PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2022/252

ze dne 21. února 2022,

kterým se mění prováděcí rozhodnutí (EU) 2020/1167 za účelem stanovení požadavků na zkoušení, které se použijí na účinný 48voltový motorgenerátor ve spojení s 48 V/12 V DC/DC měničem integrovaný v pouzdře převodovky

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 ze dne 17. dubna 2019, kterým se stanoví výkonnostní normy pro emise CO_2 pro nové osobní automobily a pro nová lehká užitková vozidla a kterým se zrušují nařízení (ES) č. 443/2009 a (EU) č. 510/2011 ([1]), a zejména na čl. 11 odst. 4 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

(1) Dne 24. května 2021 předložil dodavatel ZF Friedrichshafen AG (dále jen „žadatel“) žádost o schválení technologie použité v účinném 48voltovém motorgenerátoru s 48 V/12 V DC/DC měničem pro použití v některých hybridních elektrických osobních automobilech a lehkých užitkových vozidlech s jiným než externím nabíjením (NOVC-HEV) jako inovativní technologie.

(2) Technologie použitá v účinných 48voltových motorgenerátorech s 48 V/12 V DC/DC měničem pro použití v NOVC-HEV téhož typu, na jaký odkazuje žadatel, byla schválena jako inovativní technologie podle nařízení (EU) 2019/631 prováděcím rozhodnutím Komise (EU) 2020/1167 ([2]).

(3) Technologie specifikovaná žadatelem v žádosti je motorgenerátor, který je přímo připojen na vstupní hřídel převodovky, tj. „integrovaný startér-generátor“, což umožňuje snížit mechanické ztráty, k nimž dochází mezi zdrojem pohonu a generátorem. Pracuje pouze v rozsahu otáček spalovacího motoru.

(4) Bylo zjištěno, že technologie specifikovaná žadatelem vykazuje vysokou úroveň účinnosti, a mělo by se mít za to, že poskytuje stejnou funkci jako technologie schválená prováděcím rozhodnutím (EU) 2020/1167. Měla by být tedy považována za inovativní technologii, pro niž lze použít kód ekologické inovace 32.

(5) Lze použít zkušební metodiku stanovenou v prováděcím rozhodnutí (EU) 2020/1167, až na otáčky a na frekvence provozních bodů, které se mají použít pro měření účinnosti motorgenerátoru a které je třeba upravit s ohledem na zvláštní technické vlastnosti technologie specifikované žadatelem.

(6) Zkušební metodika stanovená v příloze prováděcího rozhodnutí (EU) 2020/1167 by proto měla být odpovídajícím způsobem změněna,

([1]) Úř. věst. L 111, 25.4.2019, s. 13.

([2]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2020/1167 ze dne 6. srpna 2020 o schválení technologie použité v účinném 48voltovém motorgenerátoru ve spojení s 48 V/12 V DC/DC měničem pro použití v konvenčních spalovacích motorech a některých hybridních elektrických osobních automobilech a lehkých užitkových vozidlech jako inovativní technologie podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2019/631 (Úř. věst. L 258, 7.8.2020, s. 15).

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Příloha prováděcího rozhodnutí (EU) 2020/1167 se mění v souladu s přílohou tohoto rozhodnutí.

Článek 2

Toto rozhodnutí vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

V Bruselu dne 21. února 2022.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

PŘÍLOHA

Příloha prováděcího rozhodnutí (EU) 2020/1167 se mění takto:

1) bod 2.1 se mění takto:

a) druhý a třetí pododstavec se nahrazují tímto:

„Výrobce poskytne schvalovacímu orgánu důkazy, že rozmezí otáček 48voltového motorgenerátoru jsou stejná jako rozmezí otáček uvedená v tabulce 1 nebo tabulce 1a nebo jim jsou rovnocenná.

Účinnost 48voltového motorgenerátoru se určí na základě měření v každém provozním bodě uvedeném v tabulce 1 nebo tabulce 1a.“;

b) vkládá se nový pátý pododstavec, který zní:

„Je-li motorgenerátor namontován v osobních automobilech nebo lehkých užitkových vozidlech, které splňují požadavky stanovené v čl. 1 písm. a) bodě ii), a je připojen přímo ke vstupnímu hřídeli převodovky, tj. jako integrovaný startér-generátor, otáčky a frekvence provozních bodů se stanoví v souladu s tabulkou 1a.“;

c) za tabulku 1 se vkládá nová tabulka 1a:

„Tabulka 1a

Provozní body

Provozní bod i	Doba do stabilizace [s]	Otáčky n_i [min^{-1}]	Frekvence provozních bodů h_i
1	1 200	950	0,30
2	1 200	1 250	0,50
3	600	1 550	0,16
4	300	1 850	0,04“