ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2015/295 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 24ης Φεβρουαρίου 2015

για την έγκριση του εναλλάκτη υψηλής απόδοσης MELCO GXi 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

(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 Mitsubishi Electric Corporation (MELCO), που εκπροσωπείται στην Ένωση από την Mitsubishi Electric Automotive Europe B.V. (ο «αιτών»), υπέβαλε αίτηση για την έγκριση του εναλλάκτη υψηλής απόδοσης MELCO GXi ως καινοτόμου τεχνολογίας στις 24 Ιουνίου 2014. Η πληρότητα της αίτησης 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 σημαντικές πληροφορίες και ζήτησε από τον αιτούντα να τη συμπληρώσει. Η Επιτροπή έλαβε τις πλήρεις πληροφορίες στις 10 Ιουλίου 2014 και άρχισε να αξιολογεί την αίτηση την επόμενη ημέρα.

(2) Η αίτηση, η οποία αξιολογήθηκε 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]), διαπιστώθηκε ότι ήταν πλήρης.

(3) Η αίτηση αφορά τον εναλλάκτη υψηλής απόδοσης MELCO GXi για τις κατηγορίες εξόδου από 130 A έως 250 A. Ο εναλλάκτης έχει υψηλή απόδοση όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο VDA που περιγράφεται στο σημείο 5.1.2 του παραρτήματος I των τεχνικών κατευθυντήριων γραμμών. Η μέθοδος αυτή παραπέμπει στη μεθοδολογία δοκιμών που προσδιορίζεται στο διεθνές πρότυπο ISO 8854:2012 ([4]). Ο εναλλάκτης του αιτούντος έχει αυξημένη απόδοση σε σχέση με τον εναλλάκτη βάσης μέσω της μείωσης των ακόλουθων τριών ειδών απωλειών: απώλειες κατά τη λειτουργία του εναλλάκτη χάρη σε νέες διόδους χαμηλής απώλειας ενέργειας, απώλειες σιδήρου του στάτη από τη χρήση λεπτού και υψηλής αξίας ηλεκτρομαγνητικού πυρήνα του στάτη από χάλυβα, καθώς και απώλειες χαλκού του στάτη με τη χρήση στάτη με πολύ υψηλό συντελεστή πλήρωσης και εφαρμοσμένη δομή αξονικής ψύξης.

(4) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι τα στοιχεία που παρέχονται στην αίτηση 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.

(5) Ο αιτών απέδειξε ότι η χρήση ενός υψηλής απόδοσης εναλλάκτη, όπως αυτός που περιγράφεται στην παρούσα αίτηση, δεν υπερέβαινε το 3 % των νέων επιβατικών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί το έτος αναφοράς 2009.

(6) Για 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

([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]) ISO 8854 Road vehicles — Alternators with regulators — Test methods and general requirements (Οδικά οχήματα — Εναλλάκτες με ρυθμιστές — Μέθοδοι δοκιμών και γενικές απαιτήσεις). Αριθμός αναφοράς ISO 8854:2012(E).

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 εναλλάκτης με απόδοση 67 % ενδείκνυται να θεωρείται κατάλληλη τεχνολογία βάσης όταν η καινοτόμος τεχνολογία τοποθετείται σε νέο τύπο οχήματος. Όταν ο εναλλάκτης υψηλής απόδοσης MELCO GXi τοποθετηθεί σε προϋπάρχοντα τύπο οχήματος, η τεχνολογία βάσης πρέπει να είναι ο εναλλάκτης της πιο πρόσφατης έκδοσης του τύπου οχήματος που διατίθεται στην αγορά.

(7) Ο αιτών παρέσχε 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 απόδοσης. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η μεθοδολογία δοκιμών θα παράσχει αποτελέσματα επαληθεύσιμα, επαναλήψιμα και συγκρίσιμα, και ότι είναι ικανή να τεκμηριώνει με ρεαλιστικό τρόπο και με επαρκή στατιστική σοβαρότητα 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.

(8) Ο αιτών παρέσχε μεθοδολογία για τις δοκιμές μείωσης του CO_2, στην οποία περιλαμβάνονται τύποι οι οποίοι βασίζονται στις τεχνικές κατευθυντήριες γραμμές όσον αφορά τους εναλλάκτες υψηλής απόδοσης. 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 της Επιτροπής ([1]). 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 MELCO GXi.

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

(10) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εξοικονόμηση που προκύπτει από την καινοτόμο τεχνολογία 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.

(11) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η έκθεση επαλήθευσης συντάχθηκε από τη UTAC (Groupe UTAC CERAM) και ότι επαληθεύει τα ποσίσματα που αναφέρονται στην αίτηση.

(12) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι δεν πρέπει να εγερθούν αντιρρήσεις όσον αφορά την έγκριση της υπό εξέταση καινοτόμου τεχνολογίας.

(13) 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 ([2]), ο επιμέρους κωδικός που πρέπει να χρησιμοποιείται για την καινοτόμο τεχνολογία η οποία εγκρίνεται με την παρούσα οδηγία θα πρέπει να προσδιορίζεται.

(14) Κάθε κατασκευαστής που επιθυμεί να επωφεληθεί από τη μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών του CO_2 ώστε να καλύψει τον ειδικό στόχο εκπομπών με εξοικονόμηση εκπομπών CO_2 οφειλόμενη στη χρήση της οικολογικής καινοτομίας που εγκρίνεται με την παρούσα 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 τύπου ΕΚ για τα σχετικά οχήματα,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

1. Ο εναλλάκτης υψηλής απόδοσης Mitsubishi Electric Corporation GXi, ο οποίος έχει αυξημένη απόδοση με τη μείωση τριών διαφορετικών απωλειών και προορίζεται για χρήση σε οχήματα κατηγορίας M1 εγκρίνεται ως καινοτόμος τεχνολογία κατά την έννοια του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009.

2. Η μείωση των εκπομπών CO_2 λόγω της χρήσης του εναλλάκτη που αναφέρεται στην παράγραφο 1 καθορίζεται με χρήση της μεθοδολογίας που καθορίζεται στο παράρτημα της εκτελεστικής απόφασης 2013/341/ΕΕ.

([1]) 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).

([2]) 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).

3. 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 2 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 προσδιορίζεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011.

4. Ο επιμέρους κωδικός οικολογικής καινοτομίας ο οποίος πρέπει να δηλώνεται στα έγγραφα της έγκρισης τύπου που πρέπει να χρησιμοποιούνται για την καινοτόμο τεχνολογία η οποία εγκρίνεται με την παρούσα απόφαση είναι «12».

Άρθρο 2

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

Βρυξέλλες, 24 Φεβρουαρίου 2015.

Για την Επιτροπή

Ο Πρόεδρος

Jean-Claude JUNCKER