

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2015/279**z dnia 19 lutego 2015 r.****w sprawie zatwierdzenia fotowoltaicznego szyberdachu Asola wspomagającego ładowanie akumulatora jako technologii innowacyjnej umożliwiającej zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 z dnia 23 kwietnia 2009 r. określające normy emisji dla nowych samochodów osobowych w ramach zintegrowanego podejścia Wspólnoty na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 12 ust. 4,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W dniu 12 lutego 2014 r. dostawca Asola Technologies GmbH („wnioskodawca”) złożył wniosek o zatwierdzenie fotowoltaicznego szyberdachu Asola wspomagającego ładowanie akumulatora jako technologii innowacyjnej. Kompletność wniosku oceniono zgodnie z art. 4 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011 ⁽²⁾. Komisja stwierdziła, że w pierwotnym wniosku brakuje określonych istotnych informacji i zwróciła się do wnioskodawcy o ich uzupełnienie. Wnioskodawca dostarczył wymagane informacje w dniu 28 maja 2014 r. Uznano, że wniosek jest kompletny i okres przeznaczony na ocenę wniosku przez Komisję rozpoczął się w dniu następującym po terminie oficjalnego otrzymania kompletnych informacji, tj. 29 maja 2014 r.
- (2) Wniosek poddano ocenie zgodnie z art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009, rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 725/2011 oraz wytycznymi technicznymi dotyczącymi przygotowania wniosków o zatwierdzenie technologii innowacyjnych na podstawie rozporządzenia (WE) nr 443/2009 (wytycznymi technicznymi) ⁽³⁾.
- (3) Wniosek ten dotyczy fotowoltaicznego szyberdachu Asola wspomagającego ładowanie akumulatora. Fotowoltaiczny szyberdach to panel fotowoltaiczny (PV), który jest zamontowany na dachu pojazdu. Panel fotowoltaiczny przekształca energię z otoczenia na energię elektryczną za pośrednictwem kontrolera napięcia; jest ona magazynowana w akumulatorze znajdującym się w pojeździe. Komisja uważa, że informacje podane we wniosku wykazują, że warunki i kryteria, o których mowa w art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 oraz w art. 2 i 4 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011, zostały spełnione.
- (4) Wnioskodawca wykazał, że ten rodzaj fotowoltaicznego szyberdachu wspomagającego ładowanie akumulatora, opisany w przedmiotowym wniosku, był stosowany w maksymalnie 3 % nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w roku referencyjnym 2009.
- (5) W celu określenia oszczędności emisji CO₂, jakie można uzyskać dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnej w pojeździe, konieczne jest wyznaczenie pojazdu referencyjnego, którego poziom emisji CO₂ porównuje się z poziomem emisji pojazdu wyposażonego w technologię innowacyjną, zgodnie z art. 5 i 8 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011. Komisja jest zdania, że pojazd referencyjny powinien być wariantem pojazdu, który pod każdym względem jest identyczny z pojazdem ekoinnowacyjnym, z wyjątkiem fotowoltaicznego szyberdachu, oraz, w stosownych przypadkach, bez dodatkowego akumulatora lub innych urządzeń niezbędnych do przekształcania energii słonecznej w energię elektryczną i jej magazynowania. W odniesieniu do nowej wersji pojazdu z zainstalowanym fotowoltaicznym szyberdachem pojazd referencyjny powinien być pojazdem, w którym fotowoltaiczny szyberdach jest odłączony, a zmiana masy spowodowana zainstalowaniem fotowoltaicznego szyberdachu jest brana pod uwagę.
- (6) Wnioskodawca przedstawił metodę badania redukcji emisji CO₂, która obejmuje wzory oparte na wytycznych technicznych dotyczących fotowoltaicznych szyberdachów wspomagających ładowanie akumulatora. Komisja jest zdania, że należy ponadto wykazać, w jakim stopniu ogólne zużycie energii pojazdu w odniesieniu do jego funkcji transportowej uległo poprawie w stosunku do energii zużytej na działanie urządzeń mających na celu zwiększenie komfortu kierowcy lub pasażerów.

⁽¹⁾ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.⁽²⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 725/2011 z dnia 25 lipca 2011 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 194 z 26.7.2011, s. 19).⁽³⁾ http://ec.europa.eu/clima/policies/transport/vehicles/cars/docs/guidelines_en.pdf (wersja z lutego 2013 r.).

- (7) Przy określaniu oszczędności należy również wziąć pod uwagę pojemność pojedynczego akumulatora znajdującego się w pojeździe lub obecność dodatkowego akumulatora przeznaczonego wyłącznie do magazynowania energii elektrycznej wytwarzanej przez fotowoltaiczny szyberdach.
- (8) Komisja uznaje, że metoda badania zapewni możliwe do zweryfikowania, powtarzalne i porównywalne wyniki testów i że umożliwi ona wykazanie w wiarygodny sposób istotnych pod względem statystycznym korzyści w postaci zmniejszenia emisji CO₂ wynikających z technologii innowacyjnej zgodnie z art. 6 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011.
- (9) W tym kontekście Komisja uznaje, że wnioskodawca wykazał w sposób zadowalający, że redukcja emisji uzyskana dzięki technologii innowacyjnej wynosi co najmniej 1 g CO₂/km.
- (10) Ponieważ badanie homologacyjne dotyczące emisji CO₂, o którym mowa w rozporządzeniu (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ oraz w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008 ⁽²⁾, nie uwzględnia fotowoltaicznego szyberdachu i dodatkowej energii dostarczanej dzięki tej technologii, zdaniem Komisji fotowoltaiczny szyberdach Asola nie jest objęty standardowym cyklem badań. Komisja stwierdza, że sprawozdanie weryfikujące zostało sporządzone przez TÜV SÜD Auto Service GmbH, które jest niezależnym zatwierdzonym organem, oraz że w sprawozdaniu tym potwierdza się ustalenia zawarte we wniosku.
- (11) W związku z powyższym Komisja uznaje, że nie ma podstaw do wnoszenia zastrzeżeń wobec zatwierdzenia przedmiotowej technologii innowacyjnej.
- (12) Biorąc pod uwagę, że proponowana metoda określania oszczędności emisji CO₂ dzięki fotowoltaicznemu szyberdachowi Asola jest we wszystkich istotnych elementach podobna do metody zatwierdzonej decyzją wykonawczą Komisji 2014/806/UE ⁽³⁾, Komisja uznaje, że w celu zapewnienia spójnego podejścia należy zapewnić, by metoda badania określona we wspomnianej decyzji miała zastosowanie również w odniesieniu do fotowoltaicznego szyberdachu Asola.
- (13) Producent, który chce skorzystać ze zmniejszenia swoich średnich wartości emisji CO₂ w celu spełnienia swoich określonych celów w zakresie emisji poprzez oszczędności CO₂ wynikające z zastosowania technologii innowacyjnej zatwierdzonej niniejszą decyzją, powinien – zgodnie z art. 11 ust. 1 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011 – powołać się na niniejszą decyzję w swoim wniosku o wydanie świadectwa homologacji typu WE dla przedmiotowych pojazdów.
- (14) Do celów określenia ogólnego kodu ekoinnowacji, który ma być stosowany w odpowiednich dokumentach homologacji typu zgodnie z załącznikami I, VIII i IX do dyrektywy 2007/46/WE, należy określić kod indywidualny w odniesieniu do technologii innowacyjnej zatwierdzonej niniejszą decyzją wykonawczą.
- (15) Okres oceny technologii innowacyjnej, o którym mowa w art. 10 ust. 2 rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 725/2011, niedługo wygasa. Niniejsza decyzja wykonawcza powinna zatem wejść w życie jak najszybciej,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Fotowoltaiczny szyberdach Asola wspomagający ładowanie akumulatora, przeznaczony do stosowania w pojazdach M1, zatwierdza się jako technologię innowacyjną w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.
2. Redukcję emisji CO₂ w wyniku stosowania fotowoltaicznego szyberdachu Asola wspomagającego ładowanie akumulatora, o którym mowa w ust. 1, określa się przy użyciu metody określonej w załączniku do decyzji wykonawczej 2014/806/UE.
3. Indywidualny kod ekoinnowacji do wpisywania w dokumentacji homologacji typu, która ma być stosowana na potrzeby technologii innowacyjnej zatwierdzonej w ramach niniejszej decyzji wykonawczej, to „11”.

⁽¹⁾ Rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 czerwca 2007 r. w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 171 z 29.6.2007, s. 1).

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonujące i zmieniające rozporządzenie (WE) nr 715/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie homologacji typu pojazdów silnikowych w odniesieniu do emisji zanieczyszczeń pochodzących z lekkich pojazdów pasażerskich i użytkowych (Euro 5 i Euro 6) oraz w sprawie dostępu do informacji dotyczących naprawy i utrzymania pojazdów (Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1).

⁽³⁾ Decyzja wykonawcza Komisji 2014/806/UE z dnia 18 listopada 2014 r. w sprawie zatwierdzenia fotowoltaicznego szyberdachu Webasto wspomagającego ładowanie akumulatora jako technologii innowacyjnej umożliwiającej zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 443/2009 (Dz.U. L 332 z 19.11.2014, s. 34).

Artykuł 2

Niniejsza decyzja wchodzi w życie siódmego dnia po jej opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Sporządzono w Brukseli dnia 19 lutego 2015 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący
