DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2015/279 DER KOMMISSION

vom 19. Februar 2015

über die Genehmigung des Solardachs zur Batterieaufladung von Asola als innovative Technologie zur Verringerung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen im Rahmen des Gesamtkonzepts der Gemeinschaft zur Verringerung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ([1]), insbesondere auf Artikel 12 Absatz 4,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Das Unternehmen Asola Technologies GmbH (nachstehend „der Antragsteller") hat am 12. Februar 2014 einen Antrag auf Genehmigung des Solardachs zur Batterieaufladung von Asola als innovative Technologie eingereicht. Die Vollständigkeit des Antrags wurde gemäß Artikel 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission ([2]) geprüft. Die Kommission stellte fest, dass im ursprünglichen Antrag einschlägige Angaben fehlten, und ersuchte den Antragsteller um Ergänzung. Der Antragsteller legte die erforderlichen Angaben am 28. Mai 2014 vor. Der Antrag wurde für vollständig befunden, und der Zeitraum für die Bewertung des Antrags durch die Kommission begann am Tag nach dem Tag des offiziellen Eingangs der vollständigen Angaben, d. h. am 29. Mai 2014.

(2) Der Antrag wurde im Einklang mit Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009, der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 und dem technischen Leitfaden für die Vorbereitung von Anträgen auf Genehmigung innovativer Technologien gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 (Technical Guidelines) ([3]) (nachstehend „technischer Leitfaden") bewertet.

(3) Der Antrag bezieht sich auf das Solardach zur Batterieaufladung von Asola. Das Solardach besteht aus einem auf dem Fahrzeugdach angebrachten Photovoltaik-Modul (PV-Modul). Das Photovoltaik-Modul wandelt Umgebungsenergie in elektrische Energie um, die mit Hilfe eines Spannungsreglers in einer im Fahrzeug befindlichen Batterie gespeichert wird. Nach Auffassung der Kommission geht aus den Angaben in dem Antrag hervor, dass die in Artikel 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 und in den Artikeln 2 und 4 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 genannten Bedingungen und Kriterien erfüllt sind.

(4) Der Antragsteller hat nachgewiesen, dass nicht mehr als 3 % der im Bezugsjahr 2009 neu zugelassenen Personenkraftwagen mit einem Solardach zur Batterieaufladung des in diesem Antrag beschriebenen Typs ausgerüstet waren.

(5) Zur Ermittlung der CO_2-Einsparungen, die durch den Einsatz dieser innovativen Technologie in einem Kraftfahrzeug erzielt werden, muss ein Vergleichsfahrzeug bestimmt werden, mit dem die Effizienz des mit der innovativen Technologie ausgestatteten Fahrzeugs gemäß den Artikeln 5 und 8 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 verglichen wird. Nach Auffassung der Kommission sollte das Vergleichsfahrzeug eine Fahrzeugvariante sein, die in jeder Hinsicht mit dem Ökoinnovationsfahrzeug identisch ist, mit Ausnahme des Solardachs und der gegebenenfalls erforderlichen zusätzlichen Batterie und anderer Geräte, die speziell für die Umwandlung der Sonnenenergie in Elektrizität und deren Speicherung erforderlich sind. Bei neuen Fahrzeugversionen mit eingebautem Solardach sollte dasselbe Fahrzeug mit nicht angeschlossenem Solarmodul als Vergleichsfahrzeug dienen, wobei die durch den Einbau des Solardachs bedingte Änderung der Masse zu berücksichtigen ist.

(6) Die vom Antragsteller übermittelte Methode zur Prüfung der CO_2-Verringerungen umfasst Formeln, die auf den Angaben im technischen Leitfaden über Solardächer zur Batterieaufladung beruhen. Nach Auffassung der Kommission sollte darüber hinaus aufgezeigt werden, in welchem Umfang der Gesamtenergieverbrauch des Fahrzeugs hinsichtlich seiner Transportfunktion im Vergleich zum Energieverbrauch von Geräten zur Steigerung des Komforts der Insassen verbessert wird.

([1]) ABl. L 140 vom 5.6.2009, S. 1.
([2]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission vom 25. Juli 2011 zur Einführung eines Verfahrens zur Genehmigung und Zertifizierung innovativer Technologien zur Verringerung der CO 2 -Emissionen von Personenkraftwagen nach der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 194 vom 26.7.2011, S. 19).
([3]) http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/guidelines_en.pdf (Fassung vom Februar 2013).

(7) Bei der Bestimmung der Einsparungen ist auch die Speicherkapazität der im Fahrzeug befindlichen Batterie oder das Vorhandensein einer zusätzlichen Batterie, die ausschließlich für die Speicherung des von dem Solardach erzeugten Stroms bestimmt ist, zu berücksichtigen.

(8) Die Kommission stellt fest, dass die Prüfmethode im Einklang mit Artikel 6 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 nachprüfbare, wiederholbare und vergleichbare Ergebnisse erbringt und in realistischer Weise und mit hoher statistischer Signifikanz die Vorteile der innovativen Technologie in Bezug auf die CO_2-Emissionen nachweisen kann.

(9) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass der Antragsteller in zufriedenstellender Weise nachgewiesen hat, dass die durch die innovative Technologie erzielte Emissionsreduktion mindestens 1 g CO_2/km beträgt.

(10) Da das Typgenehmigungs-Testverfahren in Bezug auf CO_2-Emissionen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates [1] und der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission [2] Solardächer und die durch diese Technologie erzeugte zusätzliche Energie nicht berücksichtigt, ist die Kommission der Ansicht, dass das Solardach zur Batterieaufladung von Asola nicht durch den Standard-Prüfzyklus erfasst wird. Die Kommission stellt fest, dass der Prüfbericht von TÜV SÜD Auto Service GmbH, einer unabhängigen und zertifizierten Stelle, erstellt wurde und die im Antrag aufgeführten Ergebnisse bestätigt.

(11) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass gegen die Genehmigung der betreffenden innovativen Technologie keine Einwände erhoben werden sollten.

(12) Da für die Bestimmung der mit dem Solardach von Asola verbundenen Verringerung der CO_2-Emissionen eine Methode vorgeschlagen wird, die in allen wesentlichen Punkten der Methode entspricht, die mit dem Durchführungsbeschluss 2014/806/EU der Kommission [3] genehmigt wurde, sollte nach Ansicht der Kommission festgelegt werden, dass die in diesem Beschluss beschriebene Prüfmethode auch auf das Solardach von Asola anzuwenden ist, um für eine kohärente Vorgehensweise zu sorgen.

(13) Jeder Hersteller, der die mit diesem Beschluss genehmigte innovative Technologie zur Verringerung der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen nutzen möchte, um seine Zielvorgabe für die spezifischen Emissionen einzuhalten, sollte in seinem Antrag auf eine EG-Typgenehmigung für die betreffenden Fahrzeuge gemäß Artikel 11 Absatz 1 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 auf diesen Beschluss verweisen.

(14) Für die Bestimmung des allgemeinen Ökoinnovationscodes, der in den einschlägigen Typgenehmigungsunterlagen gemäß den Anhängen I, VIII und IX der Richtlinie 2007/46/EG zu verwenden ist, sollte der individuelle Code für die mit dem vorliegenden Durchführungsbeschluss genehmigte innovative Technologie festgelegt werden.

(15) Der in Artikel 10 Absatz 2 der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 genannte Zeitraum für die Prüfung des Ökoinnovationsantrags läuft in Kürze ab. Der Durchführungsbeschluss sollte daher so bald wie möglich in Kraft treten —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

(1) Das Solardach zur Batterieaufladung von Asola zur Verwendung in Fahrzeugen der Klasse M1 wird als innovative Technologie im Sinne des Artikels 12 der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 genehmigt.

(2) Die Verringerung der CO_2-Emissionen durch den Einsatz des in Absatz 1 genannten Solardachs zur Batterieaufladung von Asola wird nach der im Anhang des Durchführungsbeschlusses 2014/806/EU beschriebenen Methode bestimmt.

(3) Der in die Typgenehmigungsunterlagen einzutragende individuelle Ökoinnovationscode für die mit diesem Durchführungsbeschluss genehmigte innovative Technologie ist „11".

---

[1] Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 171 vom 29.6.2007, S. 1).

[2] Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1).

[3] Durchführungsbeschluss 2014/806/EU der Kommission vom 18. November 2014 über die Genehmigung des Solardachs zur Batterieaufladung von Webasto als innovative Technologie zur Verringerung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen gemäß der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 332 vom 19.11.2014, S. 34).

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am siebten Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Brüssel, den 19. Februar 2015

Für die Kommission
Der Präsident
Jean-Claude JUNCKER