DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2015/158 DE LA COMMISSION

du 30 janvier 2015

relative à l'approbation de deux alternateurs à haut rendement de Robert Bosch GmbH en tant que technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO_2 des voitures particulières, conformément au règlement (CE) nº 443/2009 du Parlement européen et du Conseil

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) nº 443/2009 du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves dans le cadre de l'approche intégrée de la Communauté visant à réduire les émissions de CO_2 des véhicules légers ([1]), et notamment son article 12, paragraphe 4,

considérant ce qui suit:

(1) Le fournisseur Robert Bosch GmbH (ci-après le «demandeur») a présenté les deux demandes suivantes en vue de l'approbation des alternateurs à haut rendement de Robert Bosch GmbH en tant que technologies innovantes, respectivement le 2 décembre 2013 et le 6 mai 2014:

Nº	Technologie innovante
1	Alternateur à haut rendement à diodes hautes performances (HED — *high efficiency diodes*)
2	Alternateur à haut rendement à redressement synchrone actif (SAR — *synchronous active rectification*)

(2) Le caractère complet des deux demandes a été évalué conformément à l'article 4 du règlement d'exécution (UE) nº 725/2011 de la Commission ([2]). La Commission a constaté que certaines informations importantes manquaient dans la demande initiale relative à la technologie innovante nº 1 et a invité le demandeur à la compléter. Le demandeur a fourni les informations nécessaires le 6 mai 2014. Les deux demandes ont été jugées complètes et le délai dont dispose la Commission pour les évaluer a commencé à courir le jour suivant la date de réception officielle, soit le 7 mai 2014 dans les deux cas.

(3) Les deux demandes ont été évaluées conformément à l'article 12 du règlement (CE) nº 443/2009, au règlement d'exécution (UE) nº 725/2011 et aux directives techniques pour la préparation des demandes d'approbation de technologies innovantes conformément au règlement (CE) nº 443/2009 (les «directives techniques») ([3]).

(4) La demande nº 1 concerne l'alternateur à haut rendement HED de Robert Bosch GmbH. L'alternateur à haut rendement HED utilise des composants optimisés ainsi que des diodes hautes performances. Indépendamment de la nouvelle technologie HED, l'alternateur du demandeur offre un rendement accru par rapport à l'alternateur de base grâce à la réduction des pertes fer par optimisation de l'acier et du feuilletage, à l'optimisation de la longueur de fer et de la section transversale des dents, à l'optimisation de l'entrefer entre stator et rotor, à l'optimisation de la chambre du rotor à griffes et à l'optimisation de la résistance des phases. Cette technologie est donc différente des autres alternateurs à haut rendement approuvés en tant qu'éco-innovations par la décision d'exécution 2013/341/UE de la Commission ([4]) et par la décision d'exécution 2014/465/UE de la Commission ([5]).

([1]) JO L 140 du 5.6.2009, p. 1.
([2]) Règlement d'exécution (UE) nº 725/2011 de la Commission du 25 juillet 2011 établissant une procédure d'approbation et de certification des technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO_2 des voitures particulières, conformément au règlement (CE) nº 443/2009 du Parlement européen et du Conseil (JO L 194 du 26.7.2011, p. 19).
([3]) http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/guidelines_en.pdf
([4]) Décision d'exécution 2013/341/UE de la Commission du 27 juin 2013 relative à l'approbation de l'alternateur Valeo à haut rendement (Valeo Efficient Generation Alternator) en tant que technologie innovante permettant de réduire les émissions de CO_2 des voitures particulières, conformément au règlement (CE) nº 443/2009 du Parlement européen et du Conseil (JO L 179 du 29.6.2013, p. 98).
([5]) Décision d'exécution 2014/465/UE de la Commission du 16 juillet 2014 relative à l'approbation de l'alternateur à haut rendement DENSO en tant que technologie innovante permettant de réduire les émissions de CO_2 des voitures particulières, conformément au règlement (CE) nº 443/2009 du Parlement européen et du Conseil et modifiant la décision d'exécution de la Commission 2013/341/UE (JO L 210 du 17.7.2014, p. 17).

(5) La demande n° 2 concerne l'alternateur à haut rendement SAR de Robert Bosch GmbH, dont le rendement minimal est de 78 %. Le rendement supérieur de cet alternateur est obtenu essentiellement par l'utilisation du redressement actif au moyen d'un transistor MOSFET, c'est-à-dire au moyen de la technologie du transistor à effet de champ à structure métal — oxyde — semi-conducteur. En outre, l'alternateur à haut rendement SAR du demandeur offre un rendement accru par rapport à l'alternateur de base grâce à la réduction des pertes fer par optimisation de l'acier et du feuilletage, à l'optimisation de la longueur de fer et de la section transversale des dents, à l'optimisation de l'entrefer entre stator et rotor, à l'optimisation de la chambre du rotor à griffes et à l'optimisation de la résistance des phases. Cette technologie est donc différente des autres alternateurs à haut rendement approuvés en tant qu'éco-innovations par la décision d'exécution 2013/341/UE et par la décision d'exécution 2014/465/UE, ainsi que de l'alternateur à haut rendement HED faisant l'objet de la demande n° 1.

(6) La Commission estime que les informations contenues dans les deux demandes démontrent que les conditions et critères visés à l'article 12 du règlement (CE) n° 443/2009 ainsi qu'aux articles 2 et 4 du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 sont remplis.

(7) Le demandeur a démontré que les deux alternateurs à haut rendement du type décrit dans la présente demande n'étaient pas utilisés dans plus de 3 % des voitures particulières neuves immatriculées au cours de l'année de référence, à savoir 2009.

(8) Pour déterminer les réductions des émissions de CO_2 que permettra la technologie innovante lorsqu'elle sera installée sur un véhicule, il est nécessaire de définir le véhicule de base par rapport auquel l'efficacité du véhicule équipé de la technologie innovante doit être comparée, conformément aux articles 5 et 8 du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011. La Commission estime qu'il est correct de considérer comme technologie de référence un alternateur offrant un rendement de 67 % en cas d'installation de la technologie innovante sur un nouveau type de véhicule. Si les alternateurs à haut rendement de Robert Bosch GmbH sont montés sur un type de véhicule existant, la technologie de référence devrait être l'alternateur de la version de ce type de véhicule la plus récemment mise sur le marché.

(9) La méthode d'essai permettant d'évaluer les réductions de CO_2 indiquée par le demandeur dans ses deux demandes comprend des formules qui sont compatibles avec les formules figurant dans les directives techniques pour l'approche simplifiée en ce qui concerne les alternateurs à haut rendement. La Commission estime que la méthode d'essai fournit des résultats qui sont vérifiables, reproductibles et comparables et permet de démontrer, d'une manière réaliste et avec un degré élevé de signification statistique, les effets bénéfiques de la technologie innovante sur les émissions de CO_2, conformément à l'article 6 du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011.

(10) La Commission relève que la méthode d'essai et les formules indiquées par le demandeur pour le calcul des réductions d'émissions de CO_2 dans les deux cas sont en tous points identiques à la méthode précisée à l'annexe de la décision d'exécution 2013/341/UE. En conséquence, la Commission considère que la méthode spécifiée dans la décision d'exécution 2013/341/UE devrait être utilisée pour déterminer la réduction des émissions de CO_2 due à l'utilisation de l'alternateur à haut rendement HED et de l'alternateur à haut rendement SAR de Robert Bosch GmbH.

(11) Dans ce contexte, la Commission considère que le demandeur a démontré de manière satisfaisante que la réduction des émissions réalisée par la technologie innovante s'élevait au moins à 1 g de CO_2/km.

(12) La Commission fait remarquer que la réduction que permettent d'obtenir les deux technologies innovantes peut être partiellement démontrée en appliquant le cycle d'essai normalisé; la réduction totale finale à certifier devrait par conséquent être déterminée conformément à l'article 8, paragraphe 2, deuxième alinéa, du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011.

(13) La Commission constate que, dans les deux cas, le rapport de vérification a été préparé par TÜV SÜD Industrie Service GmbH, organisme indépendant agréé, et que le rapport étaye les conclusions présentées dans les demandes.

(14) Dans ce contexte, la Commission considère qu'il n'y a pas lieu d'émettre d'objection en ce qui concerne l'approbation des deux technologies innovantes en question.

(15) Aux fins de la détermination du code général d'éco-innovation à utiliser dans les documents de réception par type conformément aux annexes I, VIII et IX de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil [1], il convient de préciser les codes spécifiques à utiliser pour les technologies innovantes approuvées par la présente décision.

[1] Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

(16) Conformément à l'article 11, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) nº 725/2011, tout constructeur qui souhaite bénéficier d'une réduction de ses émissions spécifiques moyennes de CO_2 aux fins d'atteindre son objectif d'émissions spécifiques grâce aux réductions des émissions de CO_2 obtenues par l'utilisation de la technologie innovante approuvée par la présente décision devrait se référer à la présente décision dans sa demande de fiche de réception CE par type pour les véhicules concernés,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

1. L'alternateur à haut rendement à diodes hautes performances (HED) de Robert Bosch GmbH destiné à être utilisé dans les véhicules de la catégorie M_1 est approuvé en tant que technologie innovante au sens de l'article 12 du règlement (CE) nº 443/2009.

2. L'alternateur à haut rendement à redressement synchrone actif (SAR) de Robert Bosch GmbH offrant un rendement d'au moins 78 % et destiné à être utilisé dans les véhicules de la catégorie M_1 est approuvé en tant que technologie innovante au sens de l'article 12 du règlement (CE) nº 443/2009.

3. La réduction des émissions de CO_2 obtenue par l'utilisation des deux alternateurs visés aux paragraphes 1 et 2 est mesurée à l'aide de la méthode énoncée à l'annexe de la décision d'exécution 2013/341/UE.

4. Conformément à l'article 11, paragraphe 2, deuxième alinéa, du règlement d'exécution (UE) nº 725/2011, la réduction des émissions de CO_2 déterminée conformément au paragraphe 3 du présent article peut uniquement être certifiée et enregistrée dans le certificat de conformité et dans la documentation de réception par type correspondante spécifiés aux annexes I, VIII et IX de la directive 2007/46/CE, lorsque les réductions sont supérieures ou égales au seuil défini à l'article 9, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) nº 725/2011.

5. Les codes spécifiques d'éco-innovation à faire figurer dans la documentation de réception par type à utiliser pour les technologies innovantes approuvées par la présente décision sont les suivants:

1) «8» pour l'alternateur à haut rendement à diodes hautes performances;

2) «9» pour l'alternateur à haut rendement à redressement synchrone actif.

Article 2

La présente décision entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Fait à Bruxelles, le 30 janvier 2015.

Par la Commission
Le président
Jean-Claude JUNCKER