

DECISIONI

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2015/295 DELLA COMMISSIONE

del 24 febbraio 2015

relativa all'approvazione dell'alternatore efficiente MELCO GXi come tecnologia innovativa per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture a norma 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 CO₂ dei veicoli leggeri ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 12, paragrafo 4,

considerando quanto segue:

- (1) Il 24 giugno 2014 il fornitore Mitsubishi Electric Corporation (MELCO), rappresentato nell'Unione da Mitsubishi Electric Automotive Europe B.V (il «richiedente»), ha inoltrato una richiesta di approvazione dell'alternatore efficiente MELCO GXi come tecnologia innovativa. La completezza della domanda è stata valutata conformemente all'articolo 4 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 della Commissione ⁽²⁾. La Commissione ha individuato l'assenza di alcune informazioni rilevanti nella domanda originale e ha chiesto al richiedente di completarla. La Commissione ha ricevuto le informazioni complete il 10 luglio 2014 e il giorno seguente ha iniziato a valutare la domanda.
- (2) La domanda, valutata in conformità 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⁾), è stata ritenuta completa.
- (3) La domanda riguarda l'alternatore efficiente MELCO GXi, per le classi di corrente comprese fra 130 A e 250 A. L'alternatore ha un'elevata efficienza, determinata a norma del metodo VDA descritto all'allegato I, punto 5.1.2, delle linee guida. Tale approccio fa riferimento alla metodologia di prova specificata dalla norma internazionale ISO 8854:2012 ⁽⁴⁾. L'alternatore del richiedente presenta un'efficienza maggiore rispetto all'alternatore di base in quanto riduce le seguenti tre perdite: perdita di rettificazione mediante un nuovo diodo a bassa perdita di energia; perdita di ferro nello statore grazie all'uso di un nucleo a laminato sottile di acciaio elettromagnetico legato nonché perdita di rame nello statore grazie all'uso di uno statore ad altissimo fattore di riempimento e alla struttura assiale di raffreddamento applicata.
- (4) La Commissione ritiene che le informazioni fornite nella domanda dimostrino che sono stati soddisfatti 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.
- (5) Il richiedente ha dimostrato che un alternatore ad alta efficienza del tipo descritto nella domanda in questione non superava il 3 % nelle autovetture nuove immatricolate nel corso dell'anno di riferimento (2009).
- (6) Al fine di determinare la riduzione di emissioni di CO₂ dovuta alla tecnologia innovativa applicata a un veicolo, è necessario definire un veicolo di riferimento alla cui efficienza paragonare quella del veicolo provvisto di tale

⁽¹⁾ GUL 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 CO₂ delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 194 del 26.7.2011, pag. 19).

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

⁽⁴⁾ ISO 8854. Veicoli stradali — Alternatori con regolatore — Metodi di prova e requisiti generali Numero di riferimento UNI EN ISO 8854:2012(E).

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 l'alternatore efficiente MELCO GXi è applicato a un tipo di veicolo esistente, la tecnologia di riferimento è la versione più recente presente sul mercato di un alternatore dello stesso tipo.

- (7) Il richiedente ha fornito un metodo di prova per accertare la riduzione di CO₂ 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 fornisca risultati verificabili, ripetibili e confrontabili, accertando in maniera realistica, e sulla base di validi dati statistici, la riduzione delle emissioni di CO₂ per effetto della tecnologia innovativa, come previsto dell'articolo 6 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011.
- (8) Il richiedente ha fornito un metodo di prova per accertare la riduzione di CO₂ comprendente formule basate su quelle indicate nelle linee guida tecniche per gli alternatori efficienti. La Commissione osserva che il metodo di prova e le formule per calcolare la riduzione delle emissioni di CO₂ sono, sotto ogni altro aspetto, identici alla metodologia specificata nell'allegato della decisione di esecuzione 2013/341/UE della Commissione ⁽¹⁾. Di conseguenza la Commissione ritiene opportuno usare la metodologia specificata nella decisione di esecuzione 2013/341/UE per determinare la riduzione delle emissioni di CO₂ realizzata attraverso l'uso dell'alternatore efficiente MELCO GXi.
- (9) 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 pari almeno a 1 g di CO₂/km.
- (10) La Commissione sottolinea il fatto che la riduzione delle emissioni realizzata grazie alla tecnologia innovativa può essere parzialmente dimostrata nel normale ciclo di prova e che la riduzione finale complessiva da certificare sia quindi determinata a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, secondo comma, del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011.
- (11) La Commissione ha accertato che la relazione di verifica è stata preparata dall'UTAC (Groupe UTAC CERAM) e che corrobora le conclusioni riportate nella domanda.
- (12) Tenuto conto di quanto finora esposto, la Commissione non ritiene opportuno sollevare obiezioni per quanto concerne l'approvazione della tecnologia in questione.
- (13) Al fine di determinare il codice generale di innovazione ecocompatibile da utilizzare nei pertinenti documenti di omologazione di cui agli allegati I, VIII e IX della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, è necessario specificare il codice individuale da utilizzare per la tecnologia innovativa approvata con la presente decisione.
- (14) Qualsiasi produttore che intenda beneficiare di una riduzione delle sue emissioni specifiche medie di CO₂ al fine di soddisfare l'obiettivo per le emissioni specifiche attraverso una riduzione delle emissioni di CO₂ realizzata attraverso l'uso della tecnologia innovativa approvata dalla presente decisione deve, 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 efficiente Mitsubishi Electric Corporation GXi, avente un'efficienza superiore grazie alla riduzione di tre diverse perdite e destinato all'utilizzo nei veicoli di categoria M1, è approvato come tecnologia innovativa ai sensi dell'articolo 12 del regolamento (CE) n. 443/2009.
2. La riduzione delle emissioni di CO₂ realizzata attraverso l'uso dell'alternatore di cui al paragrafo 1 sono determinate secondo il metodo descritto nell'allegato alla decisione di esecuzione della Commissione 2013/341/UE.

⁽¹⁾ Decisione di esecuzione della Commissione 2013/341/UE, 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 CO₂ 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).

⁽²⁾ 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).

3. A norma dell'articolo 11, paragrafo 2, secondo comma, del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011, la riduzione delle emissioni di CO₂ determinata in conformità al paragrafo 2 del presente articolo può essere certificata e indicata 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.

4. Il codice individuale di innovazione da inserire nella documentazione di omologazione da utilizzare per la tecnologia innovativa approvata con la presente decisione è «12».

Articolo 2

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

Fatto a Bruxelles, il 24 febbraio 2015

Per la Commissione
Il presidente
Jean-Claude JUNCKER
