

# DECYZJE

## DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI

z dnia 16 lipca 2014 r.

**w sprawie zatwierdzenia wysokosprawnego alternatora DENSO jako technologii innowacyjnej umożliwiającej zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 oraz zmieniająca decyzję wykonawczą Komisji 2013/341/UE**

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2014/465/UE)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> z lekkich pojazdów dostawczych <sup>(1)</sup>, w szczególności jego art. 12 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 31 października 2013 r. dostawca DENSO Corporation („wnioskodawca”) złożył wniosek o zatwierdzenie wysokosprawnego alternatora DENSO („DENSO Efficient Alternator”) jako technologii innowacyjnej. Kompletność wniosku oceniono zgodnie z art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011 <sup>(2)</sup>. Komisja stwierdziła, że w pierwotnym wniosku brakuje określonych istotnych informacji i zwróciła się do wnioskodawcy o ich uzupełnienie. Wnioskodawca dostarczył te informacje w dniu 30 stycznia 2014 r. Ustalono, że wniosek jest kompletny, a okres przeznaczony na ocenę Komisji rozpoczął się w dniu następującym po terminie urzędowego otrzymania wniosku, tj. w dniu 31 stycznia 2014 r.
- (2) Wniosek poddano ocenie zgodnie z art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009, rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 725/2011 oraz wytycznymi technicznymi dotyczącymi przygotowania wniosków o zatwierdzenie technologii innowacyjnych na podstawie rozporządzenia (WE) nr 443/2009 (wytycznymi technicznymi) <sup>(3)</sup>.
- (3) Wniosek odnosi się do wysokosprawnego alternatora DENSO na potrzeby klas prądu 150A, 180A i 210A. Sprawność alternatora, ustalona zgodnie z podejściem VDA opisanym w pkt 5.1.2 załącznika I do wytycznych technicznych, wynosi co najmniej 77 %. We wspomnianym podejściu uwzględnia się metodykę badań określoną w normie międzynarodowej ISO 8854:2012 <sup>(4)</sup>. Alternator wnioskodawcy posiada zwiększoną sprawność w porównaniu z alternatorem bazowym dzięki zmniejszeniu trzech następujących strat: strat związanych z procesem prostowania poprzez optymalizację procesu prostowania dzięki zastosowaniu modułu „MOSFET”, tj. zastosowaniu tranzystora polowego typu metal–tlenek–półprzewodnik; strat w żelazie w stojanie poprzez zastosowanie cienkolaminowanego rdzenia wykonanego ze stali magnetycznej; oraz strat w miedzi w stojanie poprzez zastosowanie „przewodnika segmentowego”, który ma wyższy współczynnik przestrzenny i krótszą końcówkę cewki. Technologia ta różni się zatem od „Valeo Efficient Generation Alternator” zatwierdzonego jako technologia innowacyjna decyzją wykonawczą Komisji 2013/341/UE <sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

<sup>(2)</sup> Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 725/2011 z dnia 25 lipca 2011 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 194 z 26.7.2011, s. 19).

<sup>(3)</sup> [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/guidelines\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/guidelines_en.pdf)

<sup>(4)</sup> ISO 8854. Pojazdy drogowe — Alternatory z regulatorami — Metody testów i wymogi ogólne Nr referencyjny ISO 8854:2012(E).

<sup>(5)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji 2013/341/UE z dnia 27 czerwca 2013 r. w sprawie zatwierdzenia wysokosprawnego alternatora Valeo („Valeo Efficient Generation Alternator”) jako technologii innowacyjnej umożliwiającej zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 179 z 29.6.2013, s. 98).

- (4) Komisja uważa, że informacje podane we wniosku wykazują, że warunki i kryteria, o których mowa w art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 oraz w art. 2 i 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011, zostały spełnione.
- (5) Wnioskodawca wykazał, że ten rodzaj wysokosprawnego alternatora opisany w przedmiotowym wniosku był stosowany w nie więcej niż 3 % nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w roku referencyjnym 2009.
- (6) W celu określenia oszczędności CO<sub>2</sub> uzyskanych dzięki technologii innowacyjnej po zainstalowaniu jej w pojeździe konieczne jest zdefiniowanie pojazdu referencyjnego, względem którego należy porównać sprawność pojazdu wyposażonego w technologię innowacyjną, zgodnie z art. 5 i 8 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011. Komisja uważa, że w przypadku zainstalowania technologii innowacyjnej w nowym typie pojazdu za odpowiednią technologię referencyjną należy uznać alternator o sprawności 67 %. W przypadku gdy wysokosprawny alternator DENSO jest zamontowany w istniejącym typie pojazdu, technologią referencyjną powinien być alternator zastosowany w najnowszej wersji tego typu wprowadzonej do obrotu.
- (7) Wnioskodawca przedstawił metodę badania ograniczenia emisji CO<sub>2</sub>, która obejmuje wzory zgodne ze wzorami opisanymi w wytycznych technicznych dotyczących uproszczonego podejścia w odniesieniu do wysokosprawnych alternatorów. Komisja uznaje, że metodyka testów zapewni możliwe do zweryfikowania, powtarzalne i porównywalne wyniki testów i że umożliwia ona wykazanie w wiarygodny sposób istotnych pod względem statystycznym korzyści w postaci zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> wynikających z technologii innowacyjnej zgodnie z art. 6 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011.
- (8) Komisja zauważa, że wnioskodawca w swojej metodyce wykorzystał wzór do obliczania standardowego odchylenia wartości sprawności alternatora, który zwiększa dokładność wyniku w porównaniu ze wzorem (1) w metodyce określonej w załączniku do decyzji wykonawczej 2013/341/UE. Metodyka badań wnioskodawcy i wzory na obliczanie oszczędności CO<sub>2</sub> są we wszystkich innych aspektach identyczne z metodyką określoną we wspomnianej decyzji wykonawczej. W rezultacie Komisja uważa, że metodyka Komisji określona w decyzji wykonawczej 2013/341/UE powinna być stosowana do określania zmniejszenia emisji CO<sub>2</sub> wynikającego z zastosowania wysokosprawnego alternatora DENSO. W związku ze zwiększoną dokładnością wynikającą z obliczenia standardowego odchylenia zaproponowanego przez Denso, należy jednakże odpowiednio skorygować wzór (1) określony w załączniku do decyzji wykonawczej 2013/341/UE. Korekta nie powinna wpłynąć na jakiegokolwiek oszczędności CO<sub>2</sub> certyfikowane za pomocą metodyki określonej w decyzji wykonawczej 2013/341/UE przed wejściem w życie niniejszej decyzji wykonawczej.
- (9) W tym kontekście Komisja uznaje, że wnioskodawca wykazał w sposób zadowalający, że zmniejszenie emisji uzyskane dzięki technologii innowacyjnej wynosi co najmniej 1 g CO<sub>2</sub>/km.
- (10) Komisja zauważa, że oszczędności wynikające z technologii innowacyjnej mogą być częściowo wykazane w ramach standardowego cyklu badań i dlatego ostateczną łączną wartość oszczędności do poświadczenia należy ustalić zgodnie z art. 8 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011.
- (11) Komisja stwierdza, że sprawozdanie weryfikujące zostało sporządzone przez Vehicle Certification Agency (VCA), która jest niezależnym zatwierdzonym organem, i że w sprawozdaniu tym potwierdza się ustalenia zawarte we wniosku.
- (12) W związku z powyższym Komisja uznaje, że nie należy wnosić sprzeciwu w odniesieniu do zatwierdzenia przedmiotowej technologii innowacyjnej.
- (13) Do celów określenia ogólnego kodu ekoinnowacji, który ma być stosowany w odpowiednich dokumentach homologacji typu zgodnie z załącznikami I, VIII i IX do dyrektywy 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>(1)</sup>, należy określić kod indywidualny w odniesieniu do technologii innowacyjnej zatwierdzonej niniejszą decyzją wykonawczą.
- (14) Producent, który chce skorzystać ze zmniejszenia swoich średnich wartości emisji CO<sub>2</sub> w celu spełnienia swoich określonych celów w zakresie emisji poprzez oszczędności CO<sub>2</sub> wynikające z zastosowania technologii innowacyjnej zatwierdzonej niniejszą decyzją wykonawczą, powinien — zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 — powołać się na niniejszą decyzję wykonawczą w swoim wniosku o wydanie świadectwa homologacji typu WE dla przedmiotowych pojazdów,

<sup>(1)</sup> Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (dyrektywa ramowa) (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

1. Wysokosprawny alternator DENSO („DENSO Efficient Alternator”) o sprawności co najmniej 77 % dzięki zmniejszeniu trzech różnych strat, przeznaczony do zastosowania w pojazdach M1, zatwierdza się jako technologię innowacyjną w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.
2. Zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> w wyniku zastosowania alternatora, o którym mowa w ust. 1, ustala się przy użyciu metodyki określonej w załączniku do decyzji wykonawczej 2013/341/UE.
3. Zgodnie z art. 11 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 zmniejszenie emisji CO<sub>2</sub> ustalone zgodnie z ust. 2 niniejszego artykułu może być poświadczone i podane w świadectwie zgodności i odpowiednich dokumentach homologacji typu określonych w załącznikach I, VIII i IX do dyrektywy 2007/46/WE jedynie w przypadkach, gdy redukcje emisji są równe lub wyższe od wartości progowej określonej w art. 9 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011.
4. Indywidualny kod ekoinnowacji do wpisywania w dokumentacji homologacji typu, która ma być stosowana na potrzeby technologii innowacyjnej zatwierdzonej w ramach niniejszej decyzji wykonawczej, to „6”.

#### Artykuł 2

##### Zmiana w decyzji wykonawczej 2013/341/UE

1. W sekcji 2 załącznika do decyzji wykonawczej 2013/341/UE wzór (1) zastępuje się następującym wzorem:

$$„\Delta\eta_A = \sqrt{((0,25 * S_{1800})^2 + (0,40 * S_{3000})^2 + (0,25 * S_{6000})^2 + (0,1 * S_{10000})^2)}”$$

2. Zmiana nie ma wpływu na certyfikacje przeprowadzone zgodnie z art. 11 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 przed datą wejścia w życie niniejszej decyzji wykonawczej.

#### Artykuł 3

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

Sporządzono w Brukseli dnia 16 lipca 2014 r.

W imieniu Komisji  
José Manuel BARROSO  
Przewodniczący

---