DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2020/1102 DELLA COMMISSIONE

del 24 luglio 2020

relativa all'approvazione della tecnologia impiegata in un generatore-starter efficiente a 48 V associato a un convertitore CC/CC a 48 V/12 V per l'uso in motori a combustione convenzionali e in alcune autovetture e veicoli commerciali leggeri ibridi elettrici come tecnologia innovativa a norma del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio e con riferimento al nuovo ciclo di guida europeo (NEDC)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 ([1]), in particolare l'articolo 11, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

(1) Il 24 ottobre 2019 i costruttori 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 e Volkswagen Nutzfahrzeuge e i fornitori Valeo Electrical systems e Mitsubishi Electric Corporation hanno presentato congiuntamente domanda di approvazione come tecnologia innovativa (la «prima domanda») della tecnologia impiegata in un generatore-starter efficiente a 48 V associato a un convertitore CC/CC a 48 V/12 V per l'uso in autovetture e veicoli commerciali leggeri dotati di un sistema di propulsione con motore a combustione interna alimentato a benzina o diesel (sistema di propulsione con motore a combustione interna convenzionale) e in determinati veicoli ibridi elettrici non a ricarica esterna (NOVC-HEV) delle suddette categorie.

(2) L'8 novembre 2019 il fornitore Valeo Electrical systems ha presentato domanda di approvazione come tecnologia innovativa (la «seconda domanda») della stessa tecnologia, vale a dire la tecnologia impiegata in un generatore-starter efficiente a 48 V associato a un convertitore CC/CC a 48 V/12 V per l'uso in veicoli appartenenti alle stesse categorie e dotati degli stessi sistemi di propulsione.

(3) Entrambe la domande sono state valutate conformemente all'articolo 11 del regolamento (UE) 2019/631, ai regolamenti di esecuzione (UE) n. 725/2011 ([2]) e (UE) n. 427/2014 ([3]) della Commissione e alle linee guida tecniche per la preparazione di domande di approvazione di tecnologie innovative ai sensi dei regolamenti (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ([4]) e (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ([5]) (versione luglio 2018 ([6])). A norma dell'articolo 11, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2019/631, le domande erano corredate di una relazione di verifica redatta da un organismo indipendente e certificato.

(4) Entrambe le domande fanno riferimento a riduzioni delle emissioni di CO_2 che non possono essere dimostrate con misurazioni effettuate in conformità al nuovo ciclo di guida europeo (NEDC) di cui al regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione ([7]).

([1]) GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13.

([2]) Regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 della Commissione, del 25 luglio 2011, che stabilisce una procedura di approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 194 del 26.7.2011, pag. 19).

([3]) Regolamento di esecuzione (UE) n. 427/2014 della Commissione, del 25 aprile 2014, che stabilisce una procedura di approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO_2 dei veicoli commerciali leggeri a norma del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 125 del 26.4.2014, pag. 57).

([4]) Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli leggeri (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1).

([5]) Regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell' 11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli leggeri (GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1).

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

([7]) Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

(5) Considerato che entrambe le domande riguardano la stessa tecnologia innovativa e che per l'uso nei veicoli interessati dovrebbero applicarsi le stesse condizioni, è opportuno trattare entrambe le domande in un'unica decisione.

(6) Il generatore-starter a 48 V può funzionare come un motore elettrico che converte l'energia elettrica in energia meccanica o come un generatore che converte l'energia meccanica in energia elettrica, ossia come un normale alternatore. Il convertitore CC/CC a 48 V/12 V consente al generatore-starter a 48 V di fornire energia elettrica alla tensione necessaria per alimentare la rete di bordo a 12 V del veicolo e/o per caricare la batteria a 12 V.

(7) Con le decisioni di esecuzione (UE) 2019/313 ([8]) e (UE) 2019/314 ([9]) la Commissione ha già approvato il generatore-starter a 48 V ad alta efficienza associato a un convertitore CC/CC a 48 V/12 V di SEG Automotive Germany GmbH come tecnologia innovativa per l'uso in autovetture e veicoli commerciali leggeri con un motore a combustione interna convenzionale nonché in determinati NOVC-HEV delle suddette categorie.

(8) In base all'esperienza acquisita con la valutazione delle domande presentate da SEG Automotive Germany GmbH e alle informazioni fornite nelle domande oggetto della presente decisione, è stato dimostrato in modo soddisfacente e conclusivo che il generatore-starter efficiente a 48 V associato al convertitore CC/CC a 48 V/12 V soddisfa i criteri di cui all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/631 e i criteri di ammissibilità di cui all'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), dei regolamenti di esecuzione (UE) n. 725/2011 e (UE) n. 427/2014.

(9) È opportuno usare la tecnologia innovativa nelle autovetture o nei veicoli commerciali leggeri dotati di un motore a combustione interna convenzionale, o esclusivamente nei NOVC-HEV delle suddette categorie per i quali, conformemente all'allegato 8 del regolamento n. 101 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite ([10]), è possibile usare senza correzione i valori misurati per il consumo di carburante e le emissioni di CO_2.

(10) Entrambe le domande propongono un metodo di prova basato sul «metodo separato» di cui al punto 3 dell'allegato delle decisioni di esecuzione (UE) 2019/313 e (UE) 2019/314, rispettivamente.

(11) Il metodo proposto nella prima domanda differisce dal «metodo separato» illustrato nelle suddette decisioni per quanto riguarda il livello di tensione da usare per misurare l'efficienza del generatore-starter a 48 V e propone di fissarlo a 48 V anziché a 52 V. Inoltre, entrambe le domande propongono di modificare la corrente di uscita per la misurazione dell'efficienza del convertitore CC/CC a 48 V/12 V in modo che sia definita come la metà della corrente nominale del convertitore CC/CC divisa per 14,3 V anziché come la corrente nominale del convertitore CC/CC divisa per 14,3 V. Entrambe le domande propongono altresì di introdurre una procedura di rodaggio per il generatore-starter a 48 V.

(12) Per quanto riguarda la proposta di modificare il «metodo separato» di cui alle decisioni di esecuzione (UE) 2019/313 e (UE) 2019/314 relativamente al livello di tensione per la misurazione dell'efficienza del generatore-starter a 48 V e alla corrente di uscita per la misurazione dell'efficienza del convertitore CC/CC a 48 V/12 V, si rileva che tali modifiche potrebbero determinare risultati meno prudenti in termini di risparmi di CO_2. I richiedenti affermano che le modifiche sono giustificate poiché rispecchierebbero meglio le condizioni di guida reali. Gli elementi

([8]) Decisione di esecuzione (UE) 2019/313 della Commissione, del 21 febbraio 2019, relativa all'approvazione della tecnologia utilizzata per il generatore-starter a 48 V ad alta efficienza (BRM) di SEG Automotive Germany GmbH associato a un convertitore CC/CC a 48 V/12 V, per l'uso in motori a combustione tradizionale e in alcuni motori ibridi di veicoli commerciali leggeri in quanto tecnologia innovativa per la riduzione delle emissioni di CO_2 dei veicoli commerciali leggeri a norma del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 51 del 22.2.2019, pag. 31).

([9]) Decisione di esecuzione (UE) 2019/314 della Commissione, del 21 febbraio 2019, relativa all'approvazione della tecnologia utilizzata per il generatore-starter a 48 V ad alta efficienza (BRM) di SEG Automotive Germany GmbH associato a un convertitore CC/CC a 48 V/12 V, per l'uso in motori a combustione tradizionale e in alcuni motori ibridi di autovetture in quanto tecnologia innovativa per la riduzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 51 del 22.2.2019, pag. 42).

([10]) Regolamento n. 101 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione delle autovetture con solo motore a combustione interna o con motopropulsore ibrido elettrico per quanto riguarda la misurazione dell'emissione di biossido di carbonio e del consumo di carburante e/o la misurazione del consumo di energia elettrica e dell'autonomia elettrica, e dei veicoli delle categorie M_1 e N_1 con solo motopropulsore elettrico per quanto riguarda la misurazione del consumo di energia elettrica e dell'autonomia elettrica (GU L 138 del 26.5.2012, pag. 1).

giustificativi forniti non possono tuttavia essere considerati sufficienti, in particolare a causa degli studi limitati condotti per suffragare la domanda e dell'assenza di prove a sostegno della modifica della corrente di uscita per la misurazione dell'efficienza del convertitore CC/CC a 48 V/12 V. Alla luce di quanto sopra, si ritiene che tali aspetti del «metodo separato» di cui al punto 3 dell'allegato delle decisioni di esecuzione (UE) 2019/313 e (UE) 2019/314, rispettivamente, non dovrebbero essere modificati sulla base delle informazioni fornite nelle domande.

(13) Per quanto riguarda la proposta di aggiungere al metodo di prova una procedura di rodaggio per il generatore-starter, nessuna delle due domande ne stabilisce con sufficiente precisione le modalità di esecuzione, né specifica come tenere conto degli effetti prodotti. Poiché l'efficienza del generatore-starter efficiente a 48 V associato al convertitore a 48 V/12 V è determinata sulla base della media dei risultati delle misurazioni, eventuali effetti del rodaggio, positivi o negativi, possono essere adeguatamente presi in considerazione nella determinazione finale dell'efficienza, se necessario aumentando il numero delle misurazioni. Alla luce di quanto sopra, non è opportuno integrare il metodo di prova con una specifica procedura di rodaggio supplementare come proposto nelle domande.

(14) In tale contesto, si ritiene opportuno che ai fini della presente decisione si applichi il «metodo separato» di cui al punto 3 dell'allegato delle decisioni di esecuzione (UE) 2019/313 e (UE) 2019/314, rispettivamente.

(15) I costruttori dovrebbero avere la possibilità di chiedere a un'autorità di omologazione la certificazione dei risparmi di CO_2 derivanti dall'uso della tecnologia innovativa laddove siano soddisfatte le condizioni di cui alla presente decisione. A tal fine, i costruttori dovrebbero accertarsi che la domanda di certificazione sia accompagnata da una relazione di verifica redatta da un organismo indipendente e certificato che confermi che la tecnologia innovativa soddisfa le condizioni stabilite nella presente decisione e che i risparmi sono stati determinati conformemente al metodo di prova menzionato nella presente decisione.

(16) Per facilitare una più ampia diffusione della tecnologia innovativa nei veicoli nuovi, il costruttore dovrebbe anche avere la facoltà di presentare un'unica domanda per la certificazione dei risparmi di CO_2 ottenuti da vari generatori-starter a 48 V efficienti associati a convertitori CC/CC a 48 V/12 V. È tuttavia opportuno garantire che, laddove si usufruisca di tale facoltà, si applichi un meccanismo che promuove solo la diffusione delle eco-innovazioni che offrono i massimi risparmi di CO_2.

(17) Spetta all'autorità di omologazione verificare accuratamente che siano soddisfatte le condizioni di cui alla presente decisione per la certificazione dei risparmi di CO_2 derivanti dall'uso di una tecnologia innovativa. Se la certificazione è rilasciata, l'autorità di omologazione responsabile dovrebbe garantire che tutti gli elementi presi in considerazione per la certificazione siano registrati in una relazione di prova che accompagna la relazione di verifica e che insieme a questa viene conservata, e che tali informazioni siano messe a disposizione della Commissione su richiesta.

(18) Al fine di determinare il codice generale di eco-innovazione da utilizzare nei pertinenti documenti di omologazione di cui agli allegati I, VIII e IX della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([11]), è necessario attribuire alla tecnologia innovativa un codice individuale.

(19) A decorrere dal 2021, il rispetto da parte dei costruttori dei loro obiettivi specifici per le emissioni di CO_2 a norma del regolamento (UE) 2019/631 deve essere stabilito sulla base delle emissioni di CO_2 determinate conformemente alla procedura di prova per i veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale (WLTP) di cui al regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione ([12]). I risparmi di CO_2 derivanti dalla tecnologia innovativa certificati conformemente alla presente decisione possono pertanto essere presi in considerazione nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO_2 dei costruttori solo per l'anno civile 2020,

([11]) Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

([12]) Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1º giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

Tecnologia innovativa

La tecnologia impiegata nei generatori-starter efficienti a 48 V associati a convertitori CC/CC a 48 V/12 V è approvata come tecnologia innovativa ai sensi dell'articolo 11 del regolamento (UE) 2019/631, tenendo conto del fatto che i risparmi di CO_2 che ne derivano sono solo parzialmente coperti dalla procedura di prova standard di cui al regolamento (CE) n. 692/2008 e a condizione che la tecnologia soddisfi le seguenti condizioni:

a) è installata in autovetture (M_1) o veicoli commerciali leggeri (N_1) con un motore a combustione interna alimentato a benzina o diesel (veicoli M_1 e N_1 con motore a combustione interna convenzionale) o in veicoli ibridi elettrici non a ricarica esterna della categoria M_1 o N_1 per i quali, conformemente all'allegato 8 del regolamento n. 101 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite, è possibile usare senza correzione i valori misurati per il consumo di carburante e per le emissioni di CO_2;

b) la sua efficienza, che è il prodotto dell'efficienza del generatore-starter a 48 V e dell'efficienza del convertitore CC/CC a 48 V/12 V determinato conformemente al punto 3.3 dell'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2019/313 o al punto 3.3 dell'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2019/314, è almeno pari al:

   i) 73,8 % per i veicoli a benzina senza turbocompressore;

   ii) 73,4 % per i veicoli a benzina con turbocompressore;

   iii) 74,2 % per i veicoli diesel.

Articolo 2

Domanda di certificazione dei risparmi di CO_2

1. Il costruttore può chiedere a un'autorità di omologazione di certificare i risparmi di CO_2 derivanti dall'uso della tecnologia approvata conformemente all'articolo 1 («la tecnologia innovativa») con riferimento alla presente decisione.

2. Il costruttore si assicura che la domanda di certificazione sia accompagnata da una relazione di verifica redatta da un organismo indipendente e certificato che confermi che la tecnologia è conforme all'articolo 1, lettere a) e b).

3. Se i risparmi di CO_2 sono certificati conformemente all'articolo 3, il costruttore si assicura che i risparmi certificati e il codice di eco-innovazione di cui all'articolo 4, paragrafo 1, siano registrati nei certificati di conformità dei veicoli interessati.

Articolo 3

Certificazione dei risparmi di CO_2

1. L'autorità di omologazione garantisce che i risparmi di CO_2 derivanti dall'uso della tecnologia innovativa siano stati determinati applicando il metodo di cui ai punti 3, 5 e 6 dell'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2019/313 nel caso dei veicoli commerciali leggeri o ai punti 3, 5 e 6 dell'allegato della decisione di esecuzione (UE) 2019/314 nel caso delle autovetture.

2. Se un costruttore chiede la certificazione dei risparmi di CO_2 per più tipi di generatori-starter a 48 V associati a convertitori CC/CC a 48 V/12 V in relazione alla stessa versione di un veicolo, l'autorità di omologazione determina quale dei generatori-starter a 48 V associati a convertitori CC/CC a 48 V/12 V sottoposti a prova ottiene i risparmi di CO_2 più bassi. Tale valore è utilizzato ai fini del paragrafo 4.

3. L'autorità di omologazione registra nella pertinente documentazione di omologazione i risparmi di CO_2 certificati determinati conformemente ai paragrafi 1 e 2 e il codice dell'eco-innovazione di cui all'articolo 4, paragrafo 1.

4. L'autorità di omologazione registra tutti gli elementi considerati ai fini della certificazione in una relazione di prova che accompagna la relazione di verifica di cui all'articolo 2, paragrafo 2, e che insieme a questa viene conservata, e su richiesta mette tali informazioni a disposizione della Commissione.

5. L'autorità di omologazione certifica i risparmi di CO_2 derivanti dall'uso della tecnologia innovativa solo se ritiene che questa sia conforme all'articolo 1, lettere a) e b), e se i risparmi di CO_2 ottenuti sono pari o superiori a 1 g CO_2/km, come specificato all'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 nel caso delle autovetture, o all'articolo 9, paragrafo 1, lettera a), del regolamento di esecuzione (UE) n. 427/2014 nel caso dei veicoli commerciali leggeri.

Articolo 4

Codice di eco-innovazione

1. Alla tecnologia innovativa approvata dalla presente decisione è attribuito il codice di eco-innovazione n. 31.

2. I risparmi di CO_2 registrati in riferimento a tale codice di eco-innovazione possono essere presi in considerazione solo per il calcolo delle emissioni specifiche medie di un costruttore per l'anno civile 2020.

Articolo 5

Entrata in vigore

La presente decisione entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il 24 luglio 2020

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN