# ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2020/1102 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

## της 24ης Ιουλίου 2020

## για την έγκριση της τεχνολογίας που χρησιμοποιείται σε αποδοτικό ζεύγος κινητήρα-γεννήτριας 48 Volt σε συνδυασμό με μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48 Volt/12 Volt για χρήση σε επιβατικά αυτοκίνητα με συμβατικό κινητήρα καύσης και σε ορισμένα επιβατικά αυτοκίνητα και υβριδικά ηλεκτρικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, ως καινοτόμου τεχνολογίας δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και με βάση τον νέο ευρωπαϊκό κύκλο οδήγησης (NEDC)

**(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)**

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 17ης Απριλίου 2019, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές $CO_2$ από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα και από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα και με την κατάργηση των κανονισμών (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και (ΕΕ) αριθ. 510/2011 ([1]), και ιδίως το άρθρο 11 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Στις 24 Οκτωβρίου 2019, οι κατασκευαστές Audi AG, Bayerische Motoren Werke AG, Daimler AG, FCA Italy GmbH, Honda Motor Europe Ltd, Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Jaguar Land Rover LTD, Renault, Volkswagen AG, Volkswagen Nutzfahrzeuge και οι προμηθευτές Valeo Electrical Systems και Mitsubishi Electric Corporation υπέβαλαν κοινή αίτηση (στο εξής: πρώτη αίτηση) για την έγκριση ως καινοτόμου τεχνολογίας της τεχνολογίας που χρησιμοποιείται σε αποδοτικό ζεύγος κινητήρα-γεννήτριας 48 Volt σε συνδυασμό με μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48 Volt/12 Volt για χρήση σε επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης που λειτουργεί με βενζίνη ή ντίζελ (συμβατικό σύστημα μετάδοσης ICE) και σε ορισμένα μη εξωτερικά φορτιζόμενα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα (NOVC-HEV) των εν λόγω κατηγοριών.

(2) Στις 8 Νοεμβρίου 2019, ο προμηθευτής Valeo Electrical Systems υπέβαλε αίτηση (στο εξής: δεύτερη αίτηση) για την έγκριση της ίδιας τεχνολογίας, δηλαδή της τεχνολογίας που χρησιμοποιείται σε αποδοτικό ζεύγος κινητήρα-γεννήτριας 48 Volt σε συνδυασμό με μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48 Volt/12 Volt, για χρήση σε οχήματα των ίδιων κατηγοριών και συστημάτων ισχύος.

(3) Οι δύο αιτήσεις αξιολογήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 11 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 2019/631, τους εκτελεστικούς κανονισμούς (ΕΕ) αριθ. 725/2011 ([2]) και (ΕΕ) 427/2014 ([3]) της Επιτροπής και τις τεχνικές κατευθυντήριες γραμμές για τη σύνταξη αιτήσεων για την έγκριση καινοτόμων τεχνολογιών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]) και τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]) (έκδοση Ιουλίου 2018 ([6])). Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, οι αιτήσεις συνοδεύονταν από έκθεση επαλήθευσης από ανεξάρτητο και πιστοποιημένο φορέα.

(4) Οι δύο αιτήσεις αναφέρονται στη μείωση των εκπομπών $CO_2$, η οποία μπορεί να μη φανεί από τις μετρήσεις που πραγματοποιούνται σύμφωνα με τον νέο ευρωπαϊκό κύκλο οδήγησης (NEDC), όπως ορίζεται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής ([7]).

---

([1]) ΕΕ L 111 της 25.4.2019, σ. 13.

([2]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 725/2011 της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 2011, σχετικά με την καθιέρωση διαδικασίας για την έγκριση και πιστοποίηση καινοτομικών τεχνολογιών για τον περιορισμό των εκπομπών $CO_2$ από επιβατικά οχήματα κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 194 της 26.7.2011, σ. 19).

([3]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 427/2014 της Επιτροπής, της 25ης Απριλίου 2014, σχετικά με την καθιέρωση διαδικασίας για την έγκριση και πιστοποίηση καινοτομικών τεχνολογιών για τον περιορισμό των εκπομπών $CO_2$ από ελαφρά εμπορικά οχήματα κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 125 της 26.4.2014, σ. 57).

([4]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών $CO_2$ από ελαφρά οχήματα (ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1).

([5]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2011, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια ελαφρά επαγγελματικά οχήματα όσον αφορά τις εκπομπές, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών $CO_2$ από ελαφρά οχήματα (ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1).

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

([7]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1).

(5) Δεδομένου ότι οι δύο αιτήσεις αφορούν την ίδια καινοτόμο τεχνολογία και ότι θα πρέπει να ισχύουν οι ίδιοι όροι για τη χρήση της στα εν λόγω οχήματα, είναι σκόπιμο οι δύο αιτήσεις να εξεταστούν σε μία μόνο απόφαση.

(6) Το ζεύγος κινητήρα-γεννήτριας 48 Volt μπορεί να λειτουργήσει είτε ως ηλεκτροκινητήρας που μετατρέπει την ηλεκτρική ενέργεια σε μηχανική, είτε ως γεννήτρια που μετατρέπει τη μηχανική ενέργεια σε ηλεκτρική, δηλαδή ως συνήθης εναλλάκτης. Ο μετατροπέας συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48 Volt/12 Volt καθιστά δυνατή την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας από το ζεύγος κινητήρα-γεννήτριας 48 Volt με την απαιτούμενη τάση για την τροφοδοσία του ηλεκτρικού δικτύου 12 Volt του οχήματος και/ή τη φόρτιση του συσσωρευτή 12 Volt.

(7) Η Επιτροπή, με τις εκτελεστικές αποφάσεις της (ΕΕ) 2019/313 ([8]) και (ΕΕ) 2019/314 ([9]), έχει ήδη εγκρίνει τον υψηλής απόδοσης κινητήρα-γεννήτρια 48 Volt σε συνδυασμό με μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48V/12V της SEG Automotive Germany GmbH ως καινοτόμο τεχνολογία για χρήση σε επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης και σε ορισμένα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα μη εξωτερικής φόρτισης (NOVC-HEV) των εν λόγω κατηγοριών.

(8) Με βάση την πείρα που αποκτήθηκε από την αξιολόγηση των αιτήσεων που υπέβαλε η SEG Automotive Germany GmbH, καθώς και τις πληροφορίες που παρασχέθηκαν με τις αιτήσεις που υποβλήθηκαν, αποδείχθηκε ικανοποιητικά και αδιαμφισβήτητα ότι ένα ζεύγος κινητήρα-γεννήτριας 48 Volt σε συνδυασμό με μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48 Volt/12 Volt πληροί τα κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 11 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631 και τα κριτήρια επιλεξιμότητας που ορίζονται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο α) των εκτελεστικών κανονισμών (ΕΕ) αριθ. 725/2011 και (ΕΕ) αριθ. 427/2014.

(9) Η καινοτόμος τεχνολογία θα πρέπει να χρησιμοποιείται σε επιβατικά αυτοκίνητα και ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης, ή μόνο στα υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα μη εξωτερικής φόρτισης (NOVC-HEV) αυτών των κατηγοριών, για τα οποία επιτρέπεται να χρησιμοποιούνται μη ανηγμένες (διορθωμένες) τιμές μέτρησης όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές $CO_2$ σύμφωνα με το παράρτημα 8 του κανονισμού αριθ. 101 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη ([10]).

(10) Οι δύο αιτήσεις προτείνουν μεθοδολογία δοκιμών η οποία βασίζεται στη «χωριστή μέθοδο» που καθορίζεται στο σημείο 3 του παραρτήματος των αντίστοιχων εκτελεστικών αποφάσεων (ΕΕ) 2019/313 και (ΕΕ) 2019/314.

(11) Η μεθοδολογία που προτείνεται στην πρώτη αίτηση διαφέρει από τη «χωριστή μέθοδο» που περιγράφεται στις εν λόγω αποφάσεις όσον αφορά το επίπεδο τάσης που πρέπει να χρησιμοποιείται για τη μέτρηση της απόδοσης του ζεύγους κινητήρα-γεννήτριας 48 Volt, που προτείνεται να οριστεί σε 48 Volt αντί των 52 Volt. Επιπλέον, στις δύο αιτήσεις προτείνεται η τροποποίηση του ρεύματος εξόδου για τη μέτρηση της απόδοσης του μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48 Volt/12 Volt, ώστε το ρεύμα εξόδου να ορίζεται ως το ήμισυ της ονομαστικής ισχύος του μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος διά 14,3 Volt, αντί της ονομαστικής ισχύος του μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος διά 14.3 V. Επιπλέον, στις δύο αιτήσεις προτείνεται να προβλεφθεί διαδικασία ρονταρίσματος για το ζεύγος κινητήρα-γεννήτριας 48 Volt.

(12) Σχετικά με τις τροποποιήσεις που προτείνονται στη «χωριστή μέθοδο», οι οποίες καθορίζονται στις εκτελεστικές αποφάσεις (ΕΕ) 2019/313 και (ΕΕ) 2019/314, όσον αφορά, αφενός την τάση κατά την οποία πραγματοποιείται η μέτρηση της απόδοσης του ζεύγους κινητήρα-γεννήτριας 48 Volt και, αφετέρου, το ρεύμα εξόδου για τη μέτρηση της απόδοσης του μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48 Volt/12, διαπιστώνεται ότι οι τροποποιήσεις αυτές ενδέχεται να οδηγήσουν σε λιγότερο συντηρητικά αποτελέσματα όσον αφορά τη μείωση του $CO_2$. Οι αιτούντες ισχυρίστηκαν ότι οι τροποποιήσεις δικαιολογούνται καθώς θα ήταν πιο αντιπροσωπευτικές των πραγματικών συνθηκών οδήγησης. Τα αποδεικτικά στοιχεία

([8]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/313 της Επιτροπής, της 21ης Φεβρουαρίου 2019, για την έγκριση της τεχνολογίας που χρησιμοποιείται στον υψηλής απόδοσης κινητήρα-γεννήτρια 48V (BRM) με μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48V/12V της SEG Automotive Germany GmbH για χρήση σε ελαφρά επαγγελματικά οχήματα με συμβατικό κινητήρα καύσης και σε ορισμένα υβριδικά ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, ως καινοτόμου τεχνολογίας για τη μείωση των εκπομπών $CO_2$ από ελαφρά επαγγελματικά οχήματα, δυνάμει του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 51 της 22.2.2019, σ. 31).

([9]) Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2019/314 της Επιτροπής, της 21ης Φεβρουαρίου 2019, για την έγκριση της τεχνολογίας που χρησιμοποιείται στον υψηλής απόδοσης κινητήρα-γεννήτρια 48V (BRM) με μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48V/12V της SEG Automotive Germany GmbH για χρήση σε επιβατικά αυτοκίνητα με συμβατικό κινητήρα καύσης και σε ορισμένα υβριδικά επιβατικά αυτοκίνητα, ως καινοτόμου τεχνολογίας για τη μείωση των εκπομπών $CO_2$ από επιβατικά αυτοκίνητα, δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 51 της 22.2.2019, σ. 42).

([10]) Κανονισμός αριθ. 101 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη (ΟΕΕ/ΗΕ) — Ενιαίες διατάξεις σχετικά με την έγκριση επιβατικών αυτοκινήτων εξοπλισμένων αποκλειστικά με κινητήρα εσωτερικής καύσης ή υβριδικού ηλεκτρικού συστήματος κίνησης όσον αφορά τη μέτρηση των εκπομπών διοξειδίου του άνθρακα και κατανάλωσης καυσίμου και/ή τη μέτρηση της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και της ηλεκτρικής αυτονομίας, καθώς και οχημάτων κατηγοριών $M_1$ και $N_1$ εξοπλισμένων αποκλειστικά με ηλεκτρικό σύστημα κίνησης όσον αφορά τη μέτρηση της κατανάλωσης ηλεκτρικής ενέργειας και της ηλεκτρικής αυτονομίας (ΕΕ L 138 της 26.5.2012, σ. 1).

που παρέχονται προς υποστήριξη του εν λόγω ισχυρισμού δεν μπορούν, ωστόσο, να θεωρηθούν επαρκή, ιδίως λόγω των περιορισμένων μελετών που πραγματοποιήθηκαν για τη στήριξη της αίτησης και λόγω της έλλειψης στοιχείων που να υποστηρίζουν τη μεταβολή του ρεύματος εξόδου για τη μέτρηση της απόδοσης του μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48 Volt/12 Volt. Βάσει των ανωτέρω, θεωρείται ότι αυτές οι πτυχές της «χωριστής μεθόδου» που καθορίζονται στο σημείο 3 του παραρτήματος των αντίστοιχων εκτελεστικών αποφάσεων (ΕΕ) 2019/313 και (ΕΕ) 2019/314 δεν θα πρέπει να αλλάξουν με βάση τις πληροφορίες που παρέχονται στις αιτήσεις.

(13) Όσον αφορά την προτεινόμενη προσθήκη στη μεθοδολογία δοκιμών μιας διαδικασίας ρονταρίσματος για το ζεύγος κινητήρα-γεννήτριας, καμία από τις δύο αιτήσεις δεν καθορίζει με επαρκή ακρίβεια τις λεπτομέρειες για τον τρόπο εκτέλεσης του εν λόγω ρονταρίσματος ούτε τον τρόπο με τον οποίο θα πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι επιπτώσεις του ρονταρίσματος. Δεδομένου ότι η απόδοση του ζεύγους κινητήρα-γεννήτριας 48 Volt σε συνδυασμό με μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48 Volt/12Volt καθορίζεται με βάση τον μέσο όρο των αποτελεσμάτων της μέτρησης, κάθε επίπτωση ρονταρίσματος, θετική ή αρνητική, μπορεί να λαμβάνεται επαρκώς υπόψη στον τελικό προσδιορισμό της απόδοσης, ενδεχομένως με αύξηση του αριθμού των μετρήσεων. Στο πλαίσιο αυτό, δεν είναι σκόπιμο να συμπληρωθεί η μεθοδολογία δοκιμών με πρόσθετη ειδική διαδικασία ρονταρίσματος, όπως αυτές που προτείνονται στις αιτήσεις.

(14) Επομένως, η «χωριστή μέθοδος» που καθορίζεται στο σημείο 3 του παραρτήματος των αντίστοιχων εκτελεστικών αποφάσεων (ΕΕ) 2019/313 και (ΕΕ) 2019/314 θα πρέπει να εφαρμόζεται επίσης για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης.

(15) Οι κατασκευαστές θα πρέπει να έχουν τη δυνατότητα να ζητούν από αρχή έγκρισης τύπου την πιστοποίηση της μείωσης $CO_2$ από τη χρήση της καινοτόμου τεχνολογίας, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις που ορίζονται στην παρούσα απόφαση. Οι κατασκευαστές θα πρέπει για τον σκοπό αυτό να εξασφαλίζουν ότι η αίτηση πιστοποίησης συνοδεύεται από έκθεση επαλήθευσης από ανεξάρτητο και πιστοποιημένο φορέα που επιβεβαιώνει ότι η καινοτόμος τεχνολογία συμμορφώνεται με τους όρους που καθορίζονται στην παρούσα απόφαση και ότι η μείωση έχει προσδιοριστεί σύμφωνα με τη μεθοδολογία δοκιμών που αναφέρεται στην παρούσα απόφαση.

(16) Για να διευκολυνθεί η ευρύτερη εγκατάσταση της καινοτόμου τεχνολογίας σε νέα οχήματα, ο κατασκευαστής θα πρέπει επίσης να έχει τη δυνατότητα να υποβάλει ενιαία αίτηση για την πιστοποίηση της μείωσης εκπομπών $CO_2$ από τη χρήση πολλών ζευγών κινητήρα-γεννήτριας 48 Volt σε συνδυασμό με μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48 Volt/12 Volt. Ωστόσο, κρίνεται σκόπιμο να εξασφαλιστεί ότι, όταν γίνεται χρήση της εν λόγω δυνατότητας, εφαρμόζεται ένας μηχανισμός που παρέχει κίνητρα για διάδοση μόνο των οικολογικών καινοτομιών που προσφέρουν τη μεγαλύτερη μείωση $CO_2$.

(17) Αποτελεί ευθύνη της αρμόδιας για την έγκριση τύπου αρχής να επαληθεύει σε βάθος ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις για την πιστοποίηση της μείωσης $CO_2$ από τη χρήση καινοτόμου τεχνολογίας, όπως ορίζεται στην παρούσα απόφαση. Όταν εκδίδεται η πιστοποίηση, η αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή θα πρέπει να διασφαλίζει ότι όλα τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη για την πιστοποίηση καταγράφονται σε έκθεση δοκιμής και τηρούνται μαζί με την έκθεση επαλήθευσης και ότι τα στοιχεία αυτά τίθενται στη διάθεση της Επιτροπής, εφόσον ζητηθούν

(18) Για τον καθορισμό του γενικού κωδικού οικολογικής καινοτομίας προς χρήση στα σχετικά έγγραφα έγκρισης τύπου σύμφωνα με τα παραρτήματα I, VIII και IX της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([11]), είναι αναγκαίο να αποδοθεί ατομικός κωδικός στην καινοτόμο τεχνολογία.

(19) Από το 2021, η συμμόρφωση των κατασκευαστών με τους ειδικούς στόχους εκπομπών $CO_2$ σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) 2019/631 πρέπει να καθορίζεται με βάση τις εκπομπές $CO_2$ που προσδιορίζονται σύμφωνα με την παγκόσμια εναρμονισμένη διαδικασία δοκιμών ελαφρών οχημάτων (WLTP), η οποία προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής ([12]). Συνεπώς, η μείωση των εκπομπών $CO_2$ από την καινοτόμο τεχνολογία η οποία πιστοποιείται με αναφορά στην παρούσα απόφαση μπορεί να ληφθεί υπόψη μόνο για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών $CO_2$ των κατασκευαστών για το ημερολογιακό έτος 2020,

([11]) Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

([12]) Κανονισμός (ΕΕ) 2017/1151 της Επιτροπής, της 1ης Ιουνίου 2017, για τη συμπλήρωση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκινήτων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων, για την τροποποίηση της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής και του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1230/2012 της Επιτροπής και για την κατάργηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής (ΕΕ L 175 της 7.7.2017, σ. 1).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

*Άρθρο 1*

**Καινοτόμος τεχνολογία**

Η τεχνολογία που χρησιμοποιείται στα ζεύγη κινητήρα-γεννήτριας 48 Volt σε συνδυασμό με μετατροπείς συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48 Volt/12 Volt εγκρίνεται ως καινοτόμος τεχνολογία κατά την έννοια του άρθρου 11 του κανονισμού (ΕΕ) 2019/631, λαμβάνοντας υπόψη ότι οι μειώσεις των εκπομπών $CO_2$ που προκύπτουν κατά τον τρόπο αυτό δεν καλύπτονται παρά μόνο εν μέρει από την τυπική διαδικασία δοκιμών που προβλέπεται στον κανονισμό (ΕΕ) 692/2008 και εφόσον ότι η τεχνολογία συμμορφώνεται με τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) χρησιμοποιείται σε επιβατικά αυτοκίνητα ($M_1$) ή ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ($N_1$) με κινητήρες εσωτερικής καύσης που λειτουργούν με βενζίνη, ντίζελ (οχήματα με κινητήρα εσωτερικής καύσης $M_1$ και $N_1$) ή σε υβριδικά ηλεκτρικά οχήματα μη εξωτερικής φόρτισης της κατηγορίας $M_1$ ή $N_1$ για τα οποία επιτρέπεται η χρήση μη ανηγμένων (διορθωμένων) τιμών μέτρησης όσον αφορά την κατανάλωση καυσίμου και τις εκπομπές $CO_2$ σύμφωνα με το παράρτημα 8 του κανονισμού αριθ. 101 της Οικονομικής Επιτροπής των Ηνωμένων Εθνών για την Ευρώπη·

β) η απόδοσή της, η οποία είναι αποτέλεσμα της απόδοσης του ζεύγους κινητήρα-γεννήτριας 48 Volt και της απόδοσης του μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48 Volt/12 Volt, που προσδιορίζεται σύμφωνα με το σημείο 3.3 του παραρτήματος της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2019/313 ή το σημείο 3.3 του παραρτήματος της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2019/314, είναι τουλάχιστον

   i) 73,8 % για τα βενζινοκίνητα οχήματα, εκτός των στροβιλοκινητήρων·

   ii) 73,4 % για τα βενζινοκίνητα οχήματα με υπερσυμπιεστή·

   iii) 74,2 % για τα πετρελαιοκίνητα οχήματα.

*Άρθρο 2*

**Αίτηση για την πιστοποίηση της μείωσης εκπομπών $CO_2$**

1. Ο κατασκευαστής μπορεί να υποβάλει αίτηση σε αρχή έγκρισης τύπου για την πιστοποίηση της μείωσης εκπομπών $CO_2$ από τη χρήση της τεχνολογίας που εγκρίνεται σύμφωνα με το άρθρο 1 (στο εξής: καινοτόμος τεχνολογία) με παραπομπή στην παρούσα απόφαση.

2. Ο κατασκευαστής διασφαλίζει ότι η αίτηση πιστοποίησης συνοδεύεται από έκθεση επαλήθευσης από ανεξάρτητο και πιστοποιημένο φορέα που επιβεβαιώνει ότι η τεχνολογία πληροί τους όρους του άρθρου 1 στοιχεία α) και β).

3. Όταν η μείωση εκπομπών έχει πιστοποιηθεί σύμφωνα με το άρθρο 3, ο κατασκευαστής διασφαλίζει ότι η πιστοποιημένη μείωση εκπομπών $CO_2$ και ο κωδικός οικολογικής καινοτομίας που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1 καταγράφονται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης των οικείων οχημάτων.

*Άρθρο 3*

**Πιστοποίηση της μείωσης εκπομπών $CO_2$**

1. Η αρχή έγκρισης τύπου διασφαλίζει ότι η μείωση $CO_2$ από τη χρήση της καινοτόμου τεχνολογίας έχει προσδιοριστεί με τη χρήση της μεθοδολογίας που προβλέπεται στα σημεία 3, 5 και 6 του παραρτήματος της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2019/313 για τα ελαφρά επαγγελματικά οχήματα ή στα σημεία 3, 5 και 6 του παραρτήματος της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2019/314 για τα επιβατικά αυτοκίνητα.

2. Όταν ένας κατασκευαστής υποβάλλει αίτηση για την πιστοποίηση της μείωσης $CO_2$ για περισσότερους από έναν τύπο ζεύγους κινητήρα-γεννήτριας 48 Volt σε συνδυασμό με μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48 Volt/12 Volt για μια έκδοση του οχήματος, η αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή καθορίζει ποια από τα ζεύγη κινητήρα-γεννήτριας 48 Volt σε συνδυασμό με μετατροπέα συνεχούς/συνεχούς ρεύματος 48 Volt/12 που υποβάλλεται σε δοκιμή παρέχει τη χαμηλότερη μείωση εκπομπών $CO_2$. Η εν λόγω τιμή χρησιμοποιείται για τους σκοπούς της παραγράφου 4.

3. Η αρχή έγκρισης τύπου καταγράφει στα σχετικά έγγραφα έγκρισης τύπου την πιστοποιημένη μείωση εκπομπών $CO_2$ που προσδιορίζεται σύμφωνα με τις παραγράφους 1 και 2, καθώς και τον κωδικό οικολογικής καινοτομίας που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 1.

4. Η αρμόδια για την έγκριση τύπου αρχή καταγράφει όλα τα στοιχεία που λαμβάνονται υπόψη για την πιστοποίηση σε μια έκθεση δοκιμής και τα τηρεί μαζί με την έκθεση επαλήθευσης που αναφέρεται στο άρθρο 2 παράγραφος 2 και θέτει αυτές τις πληροφορίες στη διάθεση της Επιτροπής, εφόσον ζητηθούν.

5. Η αρχή έγκρισης τύπου πιστοποιεί μείωση εκπομπών $CO_2$ από τη χρήση της καινοτόμου τεχνολογίας μόνο αν διαπιστώσει ότι η τεχνολογία συμμορφώνεται με το άρθρο 1 στοιχεία α) και β), και αν η μείωση των εκπομπών $CO_2$ που επιτυγχάνεται είναι 1 g $CO_2$/km ή υψηλότερη, όπως ορίζεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011 στην περίπτωση επιβατικών αυτοκινήτων, ή στο άρθρο 9 παράγραφος 1 στοιχείο α) του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 427/2014 στην περίπτωση ελαφρών επαγγελματικών οχημάτων.

*Άρθρο 4*

**Κωδικός οικολογικής καινοτομίας**

1. Στην καινοτόμο τεχνολογία που εγκρίνεται με την παρούσα απόφαση αποδίδεται ο κωδικός οικολογικής καινοτομίας 31.

2. Η πιστοποιημένη μείωση εκπομπών $CO_2$ που καταγράφεται με αναφορά στον εν λόγω κωδικό οικολογικής καινοτομίας μπορεί να ληφθεί υπόψη μόνο για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών των κατασκευαστών για το ημερολογιακό έτος 2020.

*Άρθρο 5*

**Έναρξη ισχύος**

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Βρυξέλλες, 24 Ιουλίου 2020.

*Για την Επιτροπή*
*Η Πρόεδρος*
Ursula VON DER LEYEN