DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2015/158 DELLA COMMISSIONE

del 30 gennaio 2015

relativa all'approvazione di due alternatori ad alta efficienza Robert Bosch GmbH come tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture in applicazione del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli leggeri ([1]), in particolare l'articolo 12, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

(1) Il fornitore Robert Bosch GmbH (il «richiedente») ha presentato le due seguenti richieste di approvazione degli alternatori efficienti Robert Bosch GmbH come tecnologie innovative rispettivamente il 2 dicembre 2013 e il 6 maggio 2014:

N.	Tecnologia innovativa
1	Alternatore ad alta efficienza con diodi ad alta efficienza (High Efficiency Diodes — HED)
2	Alternatore ad alta efficienza con raddrizzatore attivo sincrono (Synchronous Active Rectification — SAR)

(2) La completezza delle due richieste è stata valutata conformemente all'articolo 4 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 della Commissione ([2]). La Commissione ha constatato che nella richiesta originale relativa alla tecnologia innovativa n. 1 mancano alcune informazioni importanti e ha chiesto al richiedente di fornirle. Il richiedente ha comunicato dette informazioni il 6 maggio 2014. Le due richieste sono state considerate complete e il periodo di cui dispone la Commissione per valutarle è iniziato il giorno successivo alla data ufficiale di ricevimento, ossia il 7 maggio 2014 per entrambe.

(3) Le due richieste sono state valutate conformemente all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 443/2009, al regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 e alle linee guida per la preparazione di richieste di approvazione di tecnologie innovative ai sensi del regolamento (CE) n. 443/2009 (le «linee guida tecniche») ([3]).

(4) La richiesta n. 1 si riferisce all'alternatore ad alta efficienza Robert Bosch GmbH con HED. L'alternatore ad alta efficienza con HED utilizza modelli e disegni ottimizzati dei componenti e diodi ad alta efficienza. L'alternatore del richiedente è più efficiente rispetto all'alternatore di base grazie non solo alla nuova tecnologia a diodi ad alta efficienza, ma anche alle seguenti caratteristiche: riduzione delle perdite nel ferro mediante l'ottimizzazione dell'acciaio e della laminazione, ottimizzazione della lunghezza del ferro e della sezione trasversale del dente, ottimizzazione del traferro e della camera del rotore a poli artigliati, nonché ottimizzazione della resistenza di fase. Questa tecnologia è pertanto diversa dagli altri alternatori ad efficienza di generazione approvati come innovazioni ecocompatibili con le decisioni di esecuzione 2013/341/UE ([4]) e 2014/465/UE della Commissione ([5]).

([1]) GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.
([2]) Regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 della Commissione, del 25 luglio 2011, che stabilisce una procedura di approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture ai sensi del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 194 del 26.7.2011, pag. 19).
([3]) http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/guidelines_en.pdf
([4]) Decisione di esecuzione 2013/341/UE della Commissione, del 27 giugno 2013, relativa all'approvazione dell'alternatore ad efficienza di generazione «Valeo Efficient Generation Alternator» come tecnologia innovativa per la riduzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 179 del 29.6.2013, pag. 98).
([5]) Decisione di esecuzione 2014/465/UE della Commissione, del 16 luglio 2014, relativa all'approvazione dell'alternatore efficiente DENSO come tecnologia innovativa per la riduzione delle emissioni di CO_2 delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio e recante modifica della decisione di esecuzione 2013/341/UE della Commissione (GU L 210 del 17.7.2014, pag. 17).

(5) La richiesta n. 2 riguarda l'alternatore ad alta efficienza Robert Bosch GmbH con SAR, la cui efficienza minima è di 78 %. L'aumento di efficienza è ottenuto principalmente con l'introduzione del raddrizzatore attivo mediante la tecnologia MOSFET (transistor metallo-ossido-semiconduttore a effetto di campo). L'alternatore ad alta efficienza con SAR del richiedente è più efficiente rispetto all'alternatore di base anche grazie alle seguenti caratteristiche: riduzione delle perdite nel ferro mediante l'ottimizzazione dell'acciaio e della laminazione, ottimizzazione della lunghezza del ferro e della sezione trasversale del dente, ottimizzazione del traferro e della camera del rotore a poli artigliati, nonché ottimizzazione della resistenza di fase. Questa tecnologia è pertanto diversa dagli altri alternatori ad efficienza di generazione approvati come innovazioni ecocompatibili con le decisioni di esecuzione 2013/341/UE e 2014/465/UE, come pure dall'alternatore ad alta efficienza con HED di cui alla richiesta n. 1.

(6) La Commissione ritiene che le informazioni fornite nelle due richieste dimostrino che i criteri e le condizioni di cui all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 443/2009 e agli articoli 2 e 4 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 sono soddisfatti.

(7) Il richiedente ha dimostrato che entrambi gli alternatori ad alta efficienza del tipo descritto nella richiesta in causa non sono presenti in più del 3 % nelle autovetture nuove immatricolate nell'anno di riferimento 2009.

(8) Al fine di determinare i risparmi di CO_2 generati dalla tecnologia innovativa applicata a un veicolo, è necessario definire un veicolo di riferimento alla cui efficienza paragonare quella del veicolo provvisto di tale tecnologia innovativa, a norma degli articoli 5 e 8 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011. La Commissione ritiene che sia corretto assumere come tecnologia di riferimento un alternatore con efficienza pari al 67 % nel caso in cui la tecnologia innovativa sia applicata a un nuovo tipo di veicolo. Se gli alternatori efficienti Robert Bosch GmbH sono applicati a un tipo di veicolo esistente, la tecnologia di riferimento è la versione più recente presente sul mercato di un alternatore dello stesso tipo.

(9) Il richiedente ha fornito in entrambe le richieste un metodo di prova per accertare la riduzione di CO_2 comprendente formule conformi a quelle indicate nelle linee guida tecniche per un approccio semplificato agli alternatori efficienti. La Commissione ritiene che il metodo di prova debba fornire risultati verificabili, ripetibili e confrontabili, accertando in maniera realistica e sulla base di validi dati statistici la riduzione delle emissioni di CO_2 per effetto della tecnologia innovativa, come previsto dall'articolo 6 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011.

(10) La Commissione rileva che il metodo di prova e le formule impiegati dal richiedente per calcolare il risparmio di CO_2 in entrambi i casi sono identici sotto tutti gli aspetti alla metodologia stabilita nell'allegato della decisione di esecuzione 2013/341/UE. Di conseguenza la Commissione ritiene opportuno usare la metodologia specificata nella decisione di esecuzione 2013/341/UE per determinare la riduzione delle emissioni di CO_2 imputabile all'uso dell'alternatore ad alta efficienza Robert Bosch GmbH con HED e dell'alternatore ad alta efficienza Robert Bosch GmbH con SAR.

(11) Alla luce di quanto esposto la Commissione ritiene che il richiedente abbia dimostrato in modo soddisfacente che la riduzione delle emissioni ottenuta con la tecnologia innovativa è almeno pari a 1 g di CO_2/km.

(12) La Commissione rileva che i risparmi generati dalle tecnologie innovative possono essere parzialmente dimostrati nel normale ciclo di prova e che i risparmi finali complessivi da certificare siano quindi determinati a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, secondo comma, del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011.

(13) La Commissione constata che in entrambi i casi la relazione di verifica è stata preparata da TÜV SÜD Industrie Service GmbH, organismo indipendente e certificato, e che essa corrobora le risultanze riportate nelle richieste.

(14) Tenuto conto di quanto finora esposto, la Commissione non ritiene opportuno sollevare obiezioni all'approvazione delle due tecnologie innovative in questione.

(15) Al fine di determinare il codice generale di innovazione ecocompatibile da utilizzare nei documenti di omologazione pertinenti di cui agli allegati I, VIII e IX della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ([1]), è opportuno specificare i codici individuali da utilizzare per la tecnologia innovativa approvata con la presente decisione di esecuzione.

([1]) Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli («direttiva quadro») (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

(16) Qualsiasi produttore che intenda beneficiare di una riduzione delle sue emissioni specifiche medie di CO_2 al fine di soddisfare l'obiettivo per le emissioni specifiche attraverso un risparmio di CO_2 derivante dall'uso della tecnologia innovativa approvata dalla presente decisione di esecuzione dovrebbe, a norma dell'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011, fare riferimento alla presente decisione nella sua domanda di scheda di omologazione CE per i veicoli interessati,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

1. L'alternatore ad alta efficienza Robert Bosch GmbH con diodi ad alta efficienza (HED) destinato all'utilizzo nei veicoli di categoria M_1 è approvato come tecnologia innovativa ai sensi dell'articolo 12 del regolamento (CE) n. 443/2009.

2. L'alternatore ad alta efficienza Robert Bosch GmbH con raddrizzatore attivo sincrono (SAR), avente un'efficienza minima del 78 % e destinato all'utilizzo nei veicoli di categoria M_1 è approvato come tecnologia innovativa ai sensi dell'articolo 12 del regolamento (CE) n. 443/2009.

3. I risparmi di CO_2 realizzati grazie all'uso dei due tipi di alternatori di cui ai paragrafi 1 e 2 sono determinati applicando il metodo descritto nell'allegato della decisione di esecuzione 2013/341/UE.

4. A norma dell'articolo 11, paragrafo 2, secondo comma, del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011, il risparmio di CO_2 determinato in conformità al paragrafo 3 del presente articolo può essere certificato e indicato nel certificato di conformità e nella documentazione di omologazione di cui agli allegati I, VIII e IX della direttiva 2007/46/CE soltanto se è pari o superiore alla soglia specificata nell'articolo 9, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011.

5. I codici individuali di innovazione ecocompatibile da indicare nella documentazione di omologazione per le tecnologie innovative approvate con la presente decisione sono i seguenti:

1) «8» per l'alternatore ad alta efficienza con diodi ad alta efficienza;

2) «9» per l'alternatore ad alta efficienza con raddrizzatore attivo sincrono.

Articolo 2

La presente decisione entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Fatto a Bruxelles, il 30 gennaio 2015

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER