BESLUITEN

UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2015/295 VAN DE COMMISSIE

van 24 februari 2015

betreffende de goedkeuring van de efficiënte alternator MELCO GXi als innoverende technologie ter beperking van de CO_2-emissies van personenauto's uit hoofde van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe personenauto's, in het kader van de communautaire geïntegreerde benadering om de CO_2-emissies van lichte voertuigen te beperken ([1]), en met name artikel 12, lid 4,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De leverancier Mitsubishi Electric Corporation (MELCO), in de EU vertegenwoordigd door Mitsubishi Electric Automotive Europe bv, (de „aanvrager") heeft op 24 juni 2014 een aanvraag ingediend voor de goedkeuring van de efficiënte alternator MELCO GXi als innoverende technologie. De aanvraag is beoordeeld op volledigheid overeenkomstig artikel 4 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 van de Commissie ([2]). De Commissie stelde vast dat in de oorspronkelijke aanvraag relevante informatie ontbrak en verzocht de aanvrager haar te completeren. Op 10 juli 2014 heeft de Commissie de volledige informatie ontvangen en de dag daarop is zij begonnen met de beoordeling van de aanvraag.

(2) De aanvraag, die is beoordeeld overeenkomstig artikel 12 van Verordening (EG) nr. 443/2009, Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 en de Technical Guidelines for the preparation of applications for the approval of innovative technologies pursuant to Regulation (EC) No 443/2009 („de technische richtsnoeren") ([3]), werd volledig geacht.

(3) De aanvraag heeft betrekking op de efficiënte alternator MELCO GXi voor de afgifteklassen van 130 A tot 250 A. De alternator heeft een hoog rendement zoals vastgesteld overeenkomstig de in punt 5.1.2 van bijlage I bij de technische richtsnoeren beschreven aanpak van het VDA (Verband der Automobilindustrie). Deze aanpak verwijst naar de testmethodologie beschreven in de internationale norm ISO 8854:2012 ([4]). Het rendement van de alternator van de aanvrager is groter dan dat van de basisalternator doordat de volgende drie verliezen worden beperkt: rectificatieverlies door een nieuwe energiezuinige diode, ijzerverlies in de stator door het gebruik van een dunne en hoogwaardige statorkern van elektromagnetisch staal, en koperverlies in de stator door het gebruik van een stator met ultrahoge vulfactor en een toegepaste axiale koelingsstructuur.

(4) De Commissie is van oordeel dat uit de in de aanvraag verstrekte informatie blijkt dat aan de in artikel 12 van Verordening (EG) nr. 443/2009 en in de artikelen 2 en 4 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 bedoelde voorwaarden en criteria is voldaan.

(5) De aanvrager heeft aangetoond dat een hoogrendementsalternator van het type beschreven in de aanvraag in niet meer dan 3 % van de in het referentiejaar 2009 geregistreerde nieuwe personenauto's is toegepast.

(6) Om te bepalen welke CO_2-besparingen deze innoverende technologie bij montage in een voertuig zal opleveren, moet overeenkomstig de artikelen 5 en 8 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 het basisvoertuig

([1]) PB L 140 van 5.6.2009, blz. 1.
([2]) Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 van de Commissie van 25 juli 2011 tot vaststelling van een procedure voor de goedkeuring en certificering van innoverende technologieën ter beperking van de CO_2-emissies van personenauto's uit hoofde van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 194 van 26.7.2011, blz. 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. Referentienummer: ISO 8854:2012(E).

worden gedefinieerd waarmee de doelmatigheid van het met de innoverende technologie uitgeruste voertuig wordt vergeleken. De Commissie is van oordeel dat een alternator met een rendement van 67 % als passende basistechnologie kan gelden wanneer de innoverende technologie op een nieuw voertuigtype wordt gemonteerd. Indien de efficiënte alternator MELCO GXi in een bestaand voertuigtype wordt gemonteerd, moet de meest recente in de handel gebrachte versie van dat type alternator als basistechnologie worden genomen.

(7) De aanvrager heeft een testmethode voor de CO_2-reducties voorgelegd die formules bevat die consistent zijn met de in de technische richtsnoeren beschreven formules voor de vereenvoudigde benadering met betrekking tot efficiënte alternatoren. De Commissie is van oordeel dat de testmethode verifieerbare, reproduceerbare en vergelijkbare resultaten zal opleveren en dat de methode de CO_2-emissievoordelen van de innoverende technologie op realistische wijze en met een sterke statistische significantie kan aantonen, overeenkomstig artikel 6 van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011.

(8) De aanvrager heeft een methode verstrekt om de CO_2-vermindering te testen; die methode omvat formules die gebaseerd zijn op de technische richtsnoeren met betrekking tot efficiënte alternatoren. De Commissie stelt vast dat de testmethode en de formules voor de berekening van de CO_2-besparingen van de aanvrager in alle opzichten identiek zijn aan de in de bijlage bij Uitvoeringsbesluit 2013/341/EU van de Commissie ([1]) gespecificeerde methode. Bijgevolg meent de Commissie dat de in Uitvoeringsbesluit 2013/341/EU gespecificeerde methode moet worden gebruikt om te bepalen hoezeer de CO_2-uitstoot wordt verlaagd als gevolg van het gebruik van de efficiënte alternator MELCO GXi.

(9) Tegen die achtergrond is de Commissie van oordeel dat de aanvrager afdoende heeft aangetoond dat de door de innoverende technologie bereikte emissiereductie ten minste 1 g CO_2/km bedraagt.

(10) De Commissie merkt op dat de uit de innoverende technologie voortvloeiende besparingen deels op de standaardtestcyclus mogen worden aangetoond en dat de te certificeren definitieve totale besparingen derhalve overeenkomstig artikel 8, lid 2, tweede alinea, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 moeten worden bepaald.

(11) De Commissie stelt vast dat het verificatierapport door UTAC (Groupe UTAC CERAM) is opgesteld en dat het de conclusies ondersteunt die in de aanvraag zijn uiteengezet.

(12) Tegen die achtergrond moet er volgens de Commissie geen bezwaar worden gemaakt tegen de goedkeuring van de innoverende technologie in kwestie.

(13) Om de algemene eco-innovatiecode vast te stellen die overeenkomstig de bijlagen I, VIII en IX bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad ([2]) in de desbetreffende typegoedkeuringsdocumenten moet worden vermeld, moet voor de bij dit besluit goedgekeurde innoverende technologie de individuele code worden gespecificeerd.

(14) Fabrikanten die de CO_2-besparingen die uit de toepassing van de bij dit besluit goedgekeurde innoverende technologie voortvloeien willen aanwenden voor een verlaging van hun gemiddelde specifieke CO_2-emissies om zo hun specifieke emissiedoelstellingen te verwezenlijken, moeten overeenkomstig artikel 11, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 in hun aanvraag voor een EG-typegoedkeuringscertificaat voor de betrokken voertuigen naar dit besluit verwijzen,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

1. De efficiënte alternator Mitsubishi Electric Corporation GXi die een hoger rendement heeft doordat drie verschillende verliezen worden beperkt en die bestemd is voor gebruik in voertuigen van categorie M_1, wordt goedgekeurd als innoverende technologie in de zin van artikel 12 van Verordening (EG) nr. 443/2009.

2. De reductie van de CO_2-emissies door het gebruik van de in lid 1 genoemde alternator wordt bepaald volgens de in de bijlage bij Uitvoeringsbesluit 2013/341/EU beschreven methode.

([1]) Uitvoeringsbesluit 2013/341/EU van de Commissie van 27 juni 2013 betreffende de goedkeuring van de Valeo Efficient Generation Alternator als innoverende technologie ter beperking van de CO_2-emissies van personenauto's uit hoofde van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 179 van 29.6.2013, blz. 98).

([2]) Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (kaderrichtlijn) (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

3. Overeenkomstig artikel 11, lid 2, tweede alinea, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 mag de overeenkomstig lid 2 van dit artikel vastgestelde CO_2-emissiereductie slechts worden gecertificeerd en in het certificaat van overeenstemming en de desbetreffende typegoedkeuringsdocumentatie zoals omschreven in de bijlagen I, VIII en IX bij Richtlijn 2007/46/EG worden opgenomen als de reductie gelijk is aan of meer is dan de in artikel 9, lid 1, van Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 vastgestelde drempelwaarde.

4. De individuele eco-innovatiecode die moet worden vermeld in de typegoedkeuringsdocumentatie voor de bij dit besluit goedgekeurde innoverende technologie is „12".

Artikel 2

Dit besluit treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Gedaan te Brussel, 24 februari 2015.

Voor de Commissie
De voorzitter
Jean-Claude JUNCKER