

KOMMISJONENS GJENNOMFØRINGSBESLUTNING (EU) 2015/279

2018/EØS/57/87

av 19. februar 2015

om godkjenning av Asolas solcelletak til batterilading som en innovativ teknologi for å redusere CO₂-utslipp fra personbiler i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009(*)

EUROPAKOMMISJONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den europeiske unions virkemåte,

under henvisning til europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 av 23. april 2009 om fastsettelse av utslippsstandarder for nye personbiler som del av Fellesskapets integrerte metode for å redusere CO₂-utslipp fra lette kjøretøyer⁽¹⁾, særlig artikkel 12 nr. 4, og

ut fra følgende betraktninger:

- 1) Leverandøren Asola Technologies GmbH («søkeren») innga 12. februar 2014 en søknad om godkjenning av Asolas solcelletak til batterilading som en innovativ teknologi. Det ble vurdert om søknaden var fullstendig, i samsvar med artikkel 4 i Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011⁽²⁾. Kommisjonen påpekte at visse relevante opplysninger manglet i den opprinnelige søknaden, og ba søkeren om å utfylle den. Søkeren framla de nødvendige opplysningene 28. mai 2014. Søknaden ble funnet å være fullstendig, og tidsrommet for Kommisjonens vurdering av søknaden begynte dagen etter datoen for offisielt mottak av de fullstendige opplysningene, dvs. 29. mai 2014.
- 2) Søknaden er blitt vurdert i samsvar med artikkel 12 i forordning (EF) nr. 443/2009, gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011 og de tekniske retningslinjene for utarbeiding av søknader om godkjenning av innovative teknologier i henhold til forordning (EF) nr. 443/2009 («de tekniske retningslinjene»)⁽³⁾.
- 3) Søknaden gjelder Asolas solcelletak til batterilading. Solcelletaket består av et solcellepanel som monteres på kjøretøyets tak. Solcellepanelet omdanner energi fra omgivelsene til elektrisk energi som via en spenningsregulator lagres i et batteri i kjøretøyet. Kommisjonen mener at opplysningene i søknaden viser at vilkårene og kriteriene nevnt i artikkel 12 i forordning (EF) nr. 443/2009 og i artikkel 2 og 4 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011 er oppfylt.
- 4) Søkeren har dokumentert at den typen solcelletaksystem til batterilading som er beskrevet i denne søknaden, ikke ble brukt i mer enn 3 % av nye personbiler som ble registrert i referanseåret 2009.
- 5) For å bestemme CO₂-utslippsreduksjonen som vil oppnås med den innovative teknologien når den er montert i et kjøretøy, er det nødvendig å definere referansekjøretøyet som skal brukes som sammenligningsgrunnlag for virkningsgraden til kjøretøyet som er utstyrt med den innovative teknologien, som fastsatt i artikkel 5 og 8 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011. Kommisjonen mener at referansekjøretøyet bør være en kjøretøyvariant som er identisk med det miljøinnovative kjøretøyet bortsett fra solcelletaket, og eventuelt uten tilleggsbatteriet og andre innretninger som er spesifikt nødvendige for omdanning av solenergi til elektrisk kraft og lagring av kraften. Dersom det dreier seg om en ny versjon av et kjøretøy der solcelletakpanelet er montert, bør referansekjøretøyet være et kjøretøy der solcelletakpanelet er frakoblet, og det bør tas hensyn til forskjellen i masse som følge av montering av solcelletaket.
- 6) Søkeren har framlagt en metode for prøving av CO₂-utslippsreduksjonen som følger av bruk av et solcelletak til batterilading, som omfatter formler som bygger på de tekniske retningslinjene. Kommisjonen anser at det dessuten bør dokumenteres i hvilken grad det samlede energiforbruket med hensyn til kjøretøyets transportfunksjon forbedres sammenlignet med energiforbruket ved drift av utstyr som skal bedre førerens eller passasjerens komfort.

(*) Denne unionsrettsakten, kunngjort i EUT L 47 av 20.2.2015, s. 26, er omhandlet i EØS-komiteens beslutning nr. 248/2017 av 15. desember 2017 om endring av EØS-avtalens vedlegg XX (Miljø), ennå ikke kunngjort.

⁽¹⁾ EUT L 140 av 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ Kommisjonens gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011 av 25. juli 2011 om fastsettelse av en framgangsmåte for godkjenning og sertifisering av innovative teknologier for å redusere CO₂-utslipp fra personbiler i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 194 av 26.7.2011, s. 19).

⁽³⁾ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/guidelines_en.pdf (version of February 2013)

- 7) Ved bestemmelsen av utslippsreduksjonen er det også nødvendig å ta hensyn til lagringskapasiteten til et enkelt batteri i kjøretøyet eller forekomsten av et tilleggsbatteri som brukes bare til lagring av den elektriske kraften som produseres av solcelletaket.
- 8) Kommisjonen anser at prøvingsmetoden vil gi resultater som er verifiserbare, reproduserbare og sammenlignbare, og at den på en realistisk måte og med sterk statistisk signifikans kan dokumentere at den innovative teknologien har en gunstig virkning på CO₂-utslippene, i samsvar med artikkel 6 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011.
- 9) På bakgrunn av dette mener Kommisjonen at søkeren på en tilfredsstillende måte har dokumentert at utslippsreduksjonen som oppnås ved bruk av den innovative teknologien, er minst 1 g CO₂/km.
- 10) Ettersom typegodkjenningsprøvingen av CO₂-utslipp nevnt i europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007⁽¹⁾ og kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008⁽²⁾ ikke tar hensyn til forekomsten av et solcelletak og energiproduksjonen som muliggjøres gjennom denne teknologien, finner Kommisjonen det godt gjort at Asolas solcelletak til batterilading ikke omfattes av den standardiserte prøvingscyklusen. Kommisjonen konstaterer at verifiseringsrapporten er utarbeidet av TÜV SÜD Auto Service GmbH, som er et uavhengig, godkjent organ, og at rapporten støtter funnene angitt i søknaden.
- 11) På bakgrunn av dette mener Kommisjonen at det ikke bør reises innvendinger mot godkjenning av den aktuelle innovative teknologien.
- 12) Ettersom den metoden som er foreslått for bestemmelse av CO₂-utslippsreduksjonen fra Asolas solcelletak, i alle vesentlige deler tilsvarer den som er godkjent ved Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2014/806/EU⁽³⁾, finner Kommisjonen det hensiktsmessig, for å sikre en enhetlig tilnærming, å fastsette at prøvingsmetoden angitt i nevnte beslutning også skal brukes for Asolas solcelletak.
- 13) En produsent som ønsker å bruke den innovative teknologien som godkjennes ved denne beslutning, for å oppfylle sitt mål for spesifikke utslipp gjennom å redusere sine gjennomsnittlige spesifikke CO₂-utslipp, bør i samsvar med artikkel 11 nr. 1 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011 vise til denne beslutning i sin søknad om et EF-typegodkjenningsdokument for de berørte kjøretøyene.
- 14) For å fastsette den generelle miljøinnvasjonskoden som skal brukes i de relevante typegodkjenningsdokumentene i samsvar med vedlegg I, VIII og IX til direktiv 2007/46/EF, bør det angis en individuell kode som skal brukes for den innovative teknologien som godkjennes ved denne gjennomføringsbeslutning.
- 15) Fristen nevnt i artikkel 10 nr. 2 i gjennomføringsforordning (EU) nr. 725/2011 for vurdering av den innovative teknologien utløper om kort tid. Gjennomføringsbeslutningen bør derfor tre i kraft så snart som mulig —

TRUFFET DENNE BESLUTNING:

Artikkel 1

1. Asolas solcelletak til batterilading beregnet på bruk i kjøretøyer i gruppe M1 godkjennes som en innovativ teknologi i henhold til artikkel 12 i forordning (EF) nr. 443/2009.
2. CO₂-utslippsreduksjonen ved bruk av Asolas solcelletak til batterilading nevnt i nr. 1 skal bestemmes ved hjelp av metoden angitt i vedlegget til gjennomføringsbeslutning 2014/806/EU.
3. Den individuelle miljøinnvasjonskoden som skal angis i typegodkjenningsdokumentasjonen for den innovative teknologien som godkjennes ved denne gjennomføringsbeslutning, er «11».

⁽¹⁾ Europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 av 20. juni 2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6) og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer (EUT L 171 av 29.6.2007, s. 1).

⁽²⁾ Kommisjonsforordning (EF) nr. 692/2008 av 18. juli 2008 om gjennomføring og endring av europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkjenning av motorvogner med hensyn til utslipp fra lette person- og nyttekjøretøyer (Euro 5 og Euro 6), og om tilgang til opplysninger om reparasjon og vedlikehold av kjøretøyer (EUT L 199 av 28.7.2008, s. 1).

⁽³⁾ Kommisjonens gjennomføringsbeslutning 2014/806/EU av 18. november 2014 om godkjenning av Webastos solcelletak til batterilading som en innovativ teknologi for å redusere CO₂-utslipp fra personbiler i samsvar med europaparlaments- og rådsforordning (EF) nr. 443/2009 (EUT L 332 av 19.11.2014, s. 34).

Artikkel 2

Denne beslutning trer i kraft den sjuende dagen etter at den er kunngjort i *Den europeiske unions tidende*.

Utferdiget i Brussel 19. februar 2015.

For Kommisjonen
Jean-Claude JUNCKER
President
