KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2022/252

af 21. februar 2022

om ændring af gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1167 med henblik på at præcisere de prøvningskrav, der skal anvendes på effektive 48 V-motorgeneratorer, som er integreret i transmissionshuset og kombineret med en 48 V/12 V-jævnstrømsomformer

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 af 17. april 2019 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers og nye lette erhvervskøretøjers CO_2-emissioner og om ophævelse af forordning (EF) nr. 443/2009 og (EU) nr. 510/2011 ([1]), og særlig artikel 11, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den 24. maj 2021 indgav leverandøren ZF Friedrichshafen AG (»ansøgeren«) en ansøgning om godkendelse som en innovativ teknologi af en teknologi, der anvendes i effektive 48 V-motorgeneratorer med en 48 V/12 V-jævnstrømsomformer til brug i visse personbiler og lette erhvervskøretøjer med hybridmotor med ikke-ekstern opladning (NOVC-HEV'er).

(2) Den teknologi, der anvendes i effektive 48 V-motorgeneratorer med en 48 V/12 V-jævnstrømsomformer til brug i samme type NOVC-HEV'er, som ansøgeren henviser til, er blevet godkendt som en innovativ teknologi i henhold til forordning (EU) 2019/631 ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1167 ([2]).

(3) Den teknologi, som ansøgeren beskriver i sin ansøgning, er en motorgenerator, der er direkte forbundet med indgangsakslen, dvs. en »integreret startgenerator«, som gør det muligt at reducere de mekaniske tab, der finder sted mellem drivkilden og generatoren. Den fungerer kun inden for forbrændingsmotorens motorhastighedsområde.

(4) Den teknologi, som ansøgeren har beskrevet, har vist sig at give en høj virkningsgrad og bør anses for at have den samme funktion som den, der blev godkendt ved gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1167. Den bør derfor betragtes som en innovativ teknologi, som miljøinnovationskode 32 kan anvendes på.

(5) Prøvningsmetoden i gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1167 finder anvendelse, bortset fra de omdrejningsfrekvenser og driftspunktfrekvenser, der skal anvendes til måling af motorgeneratorens virkningsgrad, eftersom disse skal tilpasses i lyset af de særlige tekniske egenskaber ved den teknologi, der er beskrevet af ansøgeren.

(6) Den prøvningsmetode, der er fastsat i bilaget til gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1167, bør derfor ændres —

([1]) EUT L 111 af 25.4.2019, s. 13.

([2]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1167 af 6. august 2020 om godkendelse af den teknologi, der anvendes i effektive 48 V-motorgeneratorer kombineret med en 48 V/12 V-jævnstrømsomformer til brug i konventionelle forbrændingsmotorer og visse personbiler og lette erhvervskøretøjer med hybridmotor som en innovativ teknologi i medfør af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2019/631 (EUT L 258 af 7.8.2020, s. 15).

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Bilaget til gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1167 ændres som angivet i bilaget til nærværende afgørelse.

Artikel 2

Denne afgørelse træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 21. februar 2022.

På Kommissionens vegne
Ursula VON DER LEYEN
Formand

BILAG

I bilaget til gennemførelsesafgørelse (EU) 2020/1167 foretages følgende ændringer:

1. I punkt 2.1 foretages følgende ændringer:

a) Andet og tredje afsnit affattes således:

»Fabrikanten skal dokumentere over for den typegodkendende myndighed, at 48 V-motorgeneratorens omdrejningsfrekvensområder er de samme som eller svarer til dem, der er anført i tabel 1 eller tabel 1a.

Virkningsgraden af 48 V-motorgeneratoren bestemmes på grundlag af målinger i hvert af de driftspunkter, der er anført i tabel 1 eller tabel 1a.«

b) følgende indsættes som femte afsnit:

»Hvis motorgeneratoren er monteret i personbiler eller lette erhvervskøretøjer, som opfylder kravene i artikel 1, litra a), nr. ii), og er direkte forbundet med indgangsakslen, dvs. som en integreret startgenerator, fastsættes omdrejningsfrekvenserne og driftspunktfrekvenserne i overensstemmelse med tabel 1a.«

c) Efter tabel 1 indsættes følgende tabel 1a:

»Tabel 1a

Driftspunkter

Driftspunkt i	Holdetid [s]	Omdrejningsfrekvens n_i [min^{-1}]	Driftspunktfrekvens 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«