

DECYZJE

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2015/295

z dnia 24 lutego 2015 r.

w sprawie zatwierdzenia wysokosprawnego alternatora MELCO GXi jako technologii innowacyjnej umożliwiającej zmniejszenie 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) W dniu 24 czerwca 2014 r. dostawca Mitsubishi Electric Corporation (MELCO), reprezentowany w Unii przez Mitsubishi Electric Automotive Europe B.V. („wnioskodawca”), złożył wniosek o zatwierdzenie wysokosprawnego alternatora MELCO GXi jako technologii innowacyjnej. Kompletność wniosku oceniono zgodnie z art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011 ⁽²⁾. Komisja stwierdziła, że w pierwotnym wniosku brakuje pewnych istotnych informacji i zwróciła się do wnioskodawcy o ich uzupełnienie. W dniu 10 lipca 2014 r. Komisja otrzymała kompletne informacje i następnego dnia po tej dacie przystąpiła do oceny wniosku.
- (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) ⁽³⁾ i uznano go za kompletny.
- (3) Wniosek dotyczy wysokosprawnego alternatora MELCO GXi, na potrzeby klas prądu od 130 A do 250 A. Alternator wykazuje się wysoką sprawnością zgodnie z podejściem VDA opisanym w pkt 5.1.2 załącznika I do wytycznych technicznych. We wspomnianym podejściu uwzględnia się metodykę badań określoną w normie międzynarodowej ISO 8854:2012 ⁽⁴⁾. Alternator wnioskodawcy wykazuje się zwiększoną sprawnością w porównaniu z alternatorem bazowym dzięki zmniejszeniu trzech następujących rodzajów strat: strat w układzie prostowniczym dzięki nowym diodom energooszczędnym; strat w żelazie w stojanie dzięki zastosowaniu rdzenia stojana z cienkiej stali elektromagnetycznej o wysokiej jakości oraz strat w miedzi w stojanie dzięki zastosowaniu stojana o bardzo wysokim współczynniku wypełnienia oraz dzięki osiowej strukturze chłodzenia.
- (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 zmniejszenia emisji CO₂, jaką można uzyskać dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnej w pojeździe, konieczne jest wyznaczenie pojazdu referencyjnego, którego poziom emisji CO₂ porównuje się z poziomem emisji 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 %.

⁽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 zatwierdzania 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⁾ ISO 8854. Pojazdy drogowe – Alternatory z regulatorami – Metody testów i wymogi ogólne. Nr referencyjny ISO 8854:2012(E).

W przypadku gdy wysokosprawny alternator MELCO GXi 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 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 umożliwi 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.
- (8) Wnioskodawca przedstawił metodę badania redukcji emisji CO₂, która obejmuje wzory oparte na wytycznych technicznych dotyczących wysokosprawnych alternatorów. Komisja zwraca uwagę, że metoda badania i wzory na obliczanie oszczędności CO₂ przedstawione przez wnioskodawcę są pod każdym względem identyczne z metodą określoną w załączniku do decyzji wykonawczej Komisji 2013/341/UE⁽¹⁾. W rezultacie Komisja uważa, że metoda Komisji określona w decyzji wykonawczej 2013/341/UE powinna być stosowana do określania zmniejszenia emisji CO₂ wynikającego z zastosowania wysokosprawnego alternatora MELCO GXi.
- (9) 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.
- (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 organizację UTAC (Groupe UTAC CERAM) i że w sprawozdaniu tym potwierdza się ustalenia zawarte we wniosku.
- (12) W związku z powyższym Komisja uznaje, że nie ma podstaw do wnoszenia zastrzeżeń wobec 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⁽²⁾, w odniesieniu do technologii innowacyjnej zatwierdzonej niniejszą decyzją należy określić indywidualny kod.
- (14) Producent, który chce skorzystać ze zmniejszenia średnich wartości emisji CO₂ swoich produktów w celu spełnienia swoich określonych celów w zakresie emisji poprzez redukcję emisji CO₂ wynikającą z zastosowania technologii innowacyjnej zatwierdzonej niniejszą decyzją, powinien, zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011, zawrzeć w swoim wniosku o wydanie świadectwa homologacji typu WE dla przedmiotowych pojazdów odniesienie do niniejszej decyzji.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Wysokosprawny alternator Mitsubishi Electric Corporation GXi o zwiększonej sprawności dzięki zmniejszeniu trzech różnych rodzajów strat, przeznaczony do zastosowania w pojazdach M1, zatwierdza się jako technologię innowacyjną w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.
2. Zmniejszenie emisji CO₂ w wyniku zastosowania alternatora, o którym mowa w ust. 1, ustala się przy użyciu metody określonej w załączniku do decyzji wykonawczej Komisji 2013/341/UE.

⁽¹⁾ 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 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).

⁽²⁾ 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).

3. Zgodnie z art. 11 ust. 2 akapit drugi rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 redukcja emisji CO₂ ustalona zgodnie z ust. 2 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 (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, to „12”.

Artykuł 2

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

Sporządzono w Brukseli dnia 24 lutego 2015 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący