

BESLUITEN

UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2020/174 VAN DE COMMISSIE

van 6 februari 2020

betreffende de goedkeuring van de in efficiënte alternatoren van 12 V gebruikte technologie voor bepaalde personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen als innoverende technologie uit hoofde van Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad

(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 CO₂-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 12 april 2019 hebben de fabrikanten Toyota Motor Europe NV/SA, Opel Automobile GmbH — PSA, FCA Italy S.p.A., Automobile Citroën, Automobile Peugeot, PSA Automobiles SA, Mitsubishi Electric Corporation, Audi AG, Ford Werke GmbH, Jaguar Land Rover Ltd, Hyundai Motor Europe Technical Center GmbH, Bayerische Motoren Werke AG, Renault SA, Honda Motor Europe Ltd, Volkswagen AG, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Daimler AG, Denso Corporation en SEG Automotive Germany GmbH een gezamenlijke aanvraag ingediend ("de aanvraag") voor de goedkeuring als innoverende technologie van de in efficiënte alternatoren van 12 V gebruikte technologie voor personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen met aandrijving door een verbrandingsmotor.
- (2) De aanvraag is 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" (versie van juli 2018) ⁽⁴⁾. Overeenkomstig artikel 11, lid 3, van Verordening (EU) 2019/631 ging de aanvraag vergezeld van een verificatierapport van een onafhankelijke en gecertificeerde instantie.
- (3) De in efficiënte alternatoren van 12 V gebruikte technologie waarbij mechanische energie met een bepaalde omzettingrendement wordt omgezet in elektrische energie is bij de Uitvoeringsbesluiten 2013/341/EU ⁽⁵⁾,

⁽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 CO₂-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 CO₂-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 CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken (PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1) <https://circabc.europa.eu/w/browse/f3927eae-29f8-4950-b3b3-d2e700598b52>

⁽⁵⁾ Uitvoeringsbesluit 2013/341/EU van de Commissie van 27 juni 2013 betreffende de goedkeuring van de Valeo Efficient Generation Alternator als innoverende technologie ter beperking van de CO₂-emissies van personenauto's uit hoofde van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 179 van 29.6.2013, blz. 98).

2014/465/EU ⁽⁶⁾, (EU) 2015/158 ⁽⁷⁾, (EU) 2015/295 ⁽⁸⁾, (EU) 2015/2280 ⁽⁹⁾ en (EU) 2016/588 ⁽¹⁰⁾ van de Commissie reeds goedgekeurd voor personenauto's en bij Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1876 van de Commissie ⁽¹¹⁾ voor lichte bedrijfsvoertuigen (hierna gezamenlijk "eerdere uitvoeringsbesluiten tot goedkeuring" genoemd) als innoverende technologie die de CO₂-emissies kan beperken op een manier die niet kan worden gemeten met de emissietest volgens de in Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie ⁽¹²⁾ vastgestelde nieuwe Europese rijcyclus.

- (4) In de aanvraag wordt echter verwezen naar de nieuwe standaardtestprocedure, de wereldwijd geharmoniseerde testprocedure voor lichte voertuigen (WLTP), die is vastgesteld bij Verordening (EU) 2017/1151 van de Commissie ⁽¹³⁾, en er wordt aangetoond dat de WLTP-emissietest evenmin geschikt is om de CO₂-besparingen als gevolg van de in efficiënte alternatoren van 12 V gebruikte technologie te meten.
- (5) Op basis van de ervaring die is opgedaan bij de beoordeling van aanvragen betreffende technologieën die bijdragen tot een groter rendement van alternatoren, in het kader van de eerdere uitvoeringsbesluiten tot goedkeuring, alsook op basis van de bij de aanvraag gevoegde verslagen en andere informatie, is bevredigend en overtuigend aangetoond dat de in efficiënte alternatoren van 12 V gebruikte technologie voldoet aan de in artikel 11, lid 2, van Verordening (EU) 2019/631 vastgestelde criteria en aan de in artikel 9, lid 1, onder b), van de Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 725/2011 en (EU) nr. 427/2014 vastgestelde criteria om in aanmerking te komen.
- (6) In de aanvraag wordt een methode beschreven voor het testen van de CO₂-besparingen als gevolg van het gebruik van de technologie in alternatoren van 12 V in personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen. Naast de verwijzing naar de WLTP wijkt de methode af van de testmethode die in de eerdere uitvoeringsbesluiten tot goedkeuring is beschreven, met name wat de definitie van energieverbruik, de definitie van de gemiddelde snelheid en het gebruik van een inlooppcedure betreft.
- (7) Het is wenselijk de definities van energieverbruik en de gemiddelde snelheid aan te passen teneinde rekening te houden met de WLTP. Wat de toevoeging van een inlooppcedure voor de alternator aan de testmethode betreft, bevat de aanvraag echter onvoldoende nauwkeurige informatie over de wijze waarop dergelijke inlooppcedures moeten worden uitgevoerd en de inloopeffecten in aanmerking moeten worden genomen. In de bestaande testmethode, zoals uiteengezet in de eerdere uitvoeringsbesluiten tot goedkeuring, is bovendien al vastgelegd dat

⁽⁶⁾ Uitvoeringsbesluit 2014/465/EU van de Commissie van 16 juli 2014 betreffende de goedkeuring van de efficiënte alternator van DENSO als innoverende technologie ter beperking van de CO₂-emissies van personenauto's uit hoofde van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad en tot wijziging van Uitvoeringsbesluit 2013/341/EU van de Commissie (PB L 210 van 17.7.2014, blz. 17).

⁽⁷⁾ Uitvoeringsbesluit (EU) 2015/158 van de Commissie van 30 januari 2015 betreffende de goedkeuring van twee hoogrendementsalternatoren van Robert Bosch GmbH als innoverende technologieën ter beperking van de CO₂-emissies van personenauto's uit hoofde van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 26 van 31.1.2015, blz. 31).

⁽⁸⁾ Uitvoeringsbesluit (EU) 2015/295 van de Commissie van 24 februari 2015 betreffende de goedkeuring van de efficiënte alternator MELCO GXi als innoverende technologie ter beperking van de CO₂-emissies van personenauto's uit hoofde van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 53 van 25.2.2015, blz. 11).

⁽⁹⁾ Uitvoeringsbesluit (EU) 2015/2280 van de Commissie van 7 december 2015 betreffende de goedkeuring van de efficiënte alternator van DENSO als innoverende technologie ter beperking van de CO₂-emissies van personenauto's uit hoofde van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 322 van 8.12.2015, blz. 64).

⁽¹⁰⁾ Uitvoeringsbesluit (EU) 2016/588 van de Commissie van 14 april 2016 betreffende de goedkeuring van efficiënte alternatoren van 12 V als innoverende technologie ter beperking van de CO₂-emissies van personenauto's uit hoofde van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 101 van 16.4.2016, blz. 25).

⁽¹¹⁾ Uitvoeringsbesluit (EU) 2018/1876 van de Commissie van 29 november 2018 betreffende de goedkeuring van de in efficiënte alternatoren van 12 V gebruikte technologie voor conventionele door een verbrandingsmotor aangedreven lichte bedrijfsvoertuigen als innoverende technologie ter beperking van de CO₂-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen uit hoofde van Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 306 van 30.11.2018, blz. 53).

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ 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).

dergelijke effecten in voorkomend geval in aanmerking kunnen worden genomen door de eis dat het rendement van de alternator minstens vijf keer moet worden gemeten. Aangezien het rendement van alternatoren wordt bepaald op basis van het gemiddelde van de meetresultaten, kunnen de inloopeffecten, zowel positieve als 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, zoals in de aanvraag is voorgesteld.

- (8) Ook is het wenselijk het omzettingsrendement te handhaven op de niveaus die reeds bij de eerdere uitvoeringsbesluiten tot goedkeuring zijn goedgekeurd, aangezien er geen bewijzen zijn geleverd dat de alternatoren met een lagere omzettingsrendementsfactor voldoen aan de in artikel 2, lid 2, onder a), van de Uitvoeringsverordeningen (EU) nr. 725/2011 en (EU) nr. 427/2014 vastgestelde marktpenetratie-eis.
- (9) Gezien bovenstaande overwegingen moet de aangepaste testmethode als passend worden beschouwd voor het bepalen van de CO₂-besparingen als gevolg van de betreffende innoverende technologie.
- (10) De fabrikanten moeten de mogelijkheid krijgen om bij een typegoedkeuringsinstantie een aanvraag in te dienen voor de certificering van CO₂-besparingen als gevolg van het gebruik van de technologie in efficiënte alternatoren van 12 V die voldoet aan de in dit besluit vastgestelde voorwaarden. De fabrikanten moeten hiertoe bij de aanvraag voor certificering een verificatierapport van een onafhankelijke en gecertificeerde instantie voegen, waarin wordt bevestigd dat de in efficiënte alternatoren van 12 V gebruikte technologie voldoet aan de in dit besluit vastgestelde voorwaarden en dat de besparingen zijn bepaald overeenkomstig de in dit besluit uiteengezette testmethode.
- (11) Met het oog op een bredere toepassing van efficiënte alternatoren van 12 V in nieuwe voertuigen moet een fabrikant ook de mogelijkheid krijgen om één enkele aanvraag in te dienen voor de certificering van de CO₂-besparingen van meerdere efficiënte alternatoren van 12 V. Het is echter passend te waarborgen dat, wanneer van deze mogelijkheid wordt gebruikgemaakt, een mechanisme wordt toegepast waarmee alleen de toepassing van de efficiëntste alternatoren wordt gestimuleerd.
- (12) De typegoedkeuringsinstantie moet nauwkeurig nagaan of aan de in dit besluit vastgestelde voorwaarden voor het certificeren van de CO₂-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 en dat dit testrapport samen met het verificatierapport wordt bewaard en dat deze informatie op verzoek aan de Commissie ter beschikking wordt gesteld.
- (13) 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 ⁽¹⁴⁾ in de desbetreffende typegoedkeuringsdocumenten moet worden vermeld, moet aan de innoverende technologie een individuele code worden toegekend.
- (14) Vanaf 2021 moet worden nagegaan of de fabrikanten hun specifieke CO₂-emissiedoelstellingen behalen op basis van de overeenkomstig de WLTP vastgestelde CO₂-emissies. De CO₂-besparingen als gevolg van de innovatieve technologie die overeenkomstig dit besluit zijn gecertificeerd, mogen derhalve met ingang van het kalenderjaar 2021 in aanmerking worden genomen voor de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies van de fabrikant,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Innoverende technologie

De in efficiënte alternatoren van 12 V gebruikte technologie voor de omzetting van mechanische energie in elektrische energie wordt goedgekeurd als innoverende technologie in de zin van artikel 11 van Verordening (EU) 2019/631, aangezien de in Verordening (EU) 2017/1151 beschreven standaardtestprocedure niet op de technologie van toepassing is, mits de innoverende technologie aan de volgende voorwaarden voldoet:

- a) de technologie is gemonteerd in door een verbrandingsmotor aangedreven personenauto's (M₁) en lichte bedrijfsvoertuigen (N₁);

⁽¹⁴⁾ 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).

- b) de technologie wordt uitsluitend gebruikt voor het opladen van de voertuigaccu en voor de voeding van het elektrisch systeem van het voertuig terwijl de verbrandingsmotor draait;
- c) de technologie heeft een rendement, d.w.z. een omzettingfactor voor de omzetting van mechanische energie in elektrische energie, van ten minste:
 - i) 73,8 % voor andere benzinevoertuigen dan die met turbomotor,
 - ii) 73,4 % voor benzinevoertuigen met turbomotor,
 - iii) 74,2 % voor dieselveertuigen.

Artikel 2

Aanvraag voor certificering van CO₂-besparingen

1. Een fabrikant kan op grond van dit besluit bij een typegoedkeuringsinstantie een aanvraag indienen tot certificering van de CO₂-besparingen als gevolg van het gebruik van de overeenkomstig artikel 1 goedgekeurde technologie ("de technologie") in een of meer efficiënte alternatoren van 12 V.
2. De fabrikant zorgt ervoor dat de aanvraag tot certificering vergezeld gaat van een verificatierapport van een onafhankelijke en gecertificeerde instantie waarin wordt bevestigd dat aan de voorwaarden van artikel 1 is voldaan.
3. Indien de besparingen overeenkomstig artikel 3 zijn gecertificeerd, zorgt de fabrikant ervoor dat de gecertificeerde CO₂-besparingen en de in artikel 4, lid 1, bedoelde eco-innovatiecode worden opgenomen in de conformiteitscertificaten van de desbetreffende voertuigen.

Artikel 3

Certificering van CO₂-besparingen

1. De typegoedkeuringsinstantie zorgt ervoor dat de CO₂-besparingen als gevolg van het gebruik van de innoverende technologie volgens de in de bijlage beschreven methode worden vastgesteld.
2. Wanneer een fabrikant met betrekking tot één voertuigversie certificering aanvraagt van de CO₂-besparingen als gevolg van het gebruik van de technologie in meer dan één efficiënte alternator van 12 V, bepaalt de typegoedkeuringsinstantie welke van de geteste efficiënte alternatoren van 12 V de laagste CO₂-besparingen oplevert. Deze waarde wordt gebruikt voor de toepassing van lid 3.
3. De typegoedkeuringsinstantie registreert de gecertificeerde CO₂-besparingen die zijn vastgesteld overeenkomstig lid 1 of lid 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 het in artikel 2, lid 2, bedoelde verificatierapport, en stelt deze informatie op verzoek aan de Commissie ter beschikking.
5. De typegoedkeuringsinstantie certificeert alleen CO₂-besparingen als zij van oordeel is dat de in de efficiënte alternator(en) van 12 V gebruikte technologie voldoet aan de in artikel 1 vastgestelde voorwaarden en als de bereikte CO₂-besparingen minstens 0,5 g CO₂/km bedragen, zoals bedoeld in artikel 9, lid 1, onder b), van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 voor personenauto's of van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 427/2014 voor lichte bedrijfsvoertuigen vastgestelde drempels.

Artikel 4

Eco-innovatiecode

1. Aan de bij dit besluit goedgekeurde innoverende technologie wordt eco-innovatiecode 29 toegewezen.
2. De gecertificeerde CO₂-besparingen die onder verwijzing naar die eco-innovatiecode worden geregistreerd, kunnen met ingang van het kalenderjaar 2021 in aanmerking worden genomen voor de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van fabrikanten.

*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, 6 februari 2020.

Voor de Commissie

De voorzitter

Ursula VON DER LEYEN

—