

BESCHLÜSSE

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2015/295 DER KOMMISSION

vom 24. Februar 2015

über die Genehmigung des effizienten Generators MELCO GXi als innovative Technologie zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 12 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Zulieferer Mitsubishi Electric Corporation (MELCO), in der Union vertreten durch Mitsubishi Electric Automotive Europe B.V., (im Folgenden „der Antragsteller“) hat am 24. Juni 2014 die Genehmigung des effizienten Generators MELCO GXi als innovative Technologie beantragt. Die Vollständigkeit des Antrags wurde gemäß Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission ⁽²⁾ geprüft. Die Kommission hat festgestellt, dass im ursprünglichen Antrag bestimmte einschlägige Angaben fehlten, und den Antragsteller um Ergänzung ersucht. Die Kommission erhielt die vollständigen Angaben am 10. Juli 2014 und begann am darauffolgenden Tag mit der Bewertung des Antrags.
- (2) Der Antrag wurde gemäß Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009, der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 und dem technischen Leitfaden für die Vorbereitung von Anträgen auf Genehmigung innovativer Technologien gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 (Technical Guidelines) ⁽³⁾ (im Folgenden „technischer Leitfaden“) bewertet und für vollständig befunden.
- (3) Der Antrag betrifft den effizienten Generator MELCO GXi für Abgabeleistungen von 130 A bis zu 250 A. Der Generator hat einen hohen Wirkungsgrad, wie mit dem unter Punkt 5.1.2 des Anhangs I des technischen Leitfadens beschriebenen VDA-Verfahren ermittelt wurde. Dieses Verfahren nimmt auf die in der internationalen Norm ISO 8854:2012 ⁽⁴⁾ spezifizierte Prüfmethode Bezug. Der Generator des Antragstellers hat gegenüber dem Vergleichs-Generator einen höheren Wirkungsgrad, da bei ihm die folgenden drei Verluste reduziert sind: Gleichrichterverluste durch eine neue Diode mit geringem Energieverlust, Statorisenverluste durch den Einsatz eines dünnen, hochwertigen elektromagnetischen Statorkerns aus Stahl und Statorkupferverluste durch den Einsatz eines Stators mit ultrahohem Füllfaktor und die Anwendung von Axialkühlung.
- (4) Nach Auffassung der Kommission geht aus dem Antrag hervor, dass die in Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und in den Artikeln 2 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 genannten Bedingungen und Kriterien erfüllt wurden.
- (5) Der Antragsteller hat nachgewiesen, dass der hocheffiziente Generator des in diesem Antrag beschriebenen Typs in nicht mehr als 3 % der im Bezugsjahr 2009 neu zugelassenen Personenkraftwagen zum Einsatz kam.
- (6) Um festzustellen, wie viel CO₂ eingespart wird, wenn diese innovative Technologie in ein Kraftfahrzeug eingebaut wird, muss ein Vergleichsfahrzeug bestimmt werden, mit dem die Effizienz des mit der innovativen Technologie ausgestatteten Fahrzeugs gemäß den Artikeln 5 und 8 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011

⁽¹⁾ ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1.

⁽²⁾ Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission vom 25. Juli 2011 zur Einführung eines Verfahrens zur Genehmigung und Zertifizierung innovativer Technologien zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen nach der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 194 vom 26.7.2011, S. 19).

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

⁽⁴⁾ ISO 8854. Straßenfahrzeuge — Drehstrom-Generatoren mit Regler — Prüfungen und allgemeine Anforderungen. Referenznummer ISO 8854:2012(E).

verglichen wird. Nach Auffassung der Kommission ist es sinnvoll, einen Generator mit einem Wirkungsgrad von 67 % als geeignete Vergleichstechnologie vorzusehen, wenn die innovative Technologie in einen neuen Fahrzeugtyp eingebaut wird. Wird der effiziente Generator MELCO GXi in einen bereits vorhandenen Fahrzeugtyp eingebaut, so sollte der Wechselstromgenerator der neuesten auf dem Markt verfügbaren Version dieses Typs als Vergleichstechnologie herangezogen werden.

- (7) Der Antragsteller hat eine Methode für die Prüfung der CO₂-Verringerungen übermittelt, die Formeln umfasst, die mit den Formeln vereinbar sind, die im technischen Leitfaden für ein vereinfachtes Konzept in Bezug auf effiziente Generatoren beschrieben sind. Nach Auffassung der Kommission wird die Prüfmethode im Einklang mit Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 nachprüfbar, wiederholbar und vergleichbare Ergebnisse erbringen und in realistischer Weise und mit hoher statistischer Signifikanz die Vorteile der innovativen Technologie in Bezug auf die CO₂-Emissionen nachweisen.
- (8) Der Antragsteller hat eine Methode für die Prüfung der CO₂-Verringerungen übermittelt, die Formeln umfasst, die auf den Formeln im technischen Leitfaden in Bezug auf effiziente Generatoren beruhen. Die Kommission stellt fest, dass die Prüfmethode des Antragstellers und seine Formeln zur Berechnung der CO₂-Einsparungen mit der im Anhang des Durchführungsbeschlusses 2013/341/EU der Kommission ⁽¹⁾ spezifizierten Methode übereinstimmen. Infolgedessen ist die Kommission der Auffassung, dass die im Durchführungsbeschluss 2013/341/EU der Kommission spezifizierte Methode verwendet werden sollte, um die durch den effizienten Generator MELCO GXi erzielte Verringerung der CO₂-Emissionen zu bestimmen.
- (9) Deshalb ist die Kommission der Auffassung, dass der Antragsteller in zufriedenstellender Weise nachgewiesen hat, dass die durch die innovative Technologie erzielte Emissionsreduktion mindestens 1 g CO₂/km beträgt.
- (10) Die Kommission nimmt zur Kenntnis, dass die Einsparungen durch die innovative Technologie teilweise mit dem Standard-Prüfzyklus nachgewiesen werden können, weshalb die zu zertifizierenden endgültigen Gesamteinsparungen gemäß Artikel 8 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 ermittelt werden sollten.
- (11) Die Kommission stellt fest, dass der Prüfbericht von UTAC (Groupe UTAC CERAM), einer unabhängigen und zertifizierten Stelle, erarbeitet wurde und der Bericht die im Antrag angeführten Ergebnisse bestätigt.
- (12) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass gegen die Genehmigung der betreffenden innovativen Technologie keine Einwände erhoben werden sollten.
- (13) Für die Bestimmung des allgemeinen Ökoinnovationscodes, der in den betreffenden Typgenehmigungsunterlagen gemäß den Anhängen I, VIII und IX der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ zu verwenden ist, sollte der individuelle Code für die mit dem vorliegenden Durchführungsbeschluss genehmigte innovative Technologie festgelegt werden.
- (14) Jeder Hersteller, der zur Einhaltung seiner Zielvorgabe für spezifische Emissionen von einer Verringerung der durchschnittlichen spezifischen CO₂-Emissionen durch den Einsatz der mit diesem Durchführungsbeschluss genehmigten innovativen Technologie profitieren will, sollte in seinem Antrag auf eine EG-Typgenehmigung für die betreffenden Fahrzeuge gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 auf diesen Beschluss verweisen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

- (1) Der effiziente Generator GXi der Mitsubishi Electric Corporation mit einem durch Verringerung von drei verschiedenen Verlusten erreichten höheren Wirkungsgrad zur Verwendung in Fahrzeugen der Klasse M1 wird als innovative Technologie im Sinne von Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 genehmigt.
- (2) Die Verringerung der CO₂-Emissionen durch den Einsatz des in Absatz 1 genannten Generators wird nach der im Anhang des Durchführungsbeschlusses 2013/341/EU beschriebenen Methode bestimmt.

⁽¹⁾ Durchführungsbeschluss 2013/341/EU der Kommission vom 27. Juni 2013 über die Genehmigung des Wechselstromgenerators „Valeo Efficient Generation Alternator“ als innovative Technologie zur Verringerung der CO₂-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 179 vom 29.6.2013, S. 98).

⁽²⁾ Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

(3) Gemäß Artikel 11 Absatz 2 Unterabsatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 kann die gemäß Absatz 2 des vorliegenden Artikels festgestellte Verringerung der CO₂-Emissionen nur dann zertifiziert und in eine Übereinstimmungsbescheinigung und die betreffenden Typpergenehmigungsunterlagen gemäß den Anhängen I, VIII und IX der Richtlinie 2007/46/EG eingetragen werden, wenn die Verringerungen mindestens den Schwellenwert gemäß Artikel 9 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 erreichen.

(4) Der in die Typpergenehmigungsunterlagen einzutragende individuelle Ökoinnovationscode für die mit diesem Durchführungsbeschluss genehmigte innovative Technologie ist „12“.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am zwanzigsten Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Brüssel, den 24. Februar 2015

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER
