A BIZOTTSÁG VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2013. március 13.)

az M1 kategóriájú gépjárműveken alkalmazott egyes világítási funkciók fénykibocsátó diódákkal való betöltésének a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére szolgáló innovatív technológiaként, a 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján történő jóváhagyásáról

(EGT-vonatkozású szöveg)

(2013/128/EU)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a könnyű haszongépjárművek szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi integrált megközelítés keretében az új személygépkocsikra vonatkozó kibocsátási követelmények meghatározásáról szóló, 2009. április 23-i 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletre [1] és különösen annak 12. cikke (4) bekezdésére,

mivel:

(1) Az AUDI AG gépjárműgyártó (a továbbiakban: kérelmező) 2012. augusztus 29-én innovatív technológia jóváhagyására irányuló kérelmet nyújtott be. A Bizottság a 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján a személygépkocsik szén-dioxid-kibocsátásának csökkentésére szolgáló innovatív technológiák jóváhagyási és minősítési eljárásának megállapításáról szóló, 2011. július 25-i 725/2011/EU bizottsági végrehajtási rendelet [2] 4. cikkével összhangban megvizsgálta, hogy a kérelem hiánytalan-e. Mivel megállapítása szerint az eredetileg benyújtott kérelemből lényeges információk hiányoztak, a Bizottság hiánypótlásra szólította fel a kérelmezőt. A kért információkat a kérelmező 2012. október 25-én rendelkezésre bocsátotta. A kérelem ekkor már hiánytalannak bizonyult, így a hiánytalan információk hivatalos átvételét követő naptól, vagyis 2012. október 26-tól számítandó a határidő, amelyen belül a Bizottságnak el kell bírálnia a kérelmet.

(2) A kérelmet a Bizottság a 443/2009/EK rendelet 12. cikkével, a 725/2011/EU végrehajtási rendelettel, valamint az innovatív technológiák jóváhagyásának a 443/2009/EK rendelet alapján történő kérelmezésére vonatkozó technikai iránymutatással [3] összhangban értékelte.

(3) A kérelem a fénykibocsátó diódáknak (LED-eknek) az M1 kategóriájú járművek tompított fényszóróiban, országúti fényszóróiban és rendszámtábla-világításában való alkalmazására vonatkozik.

(4) A Bizottság megállapítása szerint a kérelemben benyújtott információk igazolják, hogy teljesülnek a 443/2009/EK rendelet 12. cikkében, valamint a 725/2011/EU végrehajtási rendelet 2. és 4. cikkében foglalt kritériumok.

(5) A kérelmező igazolta, hogy a referenciaévben, 2009-ben nyilvántartásba vett új személygépkocsik nem több mint 3 %-ának tompított fényszóróiban, országúti fényszóróiban, illetve rendszámtábla-világításában alkalmaztak LED-eket. Ennek alátámasztására a kérelmező adatokat szolgáltatott arról, hogy az AUDI A6 modellben és a Volkswagen AG cég által gyártott M1 kategóriájú járművekben milyen arányban alkalmaznak LED-eket különböző világítási funkciók ellátására, valamint termelési adatokat nyújtott be, melyek forrása a Gépjárműipari Beszállítók Európai Szövetsége (CLEPA). A Bizottság ennek alapján úgy véli, hogy a LED-eknek az M1 kategóriájú járművek tompított fényszóróiban, országúti fényszóróiban és rendszámtábla-világításában való alkalmazása jóváhagyható a 443/2009/EK rendelet 12. cikke értelmében vett innovatív technológiaként.

(6) Az alaptechnológia meghatározása kulcsfontosságú az innovatív technológiával megtakarítható szén-dioxid-kibocsátás mennyiségének megállapításához. Ezért ezt a meghatározást meg kell indokolni és releváns adatokkal kellően alá kell támasztani. A kérelmező a halogénlámpás világítás alapulvételét támasztotta alá adatokkal, tekintettel arra, hogy 2009-ben e technológia piaci elterjedtsége volt a legnagyobb. A Bizottság megállapítása szerint, noha a gépjárműflottának egy korlátozott szegmensében más, energiahatékonyabb világítási technológiákat is alkalmazhattak, megerősíthető, hogy a gépjárműflotta egészére vetítve a halogénlámpás világításnak volt a legnagyobb a piaci elterjedtsége. Annak érdekében tehát, hogy a vizsgálati módszer a gépjárműflotta egészére nézve releváns és reprezentatív legyen, helyénvaló a halogénlámpás világítást tekinteni alaptechnológiának.

(7) A kérelmező ismertetett egy módszert a szóban forgó világítási funkciók LED-ekkel történő betöltése révén elért szén-dioxid-kibocsátás-csökkentés vizsgálatára. A Bizottság úgy véli, hogy a módszer pontos és megbízható, harmadik fél által megismételhető eredményeket szolgáltat.

(8) A Bizottság megállapítása szerint a kérelmező kellően bizonyította, hogy azon gépjárművek esetében, amelyeken az innovatív technológiát az ismertetett módszerrel vizsgálták, az innovatív technológia legalább 1 g/km-rel csökkentette a szén-dioxid-kibocsátást.

[1] HL L 140., 2009.6.5., 1. o.
[2] HL L 194., 2011.7.26., 19. o.
[3] http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/guidelines_en.pdf (2011. júliusi változat)

(9) Mivel a szén-dioxid-kibocsátásnak a típusjóváhagyás részeként előírt – a 715/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet [1] és a 692/2008/EK bizottsági rendelet [2] szerinti – vizsgálatához nincs szükség sem a tompított fényszóró, sem az országúti fényszóró, sem pedig a rendszámtábla-világítás bekapcsolására, a Bizottság arra a meggyőződésre jutott, hogy a szóban forgó világítási funkciókra nem terjed ki a standard vizsgálati ciklus.

(10) Az érintett világítási funkciók használata a gépjármű üzemeltetésének biztonsága érdekében kötelező, következésképpen nem függ a gépjárművezető választásától. Ennek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a gyártónak tulajdonítható a LED-ek használatából eredő szén-dioxid-kibocsátás-csökkentés.

(11) Az ellenőrzési jelentést független és tanúsított szervezet készítette el, és a jelentés megerősíti a vizsgálati eredményeket.

(12) Mindezek alapján a Bizottságnak nincs ellenvetése a szóban forgó innovatív technológia jóváhagyásával szemben.

(13) Ha egy gyártó a fajlagos kibocsátási célérték teljesítése céljából élni kíván azzal a lehetőséggel, hogy átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátását csökkentse az említett világítási funkciók LED-ekkel való betöltése révén elért szén-dioxid-megtakarítással, akkor – a 725/2011/EU végrehajtási rendelet 11. cikkének (1) bekezdése értelmében – az érintett jármű EK-típusbizonyítványának kérelmezésekor hivatkoznia kell erre a határozatra,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

(1) A Bizottság a 443/2009/EK rendelet 12. cikke értelmében vett innovatív technológiaként jóváhagyja a LED-eknek az M1 kategóriájú járművek tompított fényszóróiban, országúti fényszóróiban és rendszámtábla-világításában való alkalmazását.

(2) Az (1) bekezdésben említett világítási funkciók LED-ekkel való betöltéséből eredő szén-dioxid-kibocsátás-csökkentést a mellékletben foglalt módszerrel kell megállapítani. A szén-dioxid-kibocsátás-csökkentés a mindhárom említett világítási funkció LED-ekkel való betöltésével elért teljes csökkentésnek felel meg.

2. cikk

Ez a határozat az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Kelt Brüsszelben, 2013. március 13-án.

a Bizottság részéről

az elnök

José Manuel BARROSO

[1] HL L 171., 2007.6.29., 1. o.
[2] HL L 199., 2008.7.28., 1. o.

MELLÉKLET

Módszer a LED-eknek a tompított fényszórókban, az országúti fényszórókban és a rendszámtábla-világításban való alkalmazása révén elért szén-dioxid-kibocsátás-csökkentés megállapításához

1. BEVEZETÉS

A LED-eknek az M1 kategóriájú járművek tompított fényszóróiban, országúti fényszóróiban és rendszámtábla-világításában való alkalmazásához köthető szén-dioxid-kibocsátás-csökkentés megállapításához a következőket kell meghatározni:

a) a szóban forgó világítási funkciók betöltéséhez alkalmazott LED-ek villamosenergia-fogyasztását;

b) az alaptechnológiához, vagyis a halogénlámpás világításhoz képest megtakarított villamosenergia-fogyasztást;

c) a villamosenergia-fogyasztásban elért megtakarításnak tulajdonítható szén-dioxid-kibocsátás-csökkentést.

2. A LED-EK VILLAMOSENERGIA-FOGYASZTÁSÁNAK MEGHATÁROZÁSA

Az érintett világítási funkciók mindegyike esetében a LED-ek villamosenergia-fogyasztása az egyes világítótesteken mért akkumulátorfeszültségnek és áramerősségnek, valamint az adott világítótestben lévő lámpák számának szorzataként, a következő képlettel határozható meg:

$P_{LED} = U \times I \times n$;

PLED: a LED-ekkel betöltött világítási funkció villamosenergia-fogyasztása (W)

U: akkumulátorfeszültség (V), multiméterrel mérhető érték;

I: áramerősség (A), multiméterrel mérhető érték;

n: működésben lévő lámpák száma.

A LED-ek energiafogyasztásának mérése a melegindításos NEDC-vizsgálattól (lásd e melléklet 4. pontját) különállóan is elvégezhető.

3. A LED-EK ALKALMAZÁSÁVAL MEGTAKARÍTOTT VILLAMOSENERGIA-FOGYASZTÁS MEGHATÁROZÁSA

A LED-ek alkalmazásával megtakarított villamosenergia-fogyasztás úgy határozható meg, hogy mindegyik érintett világítási funkció esetében összehasonlítjuk az alaptechnológia villamosenergia-fogyasztását a LED-ek alkalmazásával járó villamosenergia-fogyasztással.

Az összehasonlítással kapott teljes megtakarítások mindegyikét meg kell szorozni egy használati tényezővel, amely azzal az idővel arányos, amíg a LED-ek teljesen bekapcsolt állapotban vannak.

Az táblázat az alaptechnológia villamosenergia-fogyasztására és a használati tényezőkre vonatkozó értékeket tartalmazza.

Világítási funkció	Az alaptechnológia (halogénlámpás világítás) összes villamosenergia-fogyasztása (W) [1]	Használati tényező (%) [2]
Tompított fényszóró	137	33
Országúti fényszóró	150	3
Rendszámtábla-világítás	12	36

[1] Villamosenergia-fogyasztás az innovatív technológiák jóváhagyásának a 443/2009/EK rendelet alapján történő kérelmezésére vonatkozó technikai iránymutatás (technikai iránymutatás) szerint.
[2] Használati tényezők a technikai iránymutatás szerint.

4. A VILLAMOSENERGIA-FOGYASZTÁSBAN ELÉRT MEGTAKARÍTÁSNAK TULAJDONÍTHATÓ SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁS-CSÖKKENTÉS MEGHATÁROZÁSA

Annak számszerűsítéséhez, hogy a villamosenergia-fogyasztás hogyan hat a gépjármű szén-dioxid-kibocsátására, a járművet járműfékpadon melegindításos NEDC-vizsgálatnak kell alávetni az Egyesült Nemzetek Szervezete Európai Gazdasági Bizottságának (ENSZ-EGB) 83. számú, „Egységes rendelkezések járműveknek a motor tüzelőanyag-szükséglete szerinti szennyezőanyag-kibocsátása tekintetében történő jóváhagyásáról” című előírásának [1] 4a. mellékletében foglaltak szerint.

[1] HL L 42., 2012.2.15., 1. o.

A mérés megismételhetősége érdekében olyan elektromos többletterhelésre van szükség, amely jelentősen meghaladja a LED-ektől várható villamosenergia-megtakarítást (ez utóbbi kevesebb, mint 40 W). A többletterhelésnek tehát olyan mértékűnek kell lennie, hogy a generátortól mintegy 750 W többletteljesítményt igényeljen.

A melegindításos NEDC-vizsgálatot összesen tízszer kell elvégezni: ötször a mintegy 750 W teljesítménynek megfelelő többletterheléssel, ötször pedig anélkül. Annak érdekében, hogy minél kisebb legyen a vizsgálati eredmények szóródása, figyelemmel kell kísérni és állandó szinten kell tartani a vizsgálat elején mért motorolaj-hőmérsékletet és környezeti hőmérsékletet, továbbá a kísérletek között egyforma időnek kell eltelnie.

E változók vonatkozásában és a közúti terhelés beállítása tekintetében az alábbi előírásokat kell követni:

— A fékpadon a közúti terhelést a 83. sz. ENSZ-EGB-előírás 7. mellékletében meghatározott fékpad-kalibrálási eljárás szerint kell beállítani.

— A motort a vizsgálat elején fel kell melegíteni, vagyis a motorolaj hőmérsékletének a 92 °C < T < 96 °C tartományban kell lennie.

— A környezeti hőmérsékletnek a 22,0 °C < T < 23,8 °C tartományban kell lennie.

— A vizsgálatok között legfeljebb 45 perc telhet el.

A következő mennyiségeket kell megmérni:

— A generátor teljesítménye a mintegy 750 W teljesítménynek megfelelő többletterheléssel (5 vizsgálat) (potenciométer), illetve többletterhelés nélkül (5 vizsgálat).

— Szén-dioxid-kibocsátás.

5. A SZÉN-DIOXID-KIBOCSÁTÁS-CSÖKKENTÉS ÉS A STATISZTIKAI SZIGNIFIKANCIA MEGHATÁROZÁSA

A 4. pont szerinti tíz vizsgálattal mért szén-dioxid-kibocsátások átlagának különbségét meg kell szorozni a 3. pont szerint megállapított átlagos villamosenergia-megtakarítással, és el kell osztani a többletterheléses, illetve a többletterhelés nélküli vizsgálattal mért átlagos villamosenergia-fogyasztás különbségével:

$$C_{iCO_2} = (M_{iC} - M_{iNC}) \times \frac{\Delta P_M}{\overline{P_{iC}} - \overline{P_{iNC}}}$$

C_{iCO_2}: a LED-ek alkalmazásával megtakarított szén-dioxid-kibocsátás (g/km)

M_{iC}: szén-dioxid-kibocsátás elektromos többletterheléssel (g/km)

M_{iNC}: szén-dioxid-kibocsátás elektromos többletterhelés nélkül (g/km)

ΔP_M: a LED-ek alkalmazásával átlagosan megtakarított villamosenergia-fogyasztás (W)

P_{iC}: átlagos villamosenergia-fogyasztás terhelő fogyasztóval (W)

P_{iNC}: átlagos villamosenergia-fogyasztás terhelő fogyasztó nélkül (W)

A mért hatások statisztikai szignifikanciáját úgy kell meghatározni, hogy kiszámítjuk a többletterheléssel és az anélkül mért szén-dioxid-értékek szórását, majd a többletterheléssel, illetve anélkül mért szén-dioxid-értékek közötti különbséget összehasonlítjuk a szórással. A mért szén-dioxid-értékek közötti különbségnek meg kell haladnia a szórás háromszorosát.