ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2015/158 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 30ής Ιανουαρίου 2015

για την έγκριση δύο εναλλακτών υψηλής απόδοσης «Robert Bosch GmbH» ως καινοτόμων τεχνολογιών για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από επιβατικά οχήματα δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από ελαφρά οχήματα ([1]), και ιδίως το άρθρο 12 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Ο προμηθευτής «Robert Bosch GmbH» (ο «αιτών») υπέβαλε τις ακόλουθες δύο αιτήσεις για την έγκριση των δύο εναλλακτών υψηλής απόδοσης Robert Bosch GmbH ως καινοτόμων τεχνολογιών στις 2 Δεκεμβρίου 2013 και στις 6 Μαΐου 2014, αντίστοιχα:

Αριθ.	Καινοτόμος τεχνολογία
1	Εναλλάκτης υψηλής απόδοσης με διόδους υψηλής απόδοσης (HED)
2	Εναλλάκτης υψηλής απόδοσης με σύγχρονη ενεργή ανόρθωση (SAR)

(2) Η πληρότητα των δύο αιτήσεων αξιολογήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011 της Επιτροπής ([2]). Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι από την αρχική αίτηση έλειπαν ορισμένες σχετικές πληροφορίες σχετικά με την καινοτόμο τεχνολογία αριθ. 1 και ζήτησε από τον αιτούντα να τη συμπληρώσει. Ο αιτών προσκόμισε τις πληροφορίες στις 6 Μαΐου 2014. Διαπιστώθηκε ότι και οι δύο αιτήσεις ήταν πλήρεις και η περίοδος για την αξιολόγησή τους από την Επιτροπή άρχισε την επομένη της ημερομηνίας της επίσημης παραλαβής, δηλαδή στις 7 Μαΐου 2014 και για τις δύο περιπτώσεις.

(3) Και οι δύο αιτήσεις αξιολογήθηκαν σύμφωνα με το άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009, τον εκτελεστικό κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 725/2011 και τις τεχνικές κατευθυντήριες γραμμές για τη σύνταξη αιτήσεων για την έγκριση καινοτόμων τεχνολογιών σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 («τεχνικές κατευθυντήριες γραμμές») ([3]).

(4) Η αίτηση αριθ. 1 αφορά τον εναλλάκτη υψηλής απόδοσης «Robert Bosch GmbH» με διόδους υψηλής απόδοσης (HED). Ο εναλλάκτης υψηλής απόδοσης με HED διαθέτει βελτιστοποιημένα σχέδια και υποδείγματα των κατασκευαστικών στοιχείων και διόδους υψηλής απόδοσης. Επιπλέον, πέραν της νέας τεχνολογίας διόδων HED, ο εναλλάκτης του αιτούντα έχει αυξημένη απόδοση σε σχέση με τον εναλλάκτη βάσης λόγω: της μείωσης των απωλειών σιδήρου μέσω της βελτιστοποίησης του χάλυβα και της έλασης, της βελτιστοποίησης του μήκους του σιδήρου και της οδοντωτής εγκάρσιας τομής, της βελτιστοποίησης του διάκενου αέρα μεταξύ του στροφείου και του στάτορα και της βελτιστοποίησης του τμήματος ονυχωτών πόλων του στροφείου, και της βελτιστοποίησης της αντίστασης. Η τεχνολογία αυτή είναι συνεπώς διαφορετική από τους άλλους εναλλάκτες υψηλής απόδοσης που είχαν εγκριθεί ως οικολογική καινοτομία με την εκτελεστική απόφαση 2013/341/ΕΕ της Επιτροπής ([4]) και την εκτελεστική απόφαση 2014/465/ΕΕ της Επιτροπής ([5]).

([1]) ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1.

([2]) Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 725/2011 της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 2011, σχετικά με την καθιέρωση διαδικασίας για την έγκριση και πιστοποίηση καινοτομικών τεχνολογιών για τον περιορισμό των εκπομπών CO_2 από επιβατικά οχήματα δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 194 της 26.7.2011, σ. 19).

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

([4]) Εκτελεστική απόφαση 2013/341/ΕΕ της Επιτροπής, της 27ης Ιουνίου 2013, περί της έγκρισης του εναλλάκτη υψηλής απόδοσης «Valeo Efficient Generation Alternator» ως καινοτόμου τεχνολογίας για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από επιβατικά οχήματα δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 179 της 29.6.2013, σ. 98) .

([5]) Εκτελεστική απόφαση 2014/465/ΕΕ της Επιτροπής, της 16ης Ιουλίου 2014, περί της έγκρισης του εναλλάκτη απόδοσης «DENSO» ως καινοτόμου τεχνολογίας για τη μείωση των εκπομπών CO_2 από επιβατικά οχήματα δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την τροποποίηση της εκτελεστικής απόφασης 2013/341/ΕΕ της Επιτροπής (ΕΕ L 210 της 17.7.2014, σ. 17).

(5) Η αίτηση αριθ. 2 αφορά τον εναλλάκτη υψηλής απόδοσης «Robert Bosch GmbH» με SAR. Ο εναλλάκτης υψηλής απόδοσης με SAR έχει απόδοση τουλάχιστον 78 %. Η αύξηση της κύριας απόδοσης επιτυγχάνεται με ανόρθωση με τεχνολογία MOSFET, δηλαδή μέσω κρυσταλλολυχνιών (τρανζίστορ) επίδρασης πεδίου MOS (ημιαγωγών οξειδίων μετάλλων). Επιπλέον, ο εναλλάκτης υψηλής απόδοσης με SAR του αιτούντα έχει αυξημένη απόδοση σε σύγκριση με τον εναλλάκτη βάσης λόγω: της μείωσης των απωλειών σιδήρου μέσω της βελτιστοποίησης του χάλυβα και της έλασης, της βελτιστοποίησης του μήκους του σιδήρου και της οδοντωτής εγκάρσιας τομής, της βελτιστοποίησης του διάκενου αέρα μεταξύ του στροφείου και του στάτορα και της βελτιστοποίησης του τμήματος ονυχωτών πόλων του στροφείου, και της βελτιστοποίησης της αντίστασης. Η τεχνολογία αυτή είναι συνεπώς διαφορετική από τους άλλους εναλλάκτες υψηλής απόδοσης που είχαν εγκριθεί ως οικολογική καινοτομία με τις εκτελεστικές αποφάσεις 2013/341/ΕΕ και 2014/465/ΕΕ καθώς και από τον εναλλάκτη υψηλής απόδοσης με HED σύμφωνα με την αίτηση αριθ. 1.

(6) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι πληροφορίες που δίνονται και στις δύο αιτήσεις αποδεικνύουν ότι πληρούνται οι όροι και τα κριτήρια που αναφέρονται στο άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και στα άρθρα 2 και 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011.

(7) Ο αιτών απέδειξε ότι και οι δύο εναλλάκτες υψηλής απόδοσης του τύπου που περιγράφεται στην εν λόγω αίτηση δεν υπερβαίνουν το 3 % των νέων επιβατικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν κατά το έτος αναφοράς 2009.

(8) Προκειμένου να προσδιοριστεί η εξοικονόμηση σε εκπομπές CO_2 που θα επιτυγχάνεται όταν τοποθετηθεί σε όχημα η εν λόγω καινοτόμος τεχνολογία, είναι αναγκαίο να καθοριστεί το όχημα βάσης με το οποίο θα πρέπει να συγκριθεί η απόδοση του οχήματος που είναι εξοπλισμένο με την καινοτόμο τεχνολογία, όπως προβλέπεται στα άρθρα 5 και 8 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ένας εναλλάκτης με απόδοση 67 % ενδείκνυται να θεωρείται κατάλληλη τεχνολογία βάσης, όταν η καινοτόμος τεχνολογία τοποθετείται σε νέο τύπο οχήματος. Όταν οι εναλλάκτες απόδοσης «Robert Bosch GmbH» τοποθετηθούν σε προϋπάρχοντα τύπο οχήματος, η τεχνολογία βάσης πρέπει να είναι ο εναλλάκτης της πιο πρόσφατης έκδοσης του τύπου οχήματος που διατίθεται στην αγορά.

(9) Ο αιτών και στις δύο αιτήσεις παρείχε τη μεθοδολογία δοκιμών για τη μείωση του CO_2 στην οποία περιλαμβάνονται τύποι συνεπείς με τους τύπους που περιγράφονται στις τεχνικές κατευθυντήριες γραμμές για την απλουστευμένη προσέγγιση σε ό,τι αφορά τους εναλλάκτες υψηλής απόδοσης. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η μεθοδολογία των δοκιμών θα παράσχει αποτελέσματα επαληθεύσιμα, επαναλήψιμα και συγκρίσιμα και ότι είναι ικανή να τεκμηριώνει με ρεαλιστικό τρόπο και με ισχυρή στατιστική σημασία τα οφέλη όσον αφορά τις εκπομπές CO_2 που προκύπτουν από την καινοτόμο τεχνολογία, σύμφωνα με το άρθρο 6 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011.

(10) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι και στις δύο περιπτώσεις η μεθοδολογία δοκιμών και οι τύποι για τον υπολογισμό της εξοικονόμησης των εκπομπών CO_2 είναι από κάθε άποψη πανομοιότυποι με τη μεθοδολογία που καθορίζεται στο παράρτημα της εκτελεστικής απόφασης 2013/341/ΕΕ. Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι η μεθοδολογία που καθορίζεται στην εκτελεστική απόφαση 2013/341/ΕΕ θα πρέπει να χρησιμοποιηθεί για τον προσδιορισμό της μείωσης των εκπομπών CO_2 λόγω της χρήσης του εναλλάκτη υψηλής απόδοσης «Robert Bosch GmbH» με HED και του εναλλάκτη υψηλής απόδοσης «Robert Bosch Gmb» με SAR.

(11) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή κρίνει ότι ο αιτών έχει αποδείξει ικανοποιητικά ότι η μείωση των εκπομπών, η οποία έχει επιτευχθεί λόγω της καινοτόμου τεχνολογίας, είναι τουλάχιστον 1 g CO_2/km.

(12) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εξοικονόμηση που προκύπτει και από τις δύο καινοτόμους τεχνολογίες είναι δυνατόν να αποδειχθεί εν μέρει με τον τυποποιημένο κύκλο δοκιμών και ότι, ως εκ τούτου, για να πιστοποιηθούν οι τελικές συνολικές εξοικονομήσεις, πρέπει να προσδιοριστούν σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011.

(13) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι και στις δύο περιπτώσεις η έκθεση επαλήθευσης συντάχθηκε από την «TÜV SÜd Industrie Service GmbH» η οποία είναι ανεξάρτητος και πιστοποιημένος φορέας και ότι η έκθεση υποστηρίζει τα ευρήματα που αναφέρονται στην αίτηση.

(14) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι δεν πρέπει να εγερθούν αντιρρήσεις όσον αφορά την έγκριση των δύο υπό εξέταση καινοτόμων τεχνολογιών.

(15) Για τους σκοπούς καθορισμού του γενικού κωδικού οικολογικής καινοτομίας προς χρήση στα σχετικά έγγραφα έγκρισης τύπου σύμφωνα με τα παραρτήματα I, VIII και IX της οδηγίας 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([1]), θα πρέπει να προσδιοριστεί ο επιμέρους κωδικός που πρέπει να χρησιμοποιείται για την καινοτόμο τεχνολογία η οποία εγκρίνεται με την παρούσα εκτελεστική απόφαση.

([1]) Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (Οδηγία-πλαίσιο) (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

(16) Κάθε κατασκευαστής που επιθυμεί να επωφεληθεί από τη μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών του σε CO_2, ώστε να καλύψει τον σχετικό στόχο εκπομπών με εξοικονόμηση CO_2 που οφείλεται στη χρήση της καινοτόμου τεχνολογίας που εγκρίνεται με την παρούσα εκτελεστική απόφαση, θα πρέπει, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011, να αναφέρει την παρούσα απόφαση στην αίτησή του για τη χορήγηση πιστοποιητικού έγκρισης ΕΚ τύπου για τα σχετικά οχήματα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Ο εναλλάκτης υψηλής απόδοσης «Robert Bosch GmbH» με υψηλής απόδοσης διόδους (HED) και ο οποίος προορίζεται για χρήση σε οχήματα κατηγορίας M1 εγκρίνεται ως καινοτόμος τεχνολογία κατά την έννοια του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009.

2. Ο εναλλάκτης υψηλής απόδοσης «Robert Bosch GmbH» με σύγχρονη ενεργή ανόρθωση (SAR), με απόδοση τουλάχιστον 78 τοις εκατό και ο οποίος προορίζεται για χρήση σε οχήματα κατηγορίας M1 εγκρίνεται ως καινοτόμος τεχνολογία κατά την έννοια του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009.

3. Η μείωση των εκπομπών CO_2 λόγω της χρήσης των δύο εναλλακτών που αναφέρονται στις παραγράφους 1 και 2 καθορίζεται με χρήση της μεθοδολογίας που καθορίζεται στο παράρτημα της εκτελεστικής απόφασης 2013/341/ΕΕ.

4. Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011, η μείωση των εκπομπών CO_2 που προσδιορίζεται σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου επιτρέπεται να πιστοποιείται και να δηλώνεται στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης και στα σχετικά έγγραφα τεκμηρίωσης της έγκρισης τύπου που προσδιορίζονται στα παραρτήματα I, VIII και IX της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, μόνον εάν οι μειώσεις είναι τουλάχιστον ίσες με το όριο που αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011.

5. Ο επιμέρους κωδικός οικολογικής καινοτομίας που πρέπει να δηλώνεται στα έγγραφα έγκρισης τύπου για την καινοτόμο τεχνολογία που εγκρίνεται με την παρούσα απόφαση καθορίζεται ως εξής:

1) «8» για τον εναλλάκτη υψηλής απόδοσης με διόδους υψηλής απόδοσης,

2) «9» για τον εναλλάκτη υψηλής απόδοσης με σύγχρονη ενεργή ανόρθωση.

Άρθρο 2

Η παρούσα απόφαση αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή της στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Βρυξέλλες, 30 Ιανουαρίου 2015.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

Jean-Claude JUNCKER