KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2015/279

af 19. februar 2015

om godkendelse af solcelletag til batteriopladning fra Asola som en innovativ teknologi til reduktion af CO_2-emissioner fra personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO_2-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer ([1]), særlig artikel 12, stk. 4, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) Den 12. februar 2014 ansøgte leverandøren Asola Technologies GmbH (»ansøgeren«) om, at Asolas solcelletag til batteriopladning blev godkendt som innovativ teknologi. Ansøgningens fuldstændighed blev vurderet i henhold til artikel 4 i Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 ([2]). Kommissionen konstaterede, at der manglede visse relevante oplysninger i den oprindelige ansøgning, og bad ansøgeren færdiggøre ansøgningen. Ansøgeren fremsendte de ønskede oplysninger den 28. maj 2014. Kommissionen fandt, at ansøgningen var fuldstændig, og dagen efter den officielle modtagelse af de fuldstændige oplysninger, dvs. den 29. maj 2014, begyndte perioden for Kommissionens vurdering af ansøgningen.

(2) Ansøgningen er blevet vurderet i henhold til artikel 12 i forordning (EF) nr. 443/2009, gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 og de tekniske retningslinjer for forberedelse af ansøgninger om godkendelse af innovative teknologier i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009 (»de tekniske retningslinjer«) ([3]).

(3) Ansøgningen vedrører solcelletaget til batteriopladning fra Asola. Solcelletaget består af et solcellepanel, som monteres på køretøjets tag. Solcellepanelet omdanner omgivelsesenergi til elektrisk energi, som via en styreenhed for driftsspænding lagres i et batteri i køretøjet. Kommissionen finder, at de oplysninger, der er angivet i ansøgningen, viser, at betingelserne og kriterierne i artikel 12 i forordning (EF) nr. 443/2009 samt i artikel 2 og 4 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 er opfyldt.

(4) Ansøgeren har dokumenteret, at der ikke var et system for solcelletag til batteriopladning af den type, der beskrives i denne ansøgning, i mere end 3 % af de nye personbiler, der blev registreret i referenceåret 2009.

(5) For at bestemme, hvor store CO_2-besparelser der vil kunne opnås med den innovative teknologi, når den er monteret i et køretøj, er det nødvendigt at definere det basiskøretøj, som køretøjet med den innovative teknologi skal sammenholdes med, jf. artikel 5 og 8 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011. Kommissionen finder, at basiskøretøjet bør være en køretøjsvariant, der i alle henseender er identisk med det miljøinnovative køretøj bortset fra solcelletaget og i givet fald uden det ekstra batteri og andre apparater, som er specifikt nødvendige for at omdanne solenergi til elektricitet og for at oplagre elektriciteten. Basiskøretøjet til sammenligning med en ny version af et køretøj med installeret solcelletagpanel bør være det samme køretøj, men med frakoblet solcelletagpanel, idet der tages hensyn til den forskel i masse, som skyldes installationen af solcelletag.

(6) Ansøgeren har forelagt en prøvemetode for CO_2-reduktionerne med formler, der bygger på de tekniske retningslinjers anvisninger om solcelletag til batteriopladning. Kommissionen finder, at det derudover bør påvises, i hvor høj grad det samlede energiforbrug til køretøjets transportfunktion forbedres sammenlignet med den energi, der forbruges til drift af udstyr, hvis formål er at forbedre komforten for de ombordværende.

([1]) EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1.
([2]) Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 af 25. juli 2011 om indførelse af en procedure for godkendelse og certificering af innovative teknologier til nedbringelse af CO_2-emissionerne fra personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 194 af 26.7.2011, s. 19).
([3]) http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/guidelines_en.pdf (versionen fra februar 2013).

(7) Når besparelsen bestemmes, skal der også tages hensyn til lagerkapaciteten i et enkelt indbygget batteri i køretøjet eller tilstedeværelsen af et ekstra batteri, som kun er bestemt til at oplagre den elektricitet, der produceres af solcelletaget.

(8) Kommissionen vurderer, at prøvningsmetoden vil resultere i verificerbare, reproducerbare og sammenlignelige prøvningsresultater, og at den kan tilvejebringe et realistisk billede af de CO_2-besparelser, der opnås ved brug af den innovative teknologi, med stor statistisk signifikans i overensstemmelse med artikel 6 i gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011.

(9) På baggrund heraf finder Kommissionen, at ansøgeren på tilfredsstillende vis har påvist, at den emissionsbesparelse, der opnås ved brug af den innovative teknologi, er mindst 1 g CO_2 pr. km.

(10) Da den CO_2-emissionsprøvning med henblik på typegodkendelse, der er omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 ([1]) og i Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 ([2]), ikke tager højde for, at der kan være indbygget et solcelletag, og for det energitilskud, denne teknologi kan levere, anerkender Kommissionen, at standardprøvecyklussen ikke kan anvendes på Asolas solcelletag til batteriopladning. Kommissionen konstaterer, at verifikationsrapporten er udarbejdet af TÜV SÜD Auto Service GmbH, som er et uafhængigt og godkendt organ, og rapporten understøtter ansøgningens konklusioner og resultater.

(11) På baggrund heraf finder Kommissionen, at der ikke bør gøres indvendinger mod godkendelsen af den pågældende innovative teknologi.

(12) I betragtning af at den foreslåede metode til fastsættelse af CO_2-besparelser fra solcelletag fra Asola i alle væsentlige elementer svarer til det, der er godkendt ved Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2014/806/EU ([3]), finder Kommissionen, at det for at sikre en sammenhængende tilgang er hensigtsmæssigt at fastsætte, at den prøvningsmetode, der er angivet i den pågældende afgørelse, også bør gælde for solcelletag fra Asola.

(13) Enhver producent, som ønsker at drage fordel af en nedbringelse af sine gennemsnitlige specifikke CO_2-emissioner for at nå sine specifikke emissionsmål ved hjælp af de CO_2-besparelser, der opnås ved brug af den innovative teknologi, der godkendes ved denne afgørelse, skal i henhold til artikel 11, stk. 1, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011 henvise til denne afgørelse, når producenten ansøger om et EF-typegodkendelsescertifikat for de relevante køretøjer.

(14) Med henblik på fastsættelse af den generelle miljøinnovationskode, der skal anvendes i de relevante typegodkendelsesdokumenter i overensstemmelse med bilag I, VIII og IX til direktiv 2007/46/EF, bør der fastsættes en individuel kode, der skal anvendes for den innovative teknologi, som godkendes ved nærværende afgørelse.

(15) Perioden for vurdering af den innovative teknologi, der henvises til i artikel 10, stk. 2, i gennemførelsesforordning (EU) nr. 725/2011, udløber snart. Det er derfor hensigtsmæssigt, at denne afgørelse træder i kraft hurtigst muligt —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

1. Asolas solcelletag til batteriopladning beregnet til brug i køretøjer i klasse M_1 godkendes som en innovativ teknologi, jf. artikel 12 i forordning (EF) nr. 443/2009.

2. Reduktionen af CO_2-emissioner ved brug af det i stk. 1 omhandlede solcelletag til batteriopladning fra Asola bestemmes ved brug af den metode, der er angivet i bilaget til gennemførelsesafgørelse 2014/806/EU.

3. Den individuelle miljøinnovationskode, der skal anvendes i typegodkendelsesdokumenterne for brug af den innovative teknologi, der er godkendt ved denne afgørelse, er »11«.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 af 20. juni 2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6), om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 171 af 29.6.2007, s. 1).

([2]) Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og lette erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer (EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1).

([3]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse 2014/806/EU af 18. november 2014 om godkendelse af solcelletag til batteriopladning fra Webasto som en innovativ teknologi til reduktion af CO_2-emissioner fra personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 332 af 19.11.2014, s. 34).

Artikel 2

Denne afgørelse træder i kraft på syvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Udfærdiget i Bruxelles, den 19. februar 2015.

På Kommissionens vegne
Jean-Claude JUNCKER
Formand