

**DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2022/252****z dnia 21 lutego 2022 r.****zmieniająca decyzję wykonawczą (UE) 2020/1167 w celu określenia wymogów dotyczących badań, które należy stosować do wysokosprawnego 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego zintegrowanego z obudową przekładni i połączonego z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631 z dnia 17 kwietnia 2019 r. określające normy emisji CO<sub>2</sub> dla nowych samochodów osobowych i dla nowych lekkich pojazdów użytkowych oraz uchylające rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i (UE) nr 510/2011 <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 11 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 24 maja 2021 r. dostawca ZF Friedrichshafen AG („wnioskodawca”) złożył wniosek o zatwierdzenie, jako technologii innowacyjnej, technologii stosowanej w wysokosprawnym 48-woltowym zespole silnikowo-prądnicowym połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC przeznaczonym do stosowania w niektórych hybrydowych samochodach osobowych z napędem elektrycznym niedoładowywanych zewnętrznie i lekkich pojazdach użytkowych (NOVC-HEV).
- (2) Technologia stosowana w 48-woltowych wysokosprawnych zespołach silnikowo-prądnicowych połączonych z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC przeznaczonych do stosowania w tym samym typie pojazdów NOVC-HEV, o którym mówi wnioskodawca, została zatwierdzona jako technologia innowacyjna na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/631 decyzją wykonawczą Komisji (UE) 2020/1167 <sup>(2)</sup>.
- (3) Technologia określona przez wnioskodawcę we wniosku to zespół silnikowo-prądnicowy, który jest bezpośrednio podłączony do wału wejściowego przekładni, tj. „zintegrowany prądorozrusznik”, który pozwala na zmniejszenie strat mechanicznych występujących między źródłem napędu a prądnicą. Działa on wyłącznie w zakresie prędkości obrotowej silnika spalinowego wewnętrznego spalania.
- (4) Stwierdzono, że technologia określona przez wnioskodawcę zapewnia wysoki poziom efektywności i należy ją uznać za zapewniającą taką samą funkcjonalność jak technologia zatwierdzona decyzją wykonawczą (UE) 2020/1167. Należy ją zatem uznać za technologię innowacyjną, do której można zastosować kod ekoinnowacji 32.
- (5) Zastosowanie ma metoda badania określona w decyzji wykonawczej (UE) 2020/1167, z wyjątkiem częstotliwości obrotowych i częstotliwości punktów roboczych do stosowania w pomiarze sprawności zespołu silnikowo-prądnicowego, które należy dostosować z uwagi na szczególne właściwości techniczne określonej przez wnioskodawcę technologii.
- (6) Należy zatem odpowiednio zmienić metodę badań określoną w załączniku do decyzji wykonawczej (UE) 2020/1167,

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 111 z 25.4.2019, s. 13.<sup>(2)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2020/1167 z dnia 6 sierpnia 2020 r. w sprawie zatwierdzenia, na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/631, technologii stosowanej w 48-woltowym wysokosprawnym zespole silnikowo-prądnicowym połączonym z przetwornikiem 48 V/12 V DC/DC przeznaczonym do stosowania w samochodach osobowych z konwencjonalnym silnikiem spalinowym i określonych hybrydowych samochodach osobowych z napędem elektrycznym oraz lekkich pojazdach użytkowych jako technologii innowacyjnej (Dz.U. L 258 z 7.8.2020, s. 15).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

*Artykuł 1*

W załączniku do decyzji wykonawczej (UE) 2020/1167 wprowadza się zmiany zgodnie z załącznikiem do niniejszej decyzji.

*Artykuł 2*

Niniejsza decyzja wchodzi w życie dwudziestego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 21 lutego 2022 r.

W imieniu Komisji  
Ursula VON DER LEYEN  
Przewodnicząca

---

## ZAŁĄCZNIK

W załączniku do decyzji wykonawczej (UE) 2020/1167 wprowadza się następujące zmiany:

1) w pkt 2.1 wprowadza się następujące zmiany:

a) akapity drugi i trzeci otrzymują brzmienie:

„Producent musi dostarczyć organowi udzielającemu homologacji typu dowody potwierdzające, że zakresy częstotliwości 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego są takie same, jak wartości podane w tabeli 1 lub tabeli 1a, lub równoważne.

Sprawność 48-woltowego zespołu silnikowo-prądnicowego określa się na podstawie pomiarów przeprowadzonych w każdym z punktów pracy wymienionych w tabeli 1 lub tabeli 1a.”;

b) dodaje się akapit piąty w brzmieniu:

„Jeżeli zespół silnikowo-prądnicowy jest zamontowany w samochodach osobowych lub lekkich pojazdach użytkowych, które spełniają wymogi określone w art. 1 lit. a) ppkt (ii), i jest bezpośrednio podłączony do wału wejściowego przekładni, tj. jako zintegrowany prądorozrusznik, częstotliwości obrotowe i częstotliwości punktów pracy ustala się zgodnie z tabelą 1a.”;

c) po tabeli 1 wprowadza się tabelę 1a:

„Tabela 1a

**Punkty pracy**

Punkt pracy $i$	Czas utrzymywania [s]	Częstotliwość obrotowa $n_i$ [ $\text{min}^{-1}$ ]	Częstotliwość punktów pracy $h_i$
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”