UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2020/1102 VAN DE COMMISSIE

van 24 juli 2020

betreffende de goedkeuring van de in een efficiënte motor-generator van 48 V met 48 V/12 V-gelijkstroomomzetter gebruikte technologie voor conventionele door een verbrandingsmotor aangedreven lichte bedrijfsvoertuigen en bepaalde hybride elektrische personenvoertuigen als innoverende technologie uit hoofde van Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad en onder verwijzing naar de nieuwe Europese rijcyclus (NEDC)

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO_2-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 ([1]), en met name artikel 11, lid 4,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) Op 24 oktober 2019 hebben de fabrikanten 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 en de toeleveranciers Valeo Electrification Systems en Mitsubishi Electric Corporation een gezamenlijke aanvraag ("de eerste aanvraag") ingediend voor de goedkeuring als innoverende technologie van de in een efficiënte motor-generator van 48 V met 48 V/12 V-gelijkstroomomzetter gebruikte technologie voor gebruik in personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen met aandrijving door een verbrandingsmotor op benzine of diesel (conventionele ICE-aandrijving) en in bepaalde niet-extern oplaadbaar hybride elektrische voertuigen (NOVC-HEV's) van die categorieën.

(2) Op 8 november 2019 heeft de toeleverancier Valeo Electrical een aanvraag ("de tweede aanvraag") ingediend voor de goedkeuring van dezelfde technologie, d.w.z. de in een efficiënte motor-generator van 48 V met 48 V/12 V-gelijkstroomomzetter gebruikte technologie voor gebruik in voertuigen van dezelfde categorieën en met dezelfde aandrijfsystemen.

(3) Beide aanvragen zijn beoordeeld overeenkomstig artikel 11 van Verordening (EU) 2019/631, de Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 725/2011 ([2]) en (EU) nr. 427/2014 ([3]) van de Commissie en de "Technical Guidelines for the preparation of applications for the approval of innovative technologies pursuant to Regulation (EC) No 443/2009 of the European Parliament and of the Council ([4]) and Regulation (EU) No 510/2011 of the European Parliament and of the Council ([5])" (versie van juli 2018 ([6])). Overeenkomstig artikel 11, lid 3, van Verordening (EU) 2019/631 gingen de aanvragen vergezeld van een verificatierapport van een onafhankelijke en gecertificeerde instantie.

(4) Beide aanvragen hebben betrekking op CO_2-emissiebesparingen die mogelijk niet kunnen worden aangetoond aan de hand van de bij Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie ([7]) voorgeschreven metingen volgens de nieuwe Europese rijcyclus (NEDC).

([1]) PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13.

([2]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 van de Commissie van 25 juli 2011 tot vaststelling van een procedure voor de goedkeuring en certificering van innoverende technologieën ter beperking van de CO_2-emissies van personenauto's uit hoofde van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 194 van 26.7.2011, blz. 19).

([3]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 427/2014 van de Commissie van 25 april 2014 tot vaststelling van een procedure voor de goedkeuring en certificering van innoverende technologieën ter beperking van de CO_2-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen uit hoofde van Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 125 van 26.4.2014, blz. 57).

([4]) Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO_2-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1).

([5]) Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO_2-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1).

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

([7]) Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 199 van 28.7.2008, blz. 1).

(5) Aangezien beide goedkeuringsaanvragen betrekking hebben op dezelfde innoverende technologie en voor het gebruik van die technologie in de betrokken voertuigen dezelfde voorwaarden moeten gelden, is het passend de aanvragen in één besluit te behandelen.

(6) Een motor-generator van 48 V kan werken als elektrische motor die elektrische energie omzet in mechanische energie, of als een generator die, als een standaardalternator, mechanische energie omzet in elektrische energie. Door de 48 V/12 V-gelijkstroomomzetter kan de motor-generator van 48 V elektrische energie leveren bij de spanning die voor het elektrische systeem en/of voor het opladen van de accu van het voertuig op 12 V vereist is.

(7) De Commissie heeft de hoogefficiënte motor-generator van 48 V met 48 V/12 V-gelijkstroomomzetter van SEG Automotive Germany GmbH al goedgekeurd als innoverende technologie voor gebruik in personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen met conventionele ICE-aandrijving en in bepaalde NOVC-HEV's van die categorieën, bij de Uitvoeringsbesluiten (EU) 2019/313 ([8]) en (EU) 2019/314 ([9]).

(8) Op basis van de ervaring die is opgedaan bij de beoordeling van de door SEG Automotive Germany GmbH ingediende aanvragen, alsook de bij de huidige aanvragen gevoegde informatie, is bevredigend en overtuigend aangetoond dat een efficiënte motor-generator van 48 V met 48 V/12 V-gelijkstroomomzetter voldoet aan de in artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2019/631 vastgestelde criteria en aan de in artikel 9, lid 1, onder a), van de Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 725/2011 en (EU) nr. 427/2014 vastgestelde criteria om in aanmerking te komen.

(9) De innoverende technologie moet worden gebruikt in personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen met conventionele ICE-aandrijving, of uitsluitend in NOVC-HEV's van de categorieën waarvoor overeenkomstig bijlage 8 bij VN/ECE-Reglement nr. 101 ([10]) de ongecorrigeerde gemeten waarden voor brandstofverbruik en CO_2-emissie mogen worden gebruikt.

(10) In beide aanvragen wordt een testmethode op basis van de "afzonderlijke methode" van de respectieve punten 3 van de bijlagen bij de Uitvoeringsbesluiten (EU) 2019/313 en (EU) 2019/314 voorgesteld.

(11) De in de eerste aanvraag voorgestelde methode verschilt van de "afzonderlijke methode" van die besluiten wat het voor de rendementsmetingen voor de motor-generator van 48 V te gebruiken spanningsniveau betreft; in de aanvraag wordt 48 V voorgesteld in plaats van 52 V. Bovendien wordt in beide aanvragen voorgesteld de uitgangsstroom voor de rendementsmeting van de 48 V/12 V-gelijkstroomomzetter aan te passen, zodat de uitgangsstroom wordt gedefinieerd als de helft van het nominale vermogen van de gelijkstroomomzetter gedeeld door 14,3 V, in plaats van het nominale vermogen van de gelijkstroomomzetter gedeeld door 14,3 V. Daarnaast wordt in beide aanvragen voorgesteld een inloopprocedure voor de motor-generator van 48 V toe te voegen.

(12) Met betrekking tot de voorgestelde wijzigingen van de in de Uitvoeringsbesluiten (EU) 2019/313 en (EU) 2019/314 beschreven "afzonderlijke methode" betreffende het spanningsniveau voor de rendementsmeting voor de motor-generator van 48 V en de uitgangsstroom van de rendementsmeting van de 48 V/12 V-gelijkstroomomzetter, is geconcludeerd dat deze wijzigingen kunnen leiden tot minder conservatieve resultaten wat betreft CO_2-besparingen. De aanvragers hebben aangevoerd dat de wijzigingen gerechtvaardigd zijn omdat zij representatiever zijn voor reële rijomstandigheden. Het bewijsmateriaal dat ter onderbouwing van die claim is verstrekt, kan echter niet als

([8]) Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/313 van de Commissie van 21 februari 2019 betreffende de goedkeuring van de in de hoogefficiënte motor-generator van 48 V (BRM) met 48 V/12 V-gelijkstroomomzetter van SEG Automotive Germany GmbH gebruikte technologie voor conventionele door een verbrandingsmotor aangedreven lichte bedrijfsvoertuigen en bepaalde hybride lichte bedrijfsvoertuigen als innoverende technologie ter beperking van de CO_2-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen uit hoofde van Verordening (EU) nr. 520/2011 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 51 van 22.2.2019, blz. 31).

([9]) Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/314 van de Commissie van 21 februari 2019 betreffende de goedkeuring van de in de hoogefficiënte motor-generator van 48 V (BRM) met 48 V/12 V-gelijkstroomomzetter van SEG Automotive Germany GmbH gebruikte technologie voor conventionele door een verbrandingsmotor aangedreven personenauto's en bepaalde hybride personenauto's als innoverende technologie ter beperking van de CO_2-emissies van personenauto's uit hoofde van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 51 van 22.2.2019, blz. 42).

([10]) Reglement nr. 101 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (VN/ECE) — Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van personenauto's die alleen door een verbrandingsmotor worden aangedreven, en van personenauto's die door een hybride elektrische aandrijflijn worden aangedreven, wat het meten van de kooldioxide-emissie en het brandstofverbruik en/of het meten van het elektrische-energieverbruik en de elektrische actieradius betreft, en van voertuigen van de categorieën M_1 en N_1 die alleen door een elektrische aandrijflijn worden aangedreven, wat het meten van het elektrische-energieverbruik en de elektrische actieradius betreft (PB L 138 van 26.5.2012, blz. 1).

toereikend worden beschouwd, met name gezien het beperkte aantal uitgevoerde studies ter ondersteuning van de aanvragen het ontbreken van bewijs op basis waarvan de aanpassing van de uitgangsstroom van de rendementsmeting voor de 48 V/12 V-gelijkstroomomzetter gerechtvaardigd zou zijn. Tegen die achtergrond wordt geoordeeld dat deze aspecten van de "afzonderlijke methode" van de punten 3 van de bijlagen bij de Uitvoeringsbesluiten (EU) 2019/313 en (EU) 2019/314 niet op basis van de in de aanvragen verstrekte informatie mogen worden gewijzigd.

(13) Wat de voorgestelde toevoeging van een inloopprocedure voor de motor-generator aan de testmethode betreft, bevat geen van beide aanvragen voldoende nauwkeurige informatie over de wijzen waarop dergelijke inloopprocedures moeten worden uitgevoerd en het inloopeffect in aanmerking moet worden genomen. Aangezien het rendement van de efficiënte motor-generator van 48 V met 48 V/12 V-omzetter wordt bepaald op basis van het gemiddelde van de meetresultaten, kunnen de inloopeffecten, positieve dan wel negatieve, op passende wijze in aanmerking worden genomen bij de definitieve vaststelling van het rendement, zo nodig door het aantal metingen te verhogen. Tegen die achtergrond is het niet passend de testmethode aan te vullen met een aanvullende specifieke inloopprocedure als de procedures die in de aanvragen zijn voorgesteld.

(14) In het licht van bovenstaande is het passend dat de in de punten 3 van de bijlagen bij de Uitvoeringsbesluiten (EU) 2019/313 en (EU) 2019/314 vermelde "afzonderlijke methode" ook geldt voor de toepassing van dit besluit.

(15) Fabrikanten moeten de mogelijkheid krijgen om bij een typegoedkeuringsinstantie een aanvraag in te dienen voor de certificering van CO_2-besparingen als gevolg van het gebruik van de innoverende technologie voor zover aan de in dit besluit vastgestelde voorwaarden is voldaan. Daartoe moeten fabrikanten moeten ervoor zorgen dat de aanvraag voor certificering vergezeld gaat van een verificatierapport van een onafhankelijke en gecertificeerde instantie waarin wordt bevestigd dat de innoverende technologie voldoet aan de voorwaarden van dit besluit en dat de besparingen overeenkomstig de in dit besluit uiteengezette testmethode zijn bepaald.

(16) Met het oog op een bredere toepassing van de innoverende technologie in nieuwe voertuigen moet een fabrikant ook de mogelijkheid krijgen om één enkele aanvraag in te dienen voor de certificering van de CO_2-besparingen van meerdere efficiënte motor-generatoren van 48 V met 48 V/12 V-gelijkstroomomzetter. Het is echter passend te waarborgen dat, wanneer van deze mogelijkheid wordt gebruikgemaakt, een mechanisme wordt toegepast waarmee alleen de toepassing van die eco-innovaties wordt gestimuleerd die tot de grootste CO_2-besparingen leiden.

(17) De typegoedkeuringsinstantie moet nauwkeurig nagaan of aan de in dit besluit vastgestelde voorwaarden voor het certificeren van de CO_2-besparingen als gevolg van het gebruik van een innoverende technologie is voldaan. De typegoedkeuringsinstantie die een certificering verleent, moet ervoor zorgen dat alle elementen die zij voor de certificering in aanmerking heeft genomen, in een testrapport zijn geregistreerd, dat dit testrapport samen met het verificatierapport wordt bewaard en dat deze informatie op verzoek aan de Commissie ter beschikking wordt gesteld.

(18) Om de algemene eco-innovatiecode vast te stellen die overeenkomstig de bijlagen I, VIII en IX bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad ([11]) in de desbetreffende typegoedkeuringsdocumenten moet worden vermeld, moet aan de innoverende technologie een individuele code worden toegekend.

(19) De naleving door de fabrikanten van hun specifieke CO_2-emissiedoelstellingen uit hoofde van Verordening (EU) 2019/631 moet vanaf 2021 worden vastgesteld op basis van CO_2-emissies die worden gemeten volgens de bij Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie ([12]) vastgestelde wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen (WLTP). De CO_2-besparingen als gevolg van de innoverende technologie die onder verwijzing naar dit besluit zijn gecertificeerd, mogen daarom alleen voor het kalenderjaar 2020 in aanmerking worden genomen bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO_2-emissies van de fabrikant,

([11]) Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn) (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

([12]) Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie van 1 juni 2017 tot aanvulling van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad, Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie en Verordening (EU) nr. 1230/2012 van de Commissie en tot intrekking van Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie (PB L 175 van 7.7.2017, blz. 1).

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Innoverende technologie

De in efficiënte motor-generatoren van 48 V met 48 V/12 V-gelijkstroomomzetter gebruikte technologie wordt goedgekeurd als innoverende technologie in de zin van artikel 11 van Verordening (EU) 2019/631, aangezien de CO_2-besparingen die zij opleveren slechts gedeeltelijk kunnen worden gemeten volgens de in Verordening (EU) nr. 692/2008 beschreven standaardtestprocedure, mits de technologie aan de volgende voorwaarden voldoet:

a) zij wordt gemonteerd in personenauto's (M_1) of lichte bedrijfsvoertuigen (N_1) met een verbrandingsmotor op benzine of diesel (M_1- en N_1-voertuigen met conventionele ICE-aandrijving), of in niet-extern oplaadbare hybride elektrische voertuigen van categorie M_1 of N_1 waarvoor overeenkomstig bijlage 8 bij Reglement nr. 101 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties de ongecorrigeerde gemeten waarden voor brandstofverbruik en CO_2-emissies mogen worden gebruikt;

b) het rendement ervan, te weten het product van het rendement van de motor-generator van 48 V en het rendement van de 48 V/12 V-gelijkstroomomzetter, zoals bepaald overeenkomstig punt 3.3 van de bijlage bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/313 of punt 3.3 van de bijlage bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/314, bedraagt ten minste:

   i) 73,8 % voor andere benzinevoertuigen dan die met turbomotor;

   ii) 73,4 % voor benzinevoertuigen met turbomotor;

   iii) 74,2 % voor dieselvoertuigen.

Artikel 2

Aanvraag voor certificering van CO_2-besparingen

1. Een fabrikant kan onder verwijzing naar dit besluit bij een typegoedkeuringsinstantie een aanvraag indienen voor certificering van de CO_2-besparingen als gevolg van het gebruik van de overeenkomstig artikel 1 goedgekeurde technologie ("de innoverende technologie").

2. De fabrikant zorgt ervoor dat de aanvraag voor certificering vergezeld gaat van een verificatierapport van een onafhankelijke en gecertificeerde instantie waarin wordt bevestigd dat de technologie aan de voorwaarden van artikel 1, onder a) en b), voldoet.

3. Indien besparingen overeenkomstig artikel 3 zijn gecertificeerd, zorgt de fabrikant ervoor dat de gecertificeerde CO_2-besparingen en de in artikel 4, lid 1, bedoelde eco-innovatiecode in de conformiteitscertificaten van de desbetreffende voertuigen worden vermeld.

Artikel 3

Certificering van CO_2-besparingen

1. De typegoedkeuringsinstantie verzekert zich ervan dat de CO_2-besparingen als gevolg van het gebruik van de innoverende technologie voor lichte bedrijfsvoertuigen volgens de in de punten 3, 5 en 6 van de bijlage bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/313 beschreven methode en voor personenauto's volgens de in de punten 3, 5 en 6 van de bijlage bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2019/314 beschreven methode zijn bepaald.

2. Wanneer een fabrikant met betrekking tot één voertuigversie certificering aanvraagt van de CO_2-besparingen voor meer dan één type motor-generator van 48 V met 48 V/12 V-gelijkstroomomzetter, bepaalt de typegoedkeuringsinstantie welke van de geteste motor-generatoren van 48 V met 48 V/12 V-gelijkstroomomzetter de geringste CO_2-besparingen oplevert. Deze waarde wordt gebruikt voor de toepassing van lid 4.

3. De typegoedkeuringsinstantie registreert de gecertificeerde CO_2-besparingen die zijn bepaald overeenkomstig de leden 1 en 2, alsook de in artikel 4, lid 1, bedoelde eco-innovatiecode in de desbetreffende typegoedkeuringsdocumentatie.

4. De typegoedkeuringsinstantie registreert alle elementen die zij voor de certificering in aanmerking heeft genomen in een testrapport en bewaart dit testrapport samen met het in artikel 2, lid 2, bedoelde verificatierapport, en stelt deze informatie op verzoek aan de Commissie ter beschikking.

5. De typegoedkeuringsinstantie certificeert alleen CO_2-besparingen door het gebruik van de innoverende technologie als zij van oordeel is dat de technologie in overeenstemming is met artikel 1, onder a) en b), en als de bereikte CO_2-besparingen minstens 1 g CO_2/km bedragen, zoals bepaald in artikel 9, lid 1, onder a), van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 voor personenauto's, of zoals bepaald in artikel 9, lid 1, onder a), van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 427/2014 voor lichte bedrijfsvoertuigen.

Artikel 4

Eco-innovatiecode

1. Aan de bij dit besluit goedgekeurde innoverende technologie wordt eco-innovatiecode 31 toegewezen.

2. De gecertificeerde CO_2-besparingen die onder verwijzing naar die eco-innovatiecode worden geregistreerd, mogen alleen in aanmerking worden genomen voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van fabrikanten voor het kalenderjaar 2020.

Artikel 5

Inwerkingtreding

Dit besluit treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Gedaan te Brussel, 24 juli 2020.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN