

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2015/279 DE LA COMISIÓN**de 19 de febrero de 2015****relativa a la aprobación del techo solar de Asola para recarga de baterías 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****(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 12 de febrero de 2014, el proveedor Asola Technologies GmbH («el solicitante») presentó una solicitud de aprobación del techo solar de Asola para recarga de baterías como tecnología innovadora. La integridad de la solicitud 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 original y pidió al solicitante que la completara. El solicitante remitió la información requerida el 28 de mayo de 2014. La solicitud se consideró completa, y el período para su evaluación por parte de la Comisión comenzó el día siguiente a la fecha de recepción oficial de la información completa, es decir, el 29 de mayo de 2014.
- (2) La solicitud ha sido evaluada 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 con arreglo al Reglamento (CE) n° 443/2009 («las orientaciones técnicas») ⁽³⁾.
- (3) La solicitud se refiere al techo solar de Asola para recarga de baterías. El techo solar se compone de un panel fotovoltaico instalado en el techo del vehículo. El panel fotovoltaico convierte la energía ambiente en energía eléctrica, que, mediante un regulador de tensión, se almacena en una batería incorporada. La Comisión considera que la información presentada en la solicitud demuestra que se han cumplido las condiciones y los criterios mencionados en el artículo 12 del Reglamento (CE) n° 443/2009 y en los artículos 2 y 4 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011.
- (4) El solicitante ha demostrado que el número de turismos con un sistema de techo solar para recarga de baterías del tipo descrito en esa solicitud no superaba el 3 % de los turismos nuevos matriculados en el año de referencia (2009).
- (5) Para determinar la reducción de emisiones de CO₂ que permitirá la tecnología innovadora una vez instalada en un vehículo, es necesario definir el vehículo de referencia respecto al cual debe compararse la eficiencia del vehículo equipado con la tecnología innovadora, de conformidad con los artículos 5 y 8 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011. La Comisión considera que el vehículo de referencia debe ser una variante de vehículo idéntico en todos los aspectos al vehículo ecoinnovador con la excepción del techo solar y, en su caso, sin la batería suplementaria ni otros dispositivos necesarios específicamente para la conversión de la energía solar en electricidad y su almacenamiento. Cuando se trate de una nueva versión de un vehículo que tenga instalado el panel del techo solar, el vehículo de referencia debe ser el vehículo en el que el panel del techo solar esté desconectado y se tenga en cuenta el cambio de masa debido a la instalación del techo solar.
- (6) El solicitante ha presentado una metodología para evaluar las reducciones de CO₂ que incluye fórmulas basadas en las orientaciones técnicas con respecto a un techo solar para recarga de baterías. La Comisión considera que debe demostrarse además el grado de mejora del consumo total de energía del vehículo respecto a su función de transporte en comparación con la energía consumida para el funcionamiento de los dispositivos destinados a aumentar la comodidad del conductor o de los pasajeros.

⁽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 (versión de febrero de 2013).

- (7) A la hora de determinar el ahorro de energía también es necesario tener en cuenta la capacidad de almacenamiento de una batería incorporada única o la presencia de una batería suplementaria destinada solo a almacenar la electricidad generada por el techo solar.
- (8) La Comisión considera que con la metodología de ensayo se obtendrán resultados comprobables, repetibles y comparables, y se podrán demostrar de forma realista las ventajas de la tecnología innovadora en cuanto a reducción de emisiones de CO₂ con fuerte significación estadística, de conformidad con el artículo 6 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011.
- (9) 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.
- (10) Dado que el ensayo de homologación de tipo de las emisiones de CO₂ a que se refieren el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽¹⁾ y el Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión ⁽²⁾ no tiene en cuenta la presencia de un techo solar y la energía suplementaria obtenida mediante esa tecnología, la Comisión está convencida de que la batería recargada mediante el techo solar de Asola no está cubierta por el ciclo de ensayos estándar. La Comisión constata que el informe de verificación ha sido elaborado por TÜV SÜD Auto Service GmbH., organismo independiente y certificado, y que dicho informe corrobora las conclusiones expuestas en la solicitud.
- (11) En este contexto, la Comisión considera que no deben plantearse objeciones a la aprobación de la tecnología innovadora en cuestión.
- (12) Teniendo en cuenta que la metodología propuesta para determinar la reducción de emisiones de CO₂ que permitirá el techo solar de Asola es similar, en todos sus elementos esenciales, a la aprobada mediante la Decisión de Ejecución 2014/806/UE de la Comisión ⁽³⁾, la Comisión, a fin de garantizar un enfoque coherente, considera adecuado disponer que la metodología de ensayo especificada en dicha Decisión debe ser también de aplicación al techo solar de Asola.
- (13) Todo fabricante que desee beneficiarse de una reducción de sus emisiones específicas medias de CO₂ para cumplir su objetivo de emisiones específicas mediante la reducción de emisiones de CO₂ derivada de la utilización de la tecnología innovadora aprobada mediante la presente Decisión debe 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.
- (14) A fin de determinar el código general de las ecoinnovaciones que ha de emplearse en los documentos de homologación de tipo pertinentes de conformidad con los anexos I, VIII y IX de la Directiva 2007/46/CE, debe especificarse el código individual que ha de utilizarse para la tecnología innovadora aprobada mediante la presente Decisión de Ejecución.
- (15) El plazo para la evaluación de la tecnología innovadora contemplado en el artículo 10, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011 va a expirar. Por tanto, conviene que la Decisión de Ejecución entre en vigor lo antes posible.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. El techo solar de Asola para recarga de baterías, destinado a utilizarse en vehículos de la categoría M1, queda aprobado como tecnología innovadora a efectos del artículo 12 del Reglamento (CE) n° 443/2009.
2. La reducción de emisiones de CO₂ derivada de la utilización del techo solar de Asola para recarga de baterías mencionado en el apartado 1 se determinará empleando la metodología establecida en el anexo de la Decisión de Ejecución 2014/806/UE.
3. El código individual de ecoinnovación que deberá consignarse en la documentación de homologación de tipo correspondiente a la tecnología innovadora aprobada mediante la presente Decisión de Ejecución será el «11».

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 171 de 29.6.2007, p. 1).

⁽²⁾ Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

⁽³⁾ Decisión de Ejecución 2014/806/UE de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, relativa a la aprobación del techo solar de Webasto para recarga de baterías 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 332 de 19.11.2014, p. 34).

Artículo 2

La presente Decisión entrará en vigor el séptimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Hecho en Bruselas, el 19 de febrero de 2015.

Por la Comisión
El Presidente
Jean-Claude JUNCKER
