Den 8. november 2019 forelagde leverandøren Valeo Electrical systems en ansøgning (»den anden ansøgning«) om godkendelse af samme teknologi, dvs. teknologien brugt i en højeffektiv 48 V-motorgenerator med en 48 V/12 V-jævnstrømsomformer til brug i køretøjer af samme kategori og med samme drivaggregater.

(3) Begge ansøgninger er blevet vurderet i henhold til artikel 11 i forordning (EU) 2019/631, Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 ([2])og (EU) nr. 427/2014 ([3]) og de tekniske retningslinjer for forberedelse af ansøgninger om godkendelse af innovative teknologier i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 ([4]) og Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 ([5]) (juli 2018-udgaven ([6])). Ansøgningerne var som krævet i artikel 11, stk. 3, i forordning (EU) 2019/631 ledsaget af en verifikationsrapport udarbejdet af et uafhængigt og certificeret organ.

(4) Begge ansøgninger henviser til CO_2-emissionsbesparelser, der muligvis ikke kan påvises ved målinger udført i overensstemmelse med den nye europæiske kørecyklus (NEDC) som beskrevet i Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 ([7]).

([1]) EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13.

([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 af 25. juli 2011 om indførelse af en procedure for godkendelse og certificering af innovative teknologier til nedbringelse af CO_2-emissionerne fra personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 194 af 26.7.2011, s. 19).

([3]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 427/2014 af 25. april 2014 om indførelse af en procedure for godkendelse og certificering af innovative teknologier til nedbringelse af CO_2-emissionerne fra lette erhvervskøretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 (EUT L 125 af 26.4.2014, s. 57).

([4]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO 2 -emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1).

([5]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 af 11. maj 2011 om fastsættelse af præstationsnormer for nye lette erhvervskøretøjers emissioner inden for Unionens integrerede tilgang til nedbringelse af CO 2 -emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer (EUT L 145 af 31.5.2011, s. 1).

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

([7]) Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1).

(5) I betragtning af, at begge ansøgninger vedrører samme innovative teknologi, og samme betingelser bør gælde for brugen heraf i de pågældende køretøjsklasser, bør begge ansøgninger behandles i én enkelt afgørelse.

(6) 48-V-motorgeneratoren kan fungere som enten en elektrisk motor, der omdanner elektrisk energi til mekanisk energi, eller som en generator, der omdanner mekanisk energi til elektrisk energi, dvs. som en standardmæssig vekselstrømsgenerator. 48 V/12 V-jævnstrømsomformeren gør det muligt for 48 V-motorgeneratoren at levere elektrisk energi ved den spænding, der kræves for at drive køretøjets 12 V elektriske strømforsyning og/eller opladning af 12 V-batteriet.

(7) Kommissionen har allerede godkendt den højeffektive 48 V-motorgenerator kombineret med 48 V/12 V-jævnstrømsomformer leveret af SEG Automotive Germany GmbH som innovativ teknologi til brug til brug i personbiler og lette erhvervskøretøjer samt visse NOVC-HEV'er i disse kategorier ved sine gennemførelsesafgørelser (EU) 2019/313 ([8]) og (EU) 2019/314 ([9]).

(8) På grundlag af erfaringerne opnået gennem vurderingen af ansøgningerne forelagt af SEG Automotive Germany GmbH, samt de oplysninger, der er blevet fremlagt med de foreliggende ansøgninger, er det tilstrækkeligt og tilfredsstillende dokumenteret, at en effektiv 48-volts-generator kombineret med en 48 V/12 V-jævnstrømsomformer opfylder kriterierne i artikel 11, stk. 2, i forordning (EU) 2019/631 og kriterierne for at komme i betragtning som fastsat i artikel 9, stk. 1, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 og (EU) nr. 427/2014.

(9) Den innovative teknologi bør anvendes i konventionelle ICE-personbiler eller lette erhvervskøretøjer, og kun i sådanne NOVC-HEV'er i disse kategorier, hvor hvilke ukorrekt målt brændstofforbrug og CO_2-emissionsværdier kan bruges i henhold til bilag 8 til regulativ nr. 101 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa ([10]).

(10) Begge ansøgninger foreslår en prøvemetode, der er baseret på den »adskilte metode« beskrevet i punkt 3 i bilaget til de respektive gennemførelsesafgørelser (EU) 2019/313 og (EU) 2019/314.

(11) Den foreslåede metode i den første ansøgning adskiller sig fra den »adskilte metode« angivet i disse afgørelser med hensyn til det spændingsniveau, der skal anvendes til måling af 48 V-motorgeneratoren, idet den foreslås sat til 48 V i stedet for 52 V. Endvidere foreslår begge ansøgninger at ændre udgangsstrømmen ved måling af 48 V/12 V-jævnstrømsomformerens virkningsgrad, så udgangsstrømmen fastsættes til halvdelen af den nominelle effekt divideret med 14,3 V i stedet for jævnstrømsomformerens nominelle effekt divideret med 14,3 V. Yderligere foreslår begge ansøgninger at indføre en indkøringsperiode for 48 V-motorgeneratoren.

(12) Med hensyn til ændringerne foreslået for den »adskilte metode« fastsat i gennemførelsesafgørelserne (EU) 2019/313 og (EU) 2019/314 vedrørende spændingsniveauet for måling af 48 V-motorgeneratorens virkningsgrad og udgangsstrømmen for måling af 48 V/12 V-jævnstrømsomformerens virkningsgrad konstateres det, at disse ændringer kan føre til mindre konservative resultater med hensyn til CO_2-besparelser. Ansøgerne anfører endvidere, at ændringerne er berettigede, da de vil være mere repræsentative for køreforholdene i den virkelige verden.

([8]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/313 af 21. februar 2019 om godkendelse af den teknologi, der anvendes i SEG Automotive Germany GmbH's højeffektive 48 V-motorgenerator (BRM) med 48 V/12 V-jævnstrømsomformer til brug i lette erhvervskøretøjer med konventionel forbrændingsmotor og visse lette erhvervskøretøjer med hybridmotor, som en innovativ teknologi til reduktion af CO_2-emissioner fra lette erhvervskøretøjer i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 510/2011 (EUT L 51 af 22.2.2019, s. 31).

([9]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/314 af 21. februar 2019 om godkendelse af den teknologi, der anvendes i SEG Automotive Germany GmbH's højeffektive 48 V-motorgenerator (BRM) med 48 V/12 V-jævnstrømsomformer til brug i personbiler med konventionel forbrændingsmotor og visse personbiler med hybridmotor, som en innovativ teknologi til reduktion af CO_2-emissioner fra personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 51 af 22.2.2019, s. 42).

([10]) Regulativ nr. 101 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa (FN/ECE) — Ensartede forskrifter for godkendelse af personbiler drevet udelukkende af en forbrændingsmotor eller af et hybridt elektrisk fremdriftssystem med hensyn til måling af emissionen af carbondioxid og brændstofforbrug og/eller måling af elektrisk energiforbrug og rækkevidde og af køretøjer i klasse M_1 og N_1 drevet udelukkende af et elektrisk fremdriftssystem med hensyn til måling af elektrisk energiforbrug og rækkevidde (EUT L 138 af 26.5.2012, s. 1).

Dokumentationen, der fremlægges til støtte for denne påstand, kan dog ikke betragtes som værende tilstrækkelig, navnlig på grund af de begrænsede undersøgelser, der er udført til støtte for ansøgningen, og manglen på bevis, der dokumenterer nødvendigheden af en ændring af udgangsstrømmen ved måling af virkningsgraden af 48 V/12 V-jævnstrømsomformeren. Det vurderes derfor, at disse aspekter af den »adskilte metode« som fastsat i punkt 3 i bilag til de respektive gennemførelsesafgørelser (EU) 2019/313 og (EU) 2019/314 ikke bør ændres på grundlag af den dokumentation, der er fremlagt i forbindelse med ansøgningerne.

(13) Med hensyn til den foreslåede indkøringsprocedure, der er føjet til prøvningsmetoden for den pågældende motorgenerator, indeholder ingen af de to ansøgninger imidlertid ikke en tilstrækkeligt præcis beskrivelse af, hvordan en sådan indkøringsprocedure skal foregå, eller hvordan der skal tages hensyn til effekten af indkøringen. Eftersom den virkningsgraden af den effektive 48 V-motorgenerators i kombination med en 48 V/12 V-jævnstrømsomformer bestemmes på grundlag af gennemsnittet af måleresultaterne, er det muligt i den endelige bestemmelse af virkningsgraden at tage tilstrækkeligt hensyn til en eventuel indkøringseffekt, positiv såvel som negativ, ved om nødvendigt at øge antallet af målinger. Det er i lyset af ovenstående ikke hensigtsmæssigt at supplere prøvningsmetoden med en yderligere specifik indkøringsprocedure som dem, der er foreslået i ansøgningerne.

(14) På dette grundlag anses det for hensigtsmæssigt, at den »adskilte metode«, som er fastsat i punkt 3 i bilag til de respektive gennemførelsesafgørelser (EU) 2019/313 og (EU) 2019/314, også bør gælde med henblik på anvendelsen af denne afgørelse.

(15) Fabrikanterne bør have mulighed for at ansøge en typegodkendelsesmyndighed om at certificere de CO_2-besparelser, der opnås ved brug af den innovative teknologi, hvis betingelserne i denne afgørelse er opfyldt. Fabrikanterne bør med henblik herpå sikre sig, at ansøgningen om certificering ledsages af en verifikationsrapport fra et uafhængigt og certificeret organ, der bekræfter, at den innovative teknologi opfylder kravene i denne afgørelse, og at besparelserne er fastslået i overensstemmelse med den prøvningsmetode, der er henvises til i denne afgørelse.

(16) For at lette en større udbredelse af den innovative teknologi i nye køretøjer bør fabrikanterne også have mulighed for at ansøge om certificering af CO_2-besparelserne fra en række effektive 48 V-motorgeneratorer med 48 V/12 V-jævnstrømsomformere. Hvis denne mulighed benyttes, bør det dog sikres, at der anvendes en mekanisme, der skaber incitament til kun at udbrede brugen af de økoinnovationer, der leverer de største CO_2-besparelser.

(17) Det er typegodkendelsesmyndighedens ansvar at foretage en grundig kontrol af, at betingelserne for certificering af CO_2-besparelserne ved brug af en innovativ teknologi som angivet i denne afgørelse er opfyldt. Hvis certificeringen udstedes, bør den ansvarlige typegodkendelsesmyndighed sikre sig, at alle de elementer, der indgår i certificeringen, registreres i en prøvningsrapport og opbevares sammen med verifikationsrapporten, og at oplysningerne stilles til rådighed for Kommissionen på dennes anmodning.

(18) Med henblik på fastsættelse af den generelle miljøinnovationskode, der skal anvendes i de relevante typegodkendelsesdokumenter i overensstemmelse med bilag I, VIII og IX til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF ([11]), bør den innovative teknologi tildeles en individuel kode.

(19) Fra 2021 skal fabrikanternes opfyldelse af deres specifikke CO_2-emissionsmål iht. forordning (EU) 2019/631 fastslås på grundlag af de CO_2-emissioner, der bestemmes i overensstemmelse med den verdensomspændende harmoniserede prøvningsprocedure for lette køretøjer (Worldwide Harmonized Light Vehicle Test Procedure — WLTP), der er fastsat i Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 ([12]). CO_2-besparelser, der opnås som følge af den innovative teknologi, der certificeres med henvisning til denne afgørelse, må derfor kun tages i betragtning ved beregningen af en fabrikants gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner i kalenderåret 2020 —

([11]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer (rammedirektiv) (EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1).

([12]) Kommissionens forordning (EU) 2017/1151 af 1. juni 2017 om supplerende regler til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF, Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 og Kommissionens forordning (EU) nr. 1230/2012 og om ophævelse af Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 (EUT L 175 af 7.7.2017, s. 1).

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Innovativ teknologi

Teknologien i effektive 48 V-motorgeneratorer med 48 V/12 V-jævnstrømsomformer godkendes som en innovativ teknologi, jf. artikel 11 i forordning (EU) 2019/631, under hensyntagen til, at CO_2-besparelserne, der resulterer, kun er delvist omfattet af standardprøvningsproceduren i forordning (EF) nr. 692/2008 og under forudsætning af, at følgende betingelser er opfyldt:

a) Den installeres i personbiler (M_1) eller lette erhvervskøretøjer (N_1) drevet af benzin- eller dieselforbrændingsmotorer (konventionelle ICE-drivaggregater i køretøjer af kategorien M_1 eller N_1), eller i hybride elkøretøjer med ikkeekstern opladning af kategorien M_1 eller N_1 for hvilke ukorrekt målt brændstofforbrug og CO_2-emissionsværdier kan bruges, jf. bilag 8 til regulativ nr. 101 fra De Forenede Nationers Økonomiske Kommission for Europa

b) Dens virkningsgrad, som er produktet af virkningsgraden af den 48 V-motorgenerator og virkningsgraden af 48 V/12 V-jævnstrømsomformeren som fastsat i punkt 3.3 i bilag til gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/313 eller punkt 3.3 i bilag til gennemførelsesafgørelse (EU) 2019/314, er mindst

   i) 73,8 % for benzindrevne køretøjer uden turbolader

   ii) 73,4 % for benzindrevne køretøjer med turbolader

   iii) 74,2 % for dieseldrevne køretøjer.

Artikel 2

Ansøgning om certificering af CO_2-besparelser

1. En fabrikant kan med henvisning til denne afgørelse ansøge en typegodkendelsesmyndighed om certificering af CO_2-besparelserne ved brugen af den teknologi, der er godkendt i henhold til artikel 1 (»den innovative teknologi«).

2. Fabrikanten sørger for, at ansøgningen om certificering ledsages af en verifikationsrapport fra et uafhængigt og certificeret organ, der bekræfter, at teknologien opfylder kravene fastsat i artikel 1, litra a) og b).

3. Hvis besparelserne er certificeret i henhold til artikel 3, sørger fabrikanten for, at de certificerede CO_2-besparelser og miljøinnovationskoden, jf. artikel 4, stk. 1, registreres i de pågældende køretøjers typeattest.

Artikel 3

Certificering af CO_2-besparelser

1. Den typegodkendende myndighed skal sikre, at CO_2-besparelserne ved brugen af den innovative teknologi er blevet dokumenteret ved brug af den metode, der er fast i punkt 3, 5 og 6 i bilaget til gennemførelsesafgørelsen (EU) 2019/313 for lette erhvervskøretøjer eller punkt 3, 5 og 6 i bilaget til gennemførelsesafgørelsen (EU) 2019/314 for personbiler.

2. Hvis en fabrikant ansøger om certificering af CO_2-besparelser for mere end en type 48 V-motorgenerator med en 48 V-12 V-jævnstrømsomformer for samme køretøjsversion, skal den typegodkendende myndighed bestemme, hvilken af 48 V-motorgeneratorerne med 48 V/12 V-jævnstrømsomformer, der leverer de laveste CO_2-besparelser. Denne værdi anvendes med henblik på stk. 4.

3. Typegodkendelsesmyndigheden registrerer de certificerede CO_2-besparelser, der er bestemt i henhold til stk. 1 og 2, og den miljøinnovationskode, der er nævnt i artikel 4, stk. 1, i det relevante typegodkendelsesdokument.

4. Typegodkendelsesmyndigheden registrerer alle de elementer, der indgår i certificeringen, i en prøvningsrapport og opbevarer den sammen med den verifikationsrapport, der er omhandlet i artikel 2, stk. 2, og stiller oplysningerne til rådighed for Kommissionen på dennes anmodning.

5. Typegodkendelsesmyndigheden certificerer kun CO_2-besparelser, hvis den konstaterer, at den innovative teknologi opfylder betingelserne i artikel 1, litra a) og b), og hvis de opnåede CO_2-besparelser er på 1 g CO_2/km eller højere, jf. bestemmelserne i artikel 9, stk. 1, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 for personbiler eller i artikel 9, stk. 1, litra a), i gennemførelsesforordning (EU) nr. 427/2014 for lette erhvervskøretøjer.

Artikel 4

Miljøinnovationskode

1. Den innovative teknologi, der godkendes ved denne afgørelse, tildeles miljøinnovationskode 31.

2. Certificerede CO_2-besparelser, der registreres med henvisning til denne miljøinnovationskode, må kun tages i betragtning ved beregningen af fabrikanternes gennemsnitlige specifikke emissioner i kalenderåret 2020.

Artikel 5

Ikrafttræden

Denne afgørelse træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i Den Europæiske Unions Tidende.

Udfærdiget i Bruxelles, den 24. juli 2020.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand