

DECISIONES

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2015/295 DE LA COMISIÓN

de 24 de febrero de 2015

relativa a la aprobación del alternador de alta eficiencia GXi de MELCO como tecnología innovadora para la reducción de las emisiones de CO₂ de los turismos de conformidad con el Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 12, apartado 4,

Considerando lo siguiente:

- (1) El 24 de junio de 2014, el proveedor Mitsubishi Electric Corporation (MELCO), representado en la Unión por Mitsubishi Electric Automotive Europe B.V. (en lo sucesivo denominado «el solicitante»), presentó una solicitud de aprobación del alternador de alta eficiencia GXi de MELCO como tecnología innovadora. La integridad de la solicitud se evaluó de conformidad con el artículo 4 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011 de la Comisión ⁽²⁾. La Comisión observó la falta de cierta información pertinente en la solicitud original y pidió al solicitante que la completara. La Comisión recibió la información completa el 10 de julio de 2014 y empezó a evaluar la solicitud al día siguiente.
- (2) La solicitud ha sido evaluada de conformidad con el artículo 12 del Reglamento (CE) n° 443/2009, el Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011 y las orientaciones técnicas para la preparación de las solicitudes de aprobación de tecnologías innovadoras según el Reglamento (CE) n° 443/2009 («las orientaciones técnicas») ⁽³⁾, y se considera que está completa.
- (3) La solicitud se refiere al alternador de alta eficiencia GXi de MELCO, para las clases de salida de 130 A a 250 A. El alternador posee una alta eficiencia, determinada de conformidad con el enfoque de la VDA descrito en el punto 5.1.2 del anexo I de las orientaciones técnicas. Dicho enfoque se refiere a la metodología de ensayo especificada en la norma internacional ISO 8854:2012 ⁽⁴⁾. El alternador del solicitante tiene más eficiencia que el alternador de referencia porque reduce las tres pérdidas siguientes: la pérdida de rectificación mediante un nuevo diodo de baja pérdida energética; la pérdida en el hierro del estátor, al utilizar un núcleo del estátor de acero electromagnético fino y de alto grado, y la pérdida en el cobre del estátor, al utilizar un estátor con factor de forma ultra alto y una estructura de refrigeración axial aplicada.
- (4) La Comisión considera que la información presentada en la solicitud demuestra que se han cumplido las condiciones y los criterios mencionados en el artículo 12 del Reglamento (CE) n° 443/2009, y en los artículos 2 y 4 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011.
- (5) El solicitante ha demostrado que la utilización de un alternador de alta eficiencia del tipo descrito en esa solicitud no superó el 3 % de los turismos nuevos matriculados en el año de referencia (2009).
- (6) A fin de determinar la reducción de las emisiones de CO₂ que hará posible la tecnología innovadora al ser instalada en un vehículo, es necesario definir el vehículo de referencia con el que se ha de comparar la eficiencia

⁽¹⁾ DO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011 de la Comisión, de 25 de julio de 2011, por el que se establece un procedimiento de aprobación y certificación de tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 194 de 26.7.2011, p. 19).

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

⁽⁴⁾ ISO 8854. Vehículos de carretera — Alternadores con reguladores — Requisitos generales y métodos de ensayo. Número de referencia ISO 8854:2012(E).

del vehículo equipado con la tecnología innovadora, de conformidad con los artículos 5 y 8 del Reglamento de Ejecución (UE) nº 725/2011. A juicio de la Comisión, resulta adecuado considerar que un alternador con una eficiencia del 67 % es una tecnología de referencia apropiada en caso de que la tecnología innovadora se instale en un nuevo tipo de vehículo. Cuando se instale el alternador de alta eficiencia GXi de MELCO en un tipo de vehículo existente, la tecnología de referencia debe ser el alternador de la versión más reciente de ese tipo que se haya comercializado.

- (7) El solicitante ha presentado una metodología para evaluar las reducciones de CO₂ que incluye fórmulas que se ajustan a las descritas en las orientaciones técnicas para el enfoque simplificado por lo que se refiere a los alternadores de alta eficiencia. La Comisión considera que con la metodología de ensayo se obtendrán resultados comprobables, repetibles y comparables, y que se podrán demostrar de forma realista las ventajas de la tecnología innovadora en cuanto a reducción de las emisiones de CO₂ con fuerte significación estadística, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 6 del Reglamento de Ejecución (UE) nº 725/2011.
- (8) El solicitante presentó una metodología para evaluar las reducciones de CO₂ que incluye fórmulas basadas en las orientaciones técnicas con respecto a los alternadores de alta eficiencia. La Comisión observa que la metodología de ensayo y las fórmulas para calcular la reducción de emisiones de CO₂ del solicitante son idénticas en todos los aspectos a la metodología especificada en el anexo de la Decisión de Ejecución 2013/341/UE de la Comisión ⁽¹⁾. En consecuencia, la Comisión considera que la metodología especificada en la Decisión de Ejecución 2013/341/UE debe utilizarse para determinar la reducción de emisiones de CO₂ conseguida gracias a la utilización del alternador de alta eficiencia GXi de MELCO.
- (9) Habida cuenta de ello, la Comisión considera que el solicitante ha demostrado satisfactoriamente que la reducción de emisiones lograda merced a la tecnología innovadora es de al menos 1 g de CO₂/km.
- (10) La Comisión toma nota de que la reducción obtenida gracias a la tecnología puede demostrarse parcialmente en el ciclo de ensayo estándar y de que la reducción total final por certificar ha de determinarse por tanto de conformidad con el artículo 8, apartado 2, párrafo segundo, del Reglamento de Ejecución (UE) nº 725/2011.
- (11) La Comisión constata que el informe de verificación ha sido elaborado por UTAC (Groupe UTAC CERAM) y que el informe corrobora las conclusiones expuestas en la solicitud.
- (12) En este contexto, la Comisión considera que no deben plantearse objeciones a la aprobación de la tecnología innovadora en cuestión.
- (13) Para determinar el código general de las ecoinnovaciones que deberá emplearse en los documentos de homologación de tipo pertinentes de conformidad con los anexos I, VIII y IX de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, debe especificarse el código individual que se utilizará para la tecnología innovadora aprobada mediante la presente Decisión.
- (14) Todo fabricante que desee beneficiarse de una reducción de sus emisiones específicas medias de CO₂ para cumplir su objetivo de emisiones específicas mediante la reducción de las emisiones de CO₂ derivada de la utilización de la tecnología innovadora aprobada por la presente Decisión debe hacer referencia, de conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) nº 725/2011, a la presente Decisión en su solicitud de certificado de homologación de tipo CE para los vehículos considerados.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. El alternador de alta eficiencia GXi de Mitsubishi Electric Corporation, que posee una mayor eficiencia por reducir tres pérdidas diferentes y se destina a utilizarse en vehículos de la categoría M1, queda aprobado como tecnología innovadora a efectos del artículo 12 del Reglamento (CE) nº 443/2009.
2. La reducción de las emisiones de CO₂ derivada del uso del alternador mencionado en el apartado 1 se determinará utilizando la metodología establecida en el anexo de la Decisión de Ejecución 2013/341/UE.

⁽¹⁾ Decisión de Ejecución 2013/341/UE de la Comisión, de 27 de junio de 2013, relativa a la aprobación del alternador de alta eficiencia de Valeo (Valeo Efficient Generation Alternator) como tecnología innovadora para la reducción de las emisiones de CO₂ de los turismos de conformidad con el Reglamento (CE) nº 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 179 de 29.6.2013, p. 98).

⁽²⁾ Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

3. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 11, apartado 2, párrafo segundo, del Reglamento de Ejecución (UE) nº 725/2011, la reducción de las emisiones de CO₂ determinada de acuerdo con el apartado 2 del presente artículo solamente se podrá certificar y consignar en el certificado de conformidad y en los documentos de homologación de tipo pertinentes especificados en los anexos I, VIII y IX de la Directiva 2007/46/CE cuando las reducciones alcancen o superen el umbral a que se hace referencia en el artículo 9, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) nº 725/2011.

4. El código individual de ecoinnovación que deberá consignarse en la documentación de homologación de tipo correspondiente a la tecnología innovadora aprobada mediante la presente Decisión será el «12».

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 24 de febrero de 2015.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER