

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2015/158**z dnia 30 stycznia 2015 r.****w sprawie zatwierdzenia dwóch wysokosprawnych alternatorów Robert Bosch GmbH jako technologii innowacyjnych umożliwiających redukcję emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

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 CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 12 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dostawca, przedsiębiorstwo Robert Bosch GmbH („wnioskodawca”), złożył następujące dwa wnioski o zatwierdzenie dwóch wysokosprawnych alternatorów Robert Bosch GmbH jako innowacyjnych technologii, w dniach, odpowiednio, 2 grudnia 2013 r. i 6 maja 2014 r.:

| Nr | Technologia innowacyjna |
|----|--|
| 1 | Wysokosprawny alternator z wysokowydajnymi diodami (HED) |
| 2 | Wysokosprawny alternator z synchronicznym aktywnym układem prostowniczym (SAR) |

- (2) Kompletność obydwu wniosków oceniono zgodnie z art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011 ⁽²⁾. Komisja stwierdziła, że w pierwotnym wniosku dotyczącym technologii innowacyjnej nr 1 brakuje określonych istotnych informacji i zwróciła się do wnioskodawcy o ich uzupełnienie. Wnioskodawca dostarczył te informacje w dniu 6 maja 2014 r. Ustalono, że oba wnioski są kompletne i okres przeznaczony na ocenę Komisji rozpoczął się w dniu następującym po terminie urzędowego otrzymania wniosku, tj. w dniu 7 maja 2014 r. dla obu przypadków.
- (3) Oba wnioski 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) ⁽³⁾.
- (4) Wniosek nr 1 odnosi się do wysokosprawnego alternatora Robert Bosch GmbH z HED. Wysokosprawny alternator z HED stosuje zoptymalizowane części składowe i wysokowydajne diody. Oprócz nowej technologii diod HED alternator będący przedmiotem wniosku cechuje się zwiększoną wydajnością w porównaniu z alternatorem bazowym: redukcja strat w żelazie dzięki optymalizacji stali i laminatu, optymalizacja długości zębów żelaznego rdzenia magnesy i układu zębów, optymalizacja szczeliny pomiędzy wirnikiem a stojanem i optymalizacja żłobków między biegunami wirnika oraz optymalizacja oporu fazowego. Jest to zatem technologia różniąca się od innych wysokosprawnych alternatorów zatwierdzonych jako eko-innowacyjne decyzją wykonawczą Komisji 2013/341/UE ⁽⁴⁾ i decyzją wykonawczą Komisji 2014/465/UE ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 725/2011 z dnia 25 lipca 2011 r. ustanawiające procedurę zatwierdzenia i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO₂ 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).

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/guidelines_en.pdf

⁽⁴⁾ Decyzja wykonawcza Komisji 2013/341/UE z dnia 27 czerwca 2013 r. sprawie zatwierdzenia wysokosprawnego alternatora Valeo („Valeo Efficient Generation Alternator”) jako technologii innowacyjnej umożliwiającej zmniejszenie emisji CO₂ 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).

⁽⁵⁾ Decyzja wykonawcza Komisji 2014/465/UE z dnia 16 lipca 2014 r. w sprawie zatwierdzenia wysokosprawnego alternatora DENSO jako technologii innowacyjnej umożliwiającej zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 oraz zmieniająca decyzję wykonawczą Komisji 2013/341/UE (Dz.U. L 210 z 17.7.2014, s. 17).

- (5) Wniosek nr 2 odnosi się do wysokosprawnego alternatora Robert Bosch GmbH z SAR. Wysokosprawny alternator z SAR ma sprawność wynoszącą co najmniej 78 %. Główny wzrost sprawności osiąga się poprzez wprowadzenie aktywnego układu prostowniczego stosującego MOSFET, tj. przez wykorzystanie technologii tranzystora polowego typu metal–tlenek–półprzewodnik. Będący przedmiotem wniosku wysokosprawny alternator z SAR posiada zwiększoną sprawność w porównaniu z alternatorem bazowym: redukcja strat w żelazie dzięki optymalizacji stali i laminatu, optymalizacja długości zębów żelaznego rdzenia magnesicy i układu zębów, optymalizacja szczeliny pomiędzy wirnikiem a stojanem i optymalizacja żłobków między biegunami wirnika oraz optymalizacja oporu fazowego. Jest to zatem technologia różniąca się od innych wysokosprawnych alternatorów zatwierdzonych jako ekoinnowacyjne decyzją wykonawczą 2013/341/UE i decyzją wykonawczą 2014/465/UE oraz od wysokosprawnego alternatora z HED będącego przedmiotem wniosku nr 1.
- (6) Komisja uważa, że informacje podane w obu wnioskach wskazują, 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.
- (7) Wnioskodawca wykazał, że oba rodzaje wysokosprawnego alternatora opisane w przedmiotowych wnioskach były stosowane w nie więcej niż 3 % nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w roku referencyjnym 2009.
- (8) W celu określenia oszczędności CO₂ 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 wysokosprawne alternatory Robert Bosch GmbH są zamontowane w istniejącym typie pojazdu, technologią referencyjną powinien być alternator zastosowany w najnowszej wersji tego typu wprowadzonej do obrotu.
- (9) Wnioskodawca w obu wnioskach przedstawił metodę badania redukcji emisji CO₂, która obejmuje wzory zgodne ze wzorami opisanymi w wytycznych technicznych dotyczących uproszczonego podejścia w odniesieniu do wysokosprawnych alternatorów. Komisja uznaje, że metoda badania 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 CO₂ wynikających z technologii innowacyjnej zgodnie z art. 6 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011.
- (10) Komisja zwraca uwagę, że jej metoda testów i wzorów na obliczanie oszczędności CO₂ w obu przypadkach jest we wszystkich aspektach identyczna z metodą określoną w załączniku do decyzji wykonawczej 2013/341/UE. W rezultacie Komisja uważa, że metoda określona w decyzji wykonawczej 2013/341/UE powinna być stosowana do określania redukcji emisji CO₂ wynikającej z zastosowania wysokosprawnego alternatora Robert Bosch GmbH z HED oraz wysokosprawnego alternatora Robert Bosch GmbH z SAR.
- (11) W tym kontekście Komisja uznaje, że wnioskodawca wykazał w sposób zadowalający, że zmniejszenie emisji uzyskane dzięki technologii innowacyjnej wynosi co najmniej 1 g CO₂/km.
- (12) Komisja zauważa, że oszczędności wynikające z obu technologii innowacyjnych 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.
- (13) Komisja stwierdza, że w obu przypadkach sprawozdanie weryfikujące zostało sporządzone przez TÜV SÜD Industrie Service GmbH, które jest niezależnym zatwierdzonym organem, i że w sprawozdaniu tym potwierdza się ustalenia zawarte we wniosku.
- (14) W związku z powyższym Komisja uznaje, że nie ma podstaw do wnoszenia zastrzeżeń wobec zatwierdzenia obu przedmiotowych technologii innowacyjnych
- (15) 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⁽¹⁾, należy określić kody indywidualne w odniesieniu do technologii innowacyjnych zatwierdzonych niniejszą decyzją.

⁽¹⁾ 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).

- (16) Producent, który chce skorzystać ze zmniejszenia swoich średnich wartości emisji CO₂ w celu spełnienia swoich określonych celów w zakresie emisji poprzez oszczędności CO₂ wynikające z zastosowania technologii innowacyjnych zatwierdzonych niniejszą decyzją, powinien zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 powołać się na niniejszą decyzję w swoim wniosku o wydanie świadectwa homologacji typu WE dla przedmiotowych pojazdów,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Wysokosprawny alternator Robert Bosch GmbH z wysokowydajnymi diodami (HED), przeznaczony do zastosowania w pojazdach M₁, zatwierdza się jako technologię innowacyjną w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.
2. Wysokosprawny alternator Robert Bosch GmbH z synchronicznym aktywnym układem prostowniczym (SAR), o sprawności co najmniej 78 %, przeznaczony do zastosowania w pojazdach M₁, zatwierdza się jako technologię innowacyjną w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.
3. Redukcję emisji CO₂ w wyniku zastosowania obu alternatorów, o których mowa w ust. 1 i 2, ustala się przy użyciu metody określonej w załączniku do decyzji wykonawczej 2013/341/UE.
4. Zgodnie z art. 11 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 redukcja emisji CO₂ ustalona zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu może być poświadczona i podana 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.
5. Indywidualny kod ekoinnowacji do wpisywania w dokumentacji homologacji typu, który ma być stosowany na potrzeby technologii innowacyjnych zatwierdzonych w ramach niniejszej decyzji, to:
 - 1) „8” dla wysokosprawnego alternatora z wysokowydajnymi diodami;
 - 2) „9” dla wysokosprawnego alternatora z synchronicznym aktywnym układem prostowniczym.

Artykuł 2

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

Sporządzono w Brukseli dnia 30 stycznia 2015 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący