DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/1102 A COMISIEI

din 24 iulie 2020

privind aprobarea tehnologiei utilizate la un starter-alternator de înalt randament de 48 volți combinat cu un convertor de 48 volți/12 volți DC/DC, ambele fiind destinate utilizării la autoturismele și vehiculele utilitare ușoare cu motor cu ardere internă convențional și la anumite autoturisme și vehicule utilitare ușoare electrice hibride, ca tehnologie inovatoare, în temeiul Regulamentului (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului și prin referire la Noul ciclu european de conducere (NEDC)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2019/631 al Parlamentului European și al Consiliului din 17 aprilie 2019 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile de CO_2 pentru autoturismele noi și pentru vehiculele utilitare ușoare noi și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 443/2009 și (UE) nr. 510/2011 ([1]), în special articolul 11 alineatul (4),

întrucât:

(1) La 24 octombrie 2019, producătorii 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 și Volkswagen Nutzfahrzeuge și furnizorii Valeo Electrical systems și Mitsubishi Electric Corporation au depus o cerere comună (denumită în continuare „prima cerere") de aprobare ca tehnologie inovatoare a tehnologiei utilizate la un starter-alternator de înalt randament de 48 volți combinat cu un convertor de 48 volți/12 volți DC/DC, ambele fiind destinate utilizării la autoturismele și vehiculele utilitare ușoare cu grup motopropulsor cu motor cu ardere internă pe benzină sau motorină (grup motopropulsor cu motor cu ardere internă convențional) și la anumite vehicule electrice hibride neîncărcabile din exterior (*not off-vehicle charging hybrid electric vehicles* – NOVC-HEV) din aceste categorii.

(2) La 8 noiembrie 2019, furnizorul Valeo Electrical systems a depus o cerere (denumită în continuare „a doua cerere") de aprobare a aceleiași tehnologii, și anume a tehnologiei utilizate la un starter-alternator de înalt randament de 48 volți combinat cu un convertor de 48 volți/12 volți DC/DC, ambele fiind destinate utilizării la vehicule din aceleași categorii și cu aceleași grupuri motopropulsoare.

(3) Cele două cereri au fost evaluate în conformitate cu articolul 11 din Regulamentul (UE) 2019/631, cu Regulamentele de punere în aplicare (UE) nr. 725/2011 ([2]) și (UE) nr. 427/2014 ([3]) ale Comisiei și cu Orientările tehnice pentru elaborarea cererilor de aprobare a tehnologiilor inovatoare în temeiul Regulamentului (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului ([4]) și al Regulamentului (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului ([5]) (versiunea din iulie 2018 ([6])). În conformitate cu articolul 11 alineatul (3) din Regulamentul (UE) 2019/631, cererile au fost însoțite de un raport de verificare elaborat de un organism independent și certificat.

(4) Ambele cereri se referă la reduceri ale emisiilor de CO_2 care nu pot fi demonstrate prin măsurătorile efectuate conform Noului ciclu de conducere european (NEDC), după cum prevede Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei ([7]).

([1]) JO L 111, 25.4.2019, p. 13.

([2]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 725/2011 al Comisiei din 25 iulie 2011 de stabilire a unei proceduri de aprobare și de certificare a tehnologiilor inovatoare care contribuie la reducerea emisiilor de CO_2 generate de automobile, în temeiul Regulamentului (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 194, 26.7.2011, p. 19).

([3]) Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 427/2014 al Comisiei din 25 aprilie 2014 de stabilire a unei proceduri de aprobare și de certificare a tehnologiilor inovatoare care contribuie la reducerea emisiilor de CO_2 generate de vehiculele utilitare ușoare, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 125, 26.4.2014, p. 57).

([4]) Regulamentul (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi, ca parte a abordării integrate a Comunității de a reduce emisiile de CO_2 generate de vehiculele ușoare (JO L 140, 5.6.2009, p. 1).

([5]) Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2011 de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO_2 generate de vehiculele ușoare (JO L 145, 31.5.2011, p. 1).

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

([7]) Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 199, 28.7.2008, p. 1).

(5) Având în vedere că ambele cereri se referă la aceeași tehnologie inovatoare și că se aplică aceleași condiții pentru utilizarea acesteia la vehiculele în cauză, este oportun să se dea curs ambelor cereri printr-o singură decizie.

(6) Starter-alternatorul de 48 volți poate funcționa fie ca un motor electric care convertește energia electrică în energie mecanică, fie ca un generator care convertește energia mecanică în energie electrică, asemenea unui alternator obișnuit. Convertorul de 48 volți/12 volți DC/DC permite starter-alternatorului de 48 volți să furnizeze energie electrică la tensiunea necesară pentru alimentarea consumatorilor de energie electrică la 12 volți de la bordul vehiculului și/sau pentru încărcarea bateriei de 12 volți.

(7) Prin Deciziile sale de punere în aplicare (UE) 2019/313 ([8]) și (UE) 2019/314 ([9]), Comisia a aprobat deja starter-alternatorul de 48 volți de înalt randament furnizat de SEG Automotive Germany GmbH combinat cu un convertor de 48 volți/12 volți DC/DC, ca tehnologie inovatoare destinată utilizării la autoturismele și vehiculele utilitare ușoare cu motor cu ardere internă convențional și la anumite vehicule electrice hibride neîncărcabile din exterior din aceste categorii.

(8) Pe baza experienței dobândite în urma evaluării cererilor depuse de SEG Automotive Germany GmbH, precum și pe baza informațiilor furnizate în prezentele cereri, s-a demonstrat în mod satisfăcător și concludent că un starter-alternator de 48 volți de înalt randament, combinat cu un convertor de 48 volți/12 volți DC/DC, îndeplinește criteriile menționate la articolul 11 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2019/631 și criteriile de eligibilitate specificate la articolul 9 alineatul (1) litera (a) din Regulamentele de punere în aplicare (UE) nr. 725/2011 și (UE) nr. 427/2014.

(9) Tehnologia inovatoare ar trebui utilizată la autoturismele sau vehiculele utilitare ușoare cu motor cu ardere internă convențional sau numai la vehiculele electrice hibride neîncărcabile din exterior din aceste categorii, pentru care valorile măsurate și necorectate ale consumului de combustibil și ale emisiilor de CO_2 pot fi utilizate în conformitate cu anexa 8 la Regulamentul nr. 101 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite ([10]).

(10) Ambele cereri propun o metodologie de testare care se bazează pe „metoda separată” stabilită la punctul 3 din anexele la Deciziile de punere în aplicare (UE) 2019/313 și (UE) 2019/314.

(11) Metodologia indicată în prima cerere diferă de „metoda separată” stabilită în deciziile respective, prin faptul că propune ca nivelul de tensiune care trebuie utilizat pentru măsurarea randamentului starter-alternatorului de 48 volți să fie stabilit la 48 volți, în loc de 52 volți. În plus, în ambele cereri se propune modificarea curentului de ieșire pentru măsurarea randamentului convertorului de 48 volți/12 volți DC/DC, astfel încât curentul de ieșire să fie definit ca fiind jumătate din puterea nominală a convertorului DC/DC împărțită la 14,3 volți, în loc de puterea nominală a convertorului DC/DC împărțită la 14,3 V. În plus, în ambele cereri se propune introducerea unei proceduri de rodaj pentru starter-alternatorul de 48 volți.

(12) Referitor la modificările propuse pentru „metoda separată” stabilită în Deciziile de punere în aplicare (UE) 2019/313 și (UE) 2019/314 în ceea ce privește nivelul de tensiune utilizat pentru măsurarea randamentului starter-alternatorului de 48 volți și curentul de ieșire pentru măsurarea randamentului convertorului de 48 volți/12 volți DC/DC, se constată că aceste modificări pot conduce la rezultate mai puțin conservatoare în ceea ce privește reducerea emisiilor de CO_2. Solicitanții au susținut că modificările sunt justificate, întrucât acestea ar fi mai

([8]) Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/313 a Comisiei din 21 februarie 2019 privind aprobarea tehnologiei utilizate la starter-alternatorul de înalt randament de 48 V (BRM) de la SEG Automotive Germany GmbH plus convertorul de 48 V/12 V DC/DC, destinate utilizării la vehiculele utilitare ușoare cu motor cu ardere internă convențional și la anumite vehicule utilitare ușoare hibride, ca tehnologie inovatoare de reducere a emisiilor de CO_2 generate de vehiculele utilitare ușoare, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 51, 22.2.2019, p. 31).

([9]) Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/314 a Comisiei din 21 februarie 2019 privind aprobarea tehnologiei utilizate la starter-alternatorul de înalt randament de 48 V (BRM) de la SEG Automotive Germany GmbH plus convertorul de 48 V/12 V DC/DC, destinate utilizării la autoturismele cu motor cu ardere internă convențional și la anumite autoturisme hibride, ca tehnologie inovatoare de reducere a emisiilor de CO_2 generate de autoturisme, în temeiul Regulamentului (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 51, 22.2.2019, p. 42).

([10]) Regulamentul nr. 101 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite (CEE-ONU) – Dispozițiile uniforme privind omologarea autoturismelor acționate numai de un motor cu ardere internă sau acționate de un grup motopropulsor electric hibrid în ceea ce privește măsurarea emisiilor de bioxid de carbon și a consumului de combustibil și/sau măsurarea consumului de energie electrică și a autonomiei electrice, pentru vehiculele acționate numai de un grup motopropulsor electric din categoriile M_1 și N_1 cu privire la măsurarea consumului de energie electrică și a autonomiei electrice (JO L 138, 26.5.2012, p. 1).

reprezentative pentru condițiile de conducere reale. Cu toate acestea, dovezile furnizate în sprijinul solicitării respective nu pot fi considerate suficiente, în special din cauza studiilor limitate efectuate pentru această cerere și a lipsei dovezilor care să susțină modificarea curentului de ieșire pentru măsurarea randamentului convertorului de 48 volți/12 volți DC/DC. În acest context, se consideră că aspectele respective ale „metodei separate" stabilite la punctul 3 din anexele la Deciziile de punere în aplicare (UE) 2019/313 și (UE) 2019/314 nu ar trebui modificate pe baza informațiilor furnizate în cereri.

(13) În ceea ce privește propunerea de adăugare la metodologia de testare a unei proceduri de rodaj pentru starter-alternator, niciuna din cele două cereri nu stabilește cu suficientă precizie detaliile efectuării unui astfel de rodaj și nici ale modului în care ar trebui luat în considerare efectul rodajului. Întrucât randamentul starter-alternatorului de înalt randament de 48 volți combinat cu un convertor de 48 volți/12 volți este determinat pe baza mediei rezultatelor măsurătorilor, efectele rodajului, pozitive sau negative, pot fi luate în considerare în mod adecvat la determinarea finală a randamentului, dacă este necesar, prin creșterea numărului de măsurători. În acest context, nu este oportun să se completeze metodologia de testare cu o procedură de rodaj specifică suplimentară, precum cea propusă în cereri.

(14) Pe baza celor de mai sus, se consideră că este indicat ca „metoda separată" stabilită la punctul 3 din anexele la Deciziile de punere în aplicare (UE) 2019/313 și (UE) 2019/314 să se aplice și pentru scopurile prezentei decizii.

(15) Producătorii ar trebui să aibă posibilitatea de a solicita unei autorități de omologare de tip certificarea reducerii emisiilor de CO_2 obținute prin utilizarea tehnologiei inovatoare, dacă sunt îndeplinite condițiile stabilite în prezenta decizie. În acest scop, producătorii ar trebui să se asigure că cererea de certificare este însoțită de un raport de verificare elaborat de un organism independent și certificat, care confirmă că tehnologia inovatoare îndeplinește condițiile stabilite în prezenta decizie și că reducerea a fost determinată conform metodologiei de testare menționate în prezenta decizie.

(16) Pentru a facilita instalarea pe scară largă a tehnologiei inovatoare la vehiculele noi, producătorii ar trebui să aibă și posibilitatea de a depune o singură cerere de certificare a reducerii emisiilor de CO_2 obținute prin utilizarea mai multor starter-alternatoare de înalt randament de 48 volți combinate cu convertoare de 48 volți/12 volți DC/DC. Cu toate acestea, este indicat să se asigure faptul că, dacă se recurge la posibilitatea menționată, se aplică un mecanism care încurajează numai instalarea ecoinovațiilor care oferă cea mai mare reducere a emisiilor de CO_2.

(17) Verificarea amănunțită a îndeplinirii condițiilor de certificare a reducerii emisiilor de CO_2 obținute prin utilizarea tehnologiei inovatoare specificate în prezenta decizie intră în responsabilitatea autorității de omologare de tip. Dacă se eliberează certificarea, autoritatea de omologare de tip responsabilă ar trebui să se asigure că toate elementele luate în considerare pentru certificare sunt consemnate într-un raport de testare păstrat împreună cu raportul de verificare și că aceste informații sunt puse la dispoziția Comisiei, la cerere.

(18) Pentru stabilirea codului general de ecoinovație care trebuie utilizat în documentația relevantă de omologare de tip în conformitate cu anexele I, VIII și IX la Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([11]), este necesar să se atribuie un cod individual pentru tehnologia inovatoare.

(19) Începând cu 2021, respectarea de către producători a obiectivelor lor specifice privind emisiile de CO_2, prevăzute de Regulamentul (UE) 2019/631, se va verifica pe baza emisiilor de CO_2 determinate în conformitate cu Procedura de testare a vehiculelor ușoare armonizată la nivel mondial (WLTP), stabilită în Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei ([12]). Prin urmare, reducerea emisiilor de CO_2 obținută prin utilizarea tehnologiei inovatoare și certificată prin referire la prezenta decizie poate fi luată în considerare numai la calculul mediei emisiilor specifice de CO_2 ale producătorilor pentru anul calendaristic 2020,

([11]) Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (Directivă-cadru) (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

([12]) Regulamentul (UE) 2017/1151 al Comisiei din 1 iunie 2017 de completare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor, de modificare a Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei și a Regulamentului (UE) nr. 1230/2012 al Comisiei și de abrogare a Regulamentului (CE) nr. 692/2008 al Comisiei (JO L 175, 7.7.2017, p. 1).

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Tehnologia inovatoare

Se aprobă tehnologia utilizată la starter-alternatoarele de înalt randament de 48 volți combinate cu convertoare de 48 volți/12 volți DC/DC ca tehnologie inovatoare în sensul articolului 11 din Regulamentul (UE) 2019/631, ținând seama de faptul că reducerea emisiilor de CO_2 pe care o asigură este numai parțial acoperită de procedura de testare standard stabilită în Regulamentul (CE) nr. 692/2008 și cu condiția ca această tehnologie să respecte următoarele cerințe:

(a) să fie instalată la autoturisme (M_1) sau la vehicule utilitare ușoare (N_1) cu motoare cu ardere internă pe benzină sau motorină (vehicule din categoriile M_1 și N_1 cu motor cu ardere internă convențional) sau la vehicule electrice hibride neîncărcabile din exterior din categoria M_1 sau N_1, pentru care pot fi utilizate valori măsurate și necorectate ale consumului de combustibil și ale emisiilor de CO_2 în conformitate cu anexa 8 la Regulamentul nr. 101 al Comisiei Economice pentru Europa a Organizației Națiunilor Unite;

(b) randamentul său, care este produsul dintre randamentul starter-alternatorului de 48 volți și randamentul convertorului de 48 volți/12 volți DC/DC, determinat conform punctului 3.3 din anexa la Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/313 sau conform punctului 3.3 din anexa la Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/314, să fie de cel puțin:

   (i) 73,8 % pentru vehiculele alimentate cu benzină, altele decât cele cu turbocompresor;

   (ii) 73,4 % pentru vehiculele cu turbocompresor alimentate cu benzină;

   (iii) 74,2 % pentru vehiculele alimentate cu motorină.

Articolul 2

Cererea de certificare a reducerii emisiilor de CO_2

(1) Un producător poate solicita unei autorități de omologare de tip certificarea reducerii emisiilor de CO_2 obținute prin utilizarea tehnologiei aprobate în conformitate cu articolul 1 („tehnologia inovatoare”), făcând referire la prezenta decizie.

(2) Producătorul se asigură că cererea de certificare este însoțită de un raport de verificare elaborat de un organism independent și certificat, care confirmă că tehnologia respectă cerințele de la articolul 1 literele (a) și (b).

(3) Dacă reducerea emisiilor a fost certificată în conformitate cu articolul 3, producătorul se asigură că reducerea certificată a emisiilor de CO_2 și codul de ecoinovație menționat la articolul 4 alineatul (1) sunt înscrise în certificatul de conformitate al vehiculelor respective.

Articolul 3

Certificarea reducerii emisiilor de CO_2

(1) Autoritatea de omologare de tip se asigură că reducerea emisiilor de CO_2 obținută prin utilizarea tehnologiei inovatoare a fost determinată cu ajutorul metodologiei stabilite la punctele 3, 5 și 6 din anexa la Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/313, în cazul vehiculelor utilitare ușoare, sau la punctele 3, 5 și 6 din anexa la Decizia de punere în aplicare (UE) 2019/314, în cazul autoturismelor.

(2) Dacă un producător solicită, pentru o versiune a unui vehicul, certificarea reducerii emisiilor de CO_2 pentru mai multe tipuri de starter-alternatoare de 48 volți combinate cu un convertor de 48 volți/12 volți DC/DC, autoritatea de omologare stabilește care dintre starter-alternatoarele de 48 volți testate, combinat cu un convertor de 48 volți/12 volți DC/DC, asigură cea mai mică reducere a emisiilor de CO_2. Valoarea respectivă se utilizează în scopul menționat la alineatul (4).

(3) Autoritatea de omologare de tip înscrie în documentația de omologare de tip relevantă reducerea certificată a emisiilor de CO_2 determinată în conformitate cu alineatele (1) și (2) și codul de ecoinovație menționat la articolul 4 alineatul (1).

(4) Autoritatea de omologare de tip consemnează toate elementele luate în considerare pentru certificare într-un raport de testare, pe care îl păstrează împreună cu raportul de verificare menționat la articolul 2 alineatul (2), și pune informațiile respective la dispoziția Comisiei, la cererea acesteia.

(5) Autoritatea de omologare de tip certifică reducerea emisiilor de CO_2 obținută prin utilizarea tehnologiei inovatoare, numai dacă constată că tehnologia îndeplinește cerințele de la articolul 1 literele (a) și (b) și dacă reducerea emisiilor de CO_2 asigurată este mai mare sau egală cu 1 g CO_2/km, după cum se specifică la articolul 9 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 725/2011, în cazul autoturismelor, sau la articolul 9 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 427/2014, în cazul vehiculelor utilitare ușoare.

Articolul 4

Codul de ecoinovație

(1) Se atribuie codul de ecoinovație 31 pentru tehnologia inovatoare aprobată prin prezenta decizie.

(2) Reducerea certificată a emisiilor de CO_2 înregistrată în legătură cu acest cod de ecoinovație poate fi luată în considerare numai la calculul mediei emisiilor specifice ale producătorilor pentru anul calendaristic 2020.

Articolul 5

Intrare în vigoare

Prezenta decizie intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Adoptată la Bruxelles, 24 iulie 2020.

Pentru Comisie
Președintele
Ursula VON DER LEYEN