

# ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 16ης Ιουλίου 2014

περί της έγκρισης του εναλλάκτη απόδοσης «DENSO» ως καινοτόμου τεχνολογίας για τη μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> από επιβατικά οχήματα δυνάμει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και για την τροποποίηση της εκτελεστικής απόφασης 2013/341/ΕΕ της Επιτροπής

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

(2014/465/ΕΕ)

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<sub>2</sub> από ελαφρά οχήματα<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 12 παράγραφος 4,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Ο προμηθευτής DENSO Corporation («ο αιτών») υπέβαλε αίτηση στις 31 Οκτωβρίου 2013 για την έγκριση του εναλλάκτη απόδοσης DENSO ως καινοτόμου τεχνολογίας. Η πληρότητα της αίτησης αξιολογήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 4 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011 της Επιτροπής<sup>(2)</sup>. Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι από την αρχική αίτηση έλειπαν ορισμένες σχετικές πληροφορίες και ζήτησε από τον αιτούντα να τη συμπληρώσει. Ο αιτών προσκόμισε τις πληροφορίες στις 30 Ιανουαρίου 2014. Διαπιστώθηκε ότι η αίτηση ήταν πλήρης και η περίοδος για την αξιολόγηση της αίτησης από την Επιτροπή άρχισε την επομένη της ημερομηνίας της επίσημης παραλαβής, δηλαδή στις 31 Ιανουαρίου 2014.
- (2) Η αίτηση αξιολογήθηκε σύμφωνα με το άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009, με 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»)<sup>(3)</sup>.
- (3) Η αίτηση αφορά τον εναλλάκτη απόδοσης Denso για τις κατηγορίες εξόδου 150A, 180A και 210A. Ο εναλλάκτης έχει απόδοση τουλάχιστον 77 %, όπως προσδιορίζεται σύμφωνα με τη μέθοδο VDA που περιγράφεται στο σημείο 5.1.2 του παραρτήματος Ι των τεχνικών κατευθυντήριων γραμμών. Η μέθοδος αυτή παραπέμπει στη μεθοδολογία δοκιμών που προσδιορίζεται στο διεθνές πρότυπο ISO 8854:2012<sup>(4)</sup>. Ο εναλλάκτης του αιτούντος έχει αυξημένη απόδοση σε σχέση με τον εναλλάκτη βάσης μέσω της μείωσης των ακόλουθων τριών ειδών απωλειών: των απωλειών ανόρθωσης μέσω της βελτιστοποίησης της ανόρθωσης με τη χρήση της ενότητας «MOSFET», δηλαδή με τη χρήση τρανζίστορ MOS (μετάλλου-οξειδίου-ημιαγωγού) φαινομένου πεδίου· των απωλειών του σιδήρου του στάτη μέσω της χρήσης πυρίνα από λεπτά ελάσματα από μαγνητικό χάλυβα· και των απωλειών του χαλκού του στάτη με χρήση «αγωγού-τμήματος» που έχει υψηλότερο συντελεστή χώρου και πιο βραχεία άκρα πηνίου. Η τεχνολογία αυτή είναι συνεπώς διαφορετική από τον εναλλάκτη «Valeo Efficient Generation Alternator», που έχει εγκριθεί ως οικολογική καινοτομία με την εκτελεστική απόφαση 2013/341/ΕΕ της Επιτροπής<sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1.

<sup>(2)</sup> 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<sub>2</sub> από επιβατικά οχήματα, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 194 της 26.7.2011, σ. 19).

<sup>(3)</sup> [http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/guidelines\\_en.pdf](http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/guidelines_en.pdf)

<sup>(4)</sup> ISO 8854. Road vehicles — Alternators with regulators — Test methods and general requirements (Οδικά οχήματα — Εναλλάκτες με ρυθμιστές — Μέθοδοι δοκιμών και γενικές απαιτήσεις). Κωδικός ISO 8854:2012(E).

<sup>(5)</sup> 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<sub>2</sub> 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).

- (4) Η Επιτροπή διαπιστώνει ότι οι πληροφορίες που δίνονται 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 ένας υψηλής απόδοσης εναλλάκτης, όπως αυτός που περιγράφεται στην παρούσα αίτηση, δεν υπερβαίνει το 3 % των νέων επιβατικών οχημάτων που έχουν ταξινομηθεί το έτος αναφοράς 2009.
- (6) Προκειμένου να προσδιοριστεί η εξοικονόμηση σε εκπομπές CO<sub>2</sub> που θα επιτυγχάνεται όταν τοποθετηθεί σε όχημα η εν λόγω καινοτόμος τεχνολογία, είναι αναγκαίο να καθορισθεί το όχημα βάσης με το οποίο θα πρέπει να συγκριθεί η απόδοση 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 απόδοσης DENSO 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 παρείχε τη μεθοδολογία δοκιμών για τη μείωση του CO<sub>2</sub>, 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 ισχυρή στατιστική σημαντικότητα τα οφέλη όσον αφορά τις εκπομπές CO<sub>2</sub> που προκύπτουν από την καινοτόμο τεχνολογία, σύμφωνα με το άρθρο 6 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011.
- (8) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι ο αιτών με τη μεθοδολογία του χρησιμοποίησε έναν τύπο για τον υπολογισμό της τυπικής απόκλισης της τιμής απόδοσης του εναλλάκτη που αυξάνει την ακρίβεια των αποτελεσμάτων σε σύγκριση με τον τύπο (1), σύμφωνα με τη μεθοδολογία που ορίζεται στο παράρτημα της εκτελεστικής απόφασης 2013/341/ΕΕ. Η μεθοδολογία δοκιμών του αιτούντα και οι τύποι για τον υπολογισμό της εξοικονόμησης εκπομπών CO<sub>2</sub> είναι, κατά τα λοιπά, όμοιοι με τη μεθοδολογία που καθορίζεται στην εν λόγω εκτελεστική απόφαση. 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<sub>2</sub> λόγω της χρήσης του εναλλάκτη απόδοσης Denso. Ωστόσο, ενόψει της βελτίωσης της ακρίβειας λόγω της τυπικής απόκλισης υπολογισμού που προτείνεται από την Denso, είναι σκόπιμη η προσαρμογή του τύπου (1) που παρατίθεται στο παράρτημα της εκτελεστικής απόφασης 2013/341/ΕΕ. Η προσαρμογή δεν πρέπει να θίγει τυχόν πιστοποιημένη εξοικονόμηση εκπομπών CO<sub>2</sub> με τη χρήση της μεθοδολογίας που καθορίζεται στην εκτελεστική απόφαση 2013/341/ΕΕ πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας εκτελεστικής απόφασης.
- (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<sub>2</sub>/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 Vehicle Certification Agency (VCA), που είναι ανεξάρτητος και πιστοποιημένος φορέας και υποστηρίζει τα ευρήματα 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<sup>(1)</sup>, ο επιμέρους κωδικός που πρέπει να χρησιμοποιείται για την καινοτόμο τεχνολογία η οποία εγκρίνεται με την παρούσα εκτελεστική οδηγία θα πρέπει να προσδιορίζεται.
- (14) Κάθε κατασκευαστής που επιθυμεί να επωφεληθεί από τη μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών CO<sub>2</sub>, ώστε να καλύψει τον στόχο εκπομπών με εξοικονόμηση CO<sub>2</sub> οφειδόμενη στη χρήση της καινοτόμου τεχνολογίας που εγκρίνεται με την παρούσα εκτελεστική απόφαση, θα πρέπει, σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011, να αναφέρει την παρούσα εκτελεστική απόφαση στην αίτησή του για τη χορήγηση πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ για τα σχετικά οχήματα,

<sup>(1)</sup> 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 ρυμουλκούμενων 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).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

#### Άρθρο 1

1. Ο εναλλάκτης απόδοσης DENSO, ο οποίος έχει απόδοση τουλάχιστον 77 % 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<sub>2</sub> 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.
3. Σύμφωνα με το άρθρο 11 παράγραφος 2 δεύτερο εδάφιο του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011, η μείωση των εκπομπών CO<sub>2</sub> 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 αναφέρεται στο άρθρο 9 παράγραφος 1 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011.
4. Ο επιμέρους κωδικός οικολογικής τεχνολογίας που πρέπει να δηλώνεται στα έγγραφα της έγκρισης τύπου που πρέπει να χρησιμοποιείται για την καινοτόμο τεχνολογία η οποία εγκρίνεται με την παρούσα εκτελεστική απόφαση πρέπει να είναι «6».

#### Άρθρο 2

##### Τροποποιήσεις της εκτελεστικής απόφασης 2013/341/ΕΕ

1. Στο τμήμα 2 του παραρτήματος της εκτελεστικής απόφασης 2013/341/ΕΕ, ο τύπος (1) αντικαθίσταται από τον ακόλουθο τύπο:

$$\Delta\eta_A = \sqrt{((0,25 * S_{1800})^2 + (0,40 * S_{3000})^2 + (0,25 * S_{6000})^2 + (0,1 * S_{10000})^2)}.$$

2. Η τροποποίηση δεν θίγει τις πιστοποιήσεις που πραγματοποιούνται σύμφωνα με το άρθρο 11 του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011 πριν από την έναρξη ισχύος της παρούσας εκτελεστικής απόφασης.

#### Άρθρο 3

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

Βρυξέλλες, 16 Ιουλίου 2014.

Για την Επιτροπή  
Ο Πρόεδρος  
José Manuel BARROSO