

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2015/158 DE LA COMISIÓN

de 30 de enero de 2015

relativa a la aprobación de dos alternadores de alta eficiencia de Robert Bosch GmbH como tecnologías innovadoras 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 proveedor Robert Bosch GmbH («el solicitante») presentó las dos solicitudes siguientes para la aprobación de alternadores eficientes de Robert Bosch GmbH como tecnologías innovadoras el 2 de diciembre de 2013 y el 6 de mayo de 2014, respectivamente:

Nº	Tecnología innovadora
1	Alternador de alta eficiencia con diodos de alta eficiencia (HED)
2	Alternador de alta eficiencia con rectificación síncrona activa (SAR)

- (2) La integridad de las dos solicitudes 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 inicial de la tecnología n° 1 y pidió al solicitante que la completara. El solicitante remitió la información el 6 de mayo de 2014. Ambas solicitudes se consideraron completas, y el período para su evaluación por parte de la Comisión comenzó el día siguiente a la fecha de recepción oficial, es decir, el 7 de mayo de 2014 en ambos casos.
- (3) Ambas solicitudes se han evaluado 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 («orientaciones técnicas») ⁽³⁾.
- (4) La solicitud n° 1 se refiere al alternador de alta eficiencia con HED de Robert Bosch GmbH. El alternador de alta eficiencia con HED utiliza diseños de componentes optimizados y diodos de alta eficiencia. Además de la nueva tecnología de HED, el alternador del solicitante tiene mayor eficiencia que el alternador de referencia debido a: la reducción de las pérdidas en el hierro mediante la optimización del acero y el laminado, la optimización de la longitud del hierro y de la sección transversal de los dientes, la optimización de la cámara de aire entre el rotor y el estator y la optimización de la cámara de varas de garras del rotor, así como la optimización de la resistencia de fase. Esta tecnología es, por tanto, diferente de otros alternadores de alta eficiencia aprobados como ecoinnovación en la Decisión de Ejecución 2013/341/UE de la Comisión ⁽⁴⁾ y la Decisión de Ejecución 2014/465/UE de la Comisión ⁽⁵⁾.

⁽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⁾ 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) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 179 de 29.6.2013, p. 98).

⁽⁵⁾ Decisión de Ejecución 2014/465/UE de la Comisión, de 16 de julio de 2014, relativa a la aprobación del alternador de alta eficiencia de DENSO (DENSO efficient alternator) 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, y por la que se modifica la Decisión de Ejecución 2013/341/UE de la Comisión (DO L 210 de 17.7.2014, p. 17).

- (5) La solicitud nº 2 se refiere al alternador de alta eficiencia con SAR de Robert Bosch GmbH. Dicho alternador tiene una eficiencia de al menos el 78 %. El principal aumento de eficiencia se consigue con la introducción de la rectificación activa utilizando MOSFET, es decir, mediante el uso de una tecnología de transistores de efecto de campo de material semiconductor de óxido metálico. Además, el alternador de alta eficiencia con SAR del solicitante tiene mayor eficiencia que el alternador de referencia debido a: la reducción de las pérdidas en el hierro mediante la optimización del acero y el laminado, la optimización de la longitud del hierro y de la sección transversal de los dientes, la optimización de la cámara de aire entre el rotor y el estator y la optimización de la cámara de varas de garras del rotor, así como la optimización de la resistencia de fase. Esta tecnología es, por tanto, diferente de otros alternadores de alta eficiencia aprobados como ecoinnovación en la Decisión de Ejecución 2013/341/UE y la Decisión de Ejecución 2014/465/UE, y del alternador de alta eficiencia con HED de la solicitud nº 1.
- (6) La Comisión considera que la información presentada en ambas solicitudes demuestra que se han cumplido las condiciones y los criterios mencionados en el artículo 12 del Reglamento (CE) nº 443/2009, y en los artículos 2 y 4 del Reglamento de Ejecución (UE) nº 725/2011.
- (7) El solicitante ha demostrado que la utilización de ambos alternadores de alta eficiencia del tipo descrito en esta solicitud no superó el 3 % de los turismos nuevos matriculados en el año de referencia (2009).
- (8) 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 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 de un 67 % es la tecnología de referencia apropiada en caso de que la tecnología innovadora se instale en un nuevo tipo de vehículo. Cuando los alternadores de alta eficiencia de Robert Bosch GmbH se instalen 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.
- (9) El solicitante ha presentado en ambas solicitudes una metodología para evaluar las reducciones de CO₂ que incluye fórmulas coherentes con 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.
- (10) La Comisión observa que la metodología de ensayo y las fórmulas indicadas por el solicitante para calcular la reducción de emisiones de CO₂ en ambos casos son idénticas en todos los aspectos a la metodología especificada en el anexo de la Decisión de Ejecución 2013/341/UE. En consecuencia, la Comisión considera que debe utilizarse la metodología especificada en la Decisión de Ejecución 2013/341/UE para determinar la reducción de emisiones de CO₂ conseguida gracias a la utilización del alternador de alta eficiencia con HED de Robert Bosch GmbH y a la del alternador de alta eficiencia con SAR de Robert Bosch GmbH.
- (11) Habida cuenta de ello, la Comisión considera que el solicitante ha demostrado satisfactoriamente que la reducción de emisiones lograda mediante la tecnología innovadora es de al menos 1 g de CO₂/km.
- (12) La Comisión toma nota de que la reducción obtenida gracias a ambas tecnologías 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.
- (13) La Comisión constata que en ambos casos el informe de verificación ha sido elaborado por TÜV SÜD Industrie Service GmbH, organismo independiente y certificado, y que el informe corrobora las conclusiones expuestas en las solicitudes.
- (14) En este contexto, la Comisión considera que no deben plantearse objeciones a la aprobación de las dos tecnologías innovadoras en cuestión.
- (15) A fin de 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 ⁽¹⁾, deben especificarse los códigos individuales que se utilizarán para las tecnologías innovadoras aprobadas mediante la presente Decisión de Ejecución.

⁽¹⁾ 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).

- (16) Los fabricantes que deseen beneficiarse de una reducción de sus emisiones específicas medias de CO₂ para cumplir su objetivo de emisiones específicas mediante el ahorro de CO₂ derivado de la utilización de las tecnologías innovadoras aprobadas mediante la presente Decisión de Ejecución deben hacer referencia, de conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 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 de Robert Bosch GmbH con diodos de alta eficiencia (HED), destinado a ser utilizado en vehículos de la categoría M₁, queda aprobado como tecnología innovadora a efectos del artículo 12 del Reglamento (CE) n° 443/2009.
2. El alternador de alta eficiencia de Robert Bosch GmbH con rectificación síncrona activa (SAR), que posee una eficiencia de al menos un 78 % y se destina a ser utilizado en vehículos de la categoría M₁, queda aprobado como tecnología innovadora a efectos del artículo 12 del Reglamento (CE) n° 443/2009.
3. La reducción de las emisiones de CO₂ derivada del uso de los dos alternadores a que se refieren los apartados 1 y 2 se determinará utilizando la metodología establecida en el anexo de la Decisión de Ejecución 2013/341/UE.
4. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 11, apartado 2, párrafo segundo, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011, la reducción de las emisiones de CO₂ determinada de acuerdo con el apartado 3 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) n° 725/2011.
5. El código individual de ecoinnovación que deberá consignarse en la documentación de homologación de tipo correspondiente a las tecnologías innovadoras aprobadas mediante la presente Decisión será como sigue:
 - 1) «8» para el alternador de alta eficiencia con diodos de alta eficiencia;
 - 2) «9» para el alternador de alta eficiencia con rectificación síncrona activa.

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 30 de enero de 2015.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER
