

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) NR 427/2014**z dnia 25 kwietnia 2014 r.****ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO₂ pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011****(Tekst mający znaczenie dla EOG)**

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 z dnia 11 maja 2011 r. określające normy emisji dla nowych lekkich samochodów dostawczych w ramach zintegrowanego podejścia Unii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 12 ust. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu wspierania rozwoju i szybkiego wdrażania nowych, zaawansowanych technologii zmniejszających emisję CO₂ pochodzące z pojazdów rozporządzenie (UE) nr 510/2011 umożliwia producentom i dostawcom składanie wniosków o zatwierdzenie pewnych technologii innowacyjnych przyczyniających się do zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z nowych pojazdów dostawczych. W związku z tym należy sprecyzować kryteria służące do określania, które technologie powinny kwalifikować się jako ekoinnowacje zgodnie z wyżej wskazanym rozporządzeniem.
- (2) Należy wziąć pod uwagę doświadczenie zdobyte przy wprowadzaniu systemu innowacyjnych technologii w odniesieniu do samochodów osobowych na podstawie rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 725/2011 ⁽²⁾ i stosować te same kryteria kwalifikowalności do lekkich pojazdów dostawczych. Należy jednak dokonać rozróżnienia w odniesieniu do lekkich samochodów dostawczych, które są konstruowane wieloetapowo i otrzymują wielostopniową homologację typu. W przypadku takich pojazdów należy ograniczyć poświadczanie redukcji emisji CO₂ do ekoinnowacji zastosowanych w pojeździe podstawowym.
- (3) Zgodnie z art. 12 ust. 2 lit. c) rozporządzenia (UE) nr 510/2011 technologie, które stanowią część zintegrowanego podejścia Unii przedstawionego w dwóch komunikatach Komisji z dnia 7 lutego 2007 r. ⁽³⁾ i zostały uregulowane w prawie Unii, lub inne technologie, które są obowiązkowe na mocy prawa Unii, nie kwalifikują się jako ekoinnowacje na mocy wspomnianego rozporządzenia. Do technologii tych należą systemy monitorowania ciśnienia w oponach, opory toczenia opon i sygnalizatory zmiany biegów objęte zakresem stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 ⁽⁴⁾ oraz — w odniesieniu do opon — rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1222/2009 ⁽⁵⁾.
- (4) Technologia, która od pewnego czasu jest już powszechnie dostępna na rynku, nie może być uznana za innowacyjną w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (UE) nr 510/2011 i nie powinna zatem kwalifikować się jako ekoinnowacja. Aby zapewnić pełną zgodność z rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 725/2011, należy zapewnić, aby wyłącznie technologie, które zostały zastosowane w nie więcej niż 3 % wszystkich lekkich pojazdów dostawczych zarejestrowanych w 2009 r. kwalifikowały się jako ekoinnowacje. Powyższe wartości progowe należy poddać ocenie najpóźniej w roku 2016.
- (5) Aby wspierać technologie z najwyższym potencjałem zmniejszania emisji CO₂ pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych, w szczególności rozwój innowacyjnych technologii napędu, kwalifikować powinny się wyłącznie technologie ściśle związane z funkcją transportową pojazdów, w znacznym stopniu przyczyniające się do poprawy ich ogólnego zużycia energii. Technologie, które jedynie dodatkowo wspomagają realizację tego celu lub których zadaniem jest zwiększenie komfortu kierowcy lub pasażerów, nie powinny się kwalifikować.

⁽¹⁾ Dz.U. L 145 z 31.5.2011, 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⁾ Komunikat Komisji COM(2007) 19 final — Wyniki przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i pojazdów dostawczych oraz komunikat Komisji COM(2007) 22 final — Ramy prawne podstawą dla zwiększenia konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI w.

⁽⁴⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 661/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. w sprawie wymagań technicznych w zakresie homologacji typu pojazdów silnikowych dotyczących ich bezpieczeństwa ogólnego, ich przyczep oraz przeznaczonych dla nich układów, części i oddzielnych zespołów technicznych (Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1222/2009 z dnia 25 listopada 2009 r. w sprawie etykietowania opon pod kątem efektywności paliwowej i innych zasadniczych parametrów (Dz.U. L 342 z 22.12.2009, s. 46).

- (6) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 510/2011 wnioski mogą składać zarówno producenci, jak i dostawcy. Wniosek powinien zawierać niezbędne dowody potwierdzające spełnienie wszystkich kryteriów kwalifikowalności, w tym metodykę pomiaru oszczędności CO₂ dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnej.
- (7) Oszczędności CO₂ wynikające z zastosowania ekoinnowacji powinny być możliwe do oszacowania wystarczająco dokładnie. Ów stopień dokładności można osiągnąć tylko wówczas, gdy oszczędności wynoszą co najmniej 1 g CO₂/km.
- (8) W przypadku gdy oszczędności CO₂ wynikające z zastosowania danej technologii zależą od zachowania kierowcy lub innych czynników, na które wnioskodawca nie ma wpływu, taka technologia zasadniczo nie powinna kwalifikować się jako ekoinnowacja, chyba że istnieją niezaprzeczalne i niezależne dowody statystyczne pozwalające na sformułowanie możliwych do zweryfikowania założeń dotyczących zachowania przeciętnego kierowcy.
- (9) Standardowy cykl testów stosowany w ramach homologacji typu do pomiaru emisji CO₂ pochodzących z pojazdu nie daje możliwości wykazania wszystkich oszczędności, które można przypisać poszczególnym technologiom. Aby stworzyć odpowiednie zachęty do innowacji, przy obliczaniu łącznej wartości oszczędności CO₂ należy wziąć pod uwagę jedynie te oszczędności, których nie obejmuje standardowy cykl testów.
- (10) Przy wykazywaniu oszczędności CO₂ należy porównywać te same pojazdy z zastosowaniem ekoinnowacji oraz bez jej zastosowania. Metodyka testów powinna zapewniać możliwe do zweryfikowania, powtarzalne i porównywalne pomiary. W celu zapewnienia równych warunków działania oraz, z braku uzgodnionego i bardziej realistycznego cyklu jazdy, jako wspólny punkt odniesienia należy stosować schematy kierowania pojazdem w ramach nowego europejskiego cyklu jezdni, o których mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008⁽¹⁾. Metodyka testów powinna opierać się na pomiarach na hamowni podwoziowej bądź też na modelowaniu lub symulacji, w przypadku gdy takie metody dostarczałyby lepszych, bardziej dokładnych wyników.
- (11) Komisja powinna przekazać wytyczne w sprawie sporządzania wniosku oraz metodyk testów, które powinny być regularnie aktualizowane w celu uwzględnienia doświadczeń uzyskanych na podstawie oceny poszczególnych wniosków.
- (12) Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 510/2011 do wniosku należy dołączyć sprawozdanie weryfikujące sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ. Funkcję takiego organu powinna pełnić służba techniczna kategorii A lub B, o której mowa w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady⁽²⁾. Aby jednak zapewnić niezależność tego organu, służby techniczne wyznaczone zgodnie z art. 41 ust. 6 tej dyrektywy nie powinny być uznawane za niezależny zatwierdzony organ w rozumieniu niniejszego rozporządzenia. Organ ten powinien dołączyć do sprawozdania weryfikującego stosowne dowody swojej niezależności od wnioskodawcy.
- (13) Aby zapewnić sprawną rejestrację i monitorowanie konkretnych oszczędności w odniesieniu do indywidualnych pojazdów, oszczędności należy poświadczyć w ramach homologacji typu pojazdu, a łączną wartość oszczędności należy wpisać do świadectwa zgodności zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE.
- (14) W razie potrzeby Komisja powinna mieć możliwość weryfikowania na bieżąco potwierdzonej sumy oszczędności odpowiadającej poszczególnym pojazdom. Gdy nie ma wątpliwości, że potwierdzone oszczędności są niezgodne z poziomem oszczędności wynikającym z decyzji o zatwierdzeniu danej technologii jako ekoinnowacji, Komisja powinna mieć możliwość nieuwzględnienia zatwierdzonych oszczędności CO₂ przy obliczaniu średnich wartości emisji CO₂. Producentowi należy mimo to zapewnić określony czas na wykazanie, że poświadczone wartości są prawidłowe.
- (15) Aby zapewnić przejrzystość procedury składania wniosków, należy udostępnić zestawienie informacji dotyczących wniosków o zatwierdzenie technologii innowacyjnych oraz metodyk testów. Po zatwierdzeniu metodyk testów powinny być one powszechnie dostępne. Należy stosować właściwe wyjątki od prawa publicznego dostępu do dokumentów określone w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady⁽³⁾.
- (16) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Zmian Klimatu,

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Dyrektywa 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiająca ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów (Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1).

⁽³⁾ Rozporządzenie (WE) nr 1049/2001 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji (Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43).

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia procedurę składania wniosków oraz oceny, zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych zmniejszających emisje CO₂ pochodzące z lekkich pojazdów dostawczych na podstawie art. 12 rozporządzenia (UE) nr 510/2011.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Za technologię innowacyjną nie może być uznana technologia wchodząca w zakres poniższych środków:
 - a) poprawa efektywności energetycznej systemów klimatyzacji;
 - b) systemy monitorowania ciśnienia w oponach wchodzące w zakres stosowania rozporządzenia (WE) nr 661/2009;
 - c) opory toczenia opon wchodzące w zakres stosowania rozporządzenia (WE) nr 661/2009 i rozporządzenia (WE) nr 1222/2009;
 - d) sygnalizatory zmiany biegów wchodzące w zakres stosowania rozporządzenia (WE) nr 661/2009;
 - e) wykorzystanie biopaliw.
2. W odniesieniu do danej technologii można złożyć wniosek zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jeśli spełnione są następujące warunki:
 - a) została zastosowana w nie więcej niż 3 % wszystkich lekkich pojazdów dostawczych zarejestrowanych w 2009 r.;
 - b) dotyczy elementów ściśle związanych ze sprawnym działaniem pojazdu i jest zgodna z dyrektywą 2007/46/WE.
3. W przypadku pojazdów skompletowanych do celów poświadczania redukcji emisji CO₂ na podstawie art. 11 uwzględnia się wyłącznie eko-innowacje zastosowane w pojeździe podstawowym, który uzyskał homologację typu WE jako pojazd niekompletny.

Artykuł 3

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

- 1) „technologia innowacyjna” jest to technologia albo kombinacja technologii o podobnych parametrach i właściwościach technicznych (innowacyjny pakiet technologiczny), jeżeli oszczędności CO₂ można wykazać za pomocą jednej metodyki testów i jeżeli każda z technologii wchodzących w skład kombinacji jest objęta zakresem stosowania określonym w art. 2;
- 2) „dostawca” jest to producent technologii innowacyjnej odpowiedzialny za zapewnienie zgodności produkcji, jego upoważniony przedstawiciel w UE lub importer;
- 3) „wnioskodawca” jest to producent lub dostawca składający wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako eko-innowacji;
- 4) „eko-innowacja” jest to technologia innowacyjna wraz z metodyką testów, zatwierdzona przez Komisję zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;
- 5) „niezależny zatwierdzony organ” jest to służba techniczna kategorii A lub kategorii B, o której mowa w art. 41 ust. 3 lit. a) i b) dyrektywy 2007/46/WE, spełniająca wymogi określone w art. 42 tej dyrektywy, z wyjątkiem służb technicznych wyznaczonych zgodnie z art. 41 ust. 6 tej dyrektywy;
- 6) „pojazd referencyjny” jest to pojazd wykorzystywany do celów wykazania oszczędności CO₂ wynikających z eko-innowacji poprzez porównanie go z pojazdem wyposażonym w technologię innowacyjną.

Artykuł 4

Stosowanie

1. Wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako eko-innowacji należy złożyć Komisji w formie pisemnej. Wniosek oraz wszystkie dokumenty uzupełniające należy również złożyć pocztą elektroniczną, za pomocą elektronicznego nośnika danych lub poprzez umieszczenie na serwerze zarządzanym przez Komisję. Pisemny wniosek powinien zawierać listę dokumentów uzupełniających.

2. Wniosek obejmuje:
 - a) dane kontaktowe wnioskodawcy;
 - b) opis technologii innowacyjnej oraz sposób zastosowania jej w pojeździe, w tym dowód potwierdzający, że technologia wchodzi w zakres określony w art. 2;
 - c) skrócony opis technologii innowacyjnej, w tym informacje potwierdzające spełnienie warunków określonych w art. 2 ust. 2, oraz metodyki testów, o której mowa w lit. e) niniejszego ustępu, które udostępnia się publicznie po złożeniu wniosku do Komisji;
 - d) orientacyjne wskazanie indywidualnych pojazdów, w których może lub ma być zastosowana technologia innowacyjna, oraz szacowane redukcje emisji CO₂ w odniesieniu do tych pojazdów dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnej;
 - e) metodykę, która ma być zastosowana w celu wykazania redukcji emisji CO₂ dzięki technologii innowacyjnej lub — w przypadku gdy metodyka ta została już zatwierdzona przez Komisję — odniesienie do tej zatwierdzonej metodyki;
 - f) dowód potwierdzający, że:
 - (i) zmniejszenie emisji osiągnięte dzięki technologii innowacyjnej mieści się w zakresie wartości progowych określonym w art. 9 ust. 1 przy uwzględnieniu pogorszenia technologii z upływem czasu;
 - (ii) technologia innowacyjna nie wchodzi w zakres pomiaru CO₂ w ramach standardowego cyklu testów, o którym mowa w art. 12 ust. 2 lit. c) rozporządzenia (UE) nr 510/2011, jak określono w art. 9 ust. 2 niniejszego rozporządzenia;
 - (iii) wnioskodawca jest odpowiedzialny za zmniejszenie emisji CO₂ w wyniku zastosowania technologii innowacyjnej zgodnie z treścią art. 9 ust. 3;
 - g) sprawozdanie weryfikujące sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ określony w art. 7.

Artykuł 5

Pojazd referencyjny i pojazd eko innowacyjny

1. Na potrzeby wykazania emisji CO₂, o którym mowa w art. 8, wnioskodawca wyznacza:
 - a) pojazd eko innowacyjny, który ma być wyposażony w technologię innowacyjną;
 - b) pojazd referencyjny, który ma nie być wyposażony w technologię innowacyjną, ale który pod każdym innym względem jest identyczny z pojazdem eko innowacyjnym.
2. W przypadku technologii innowacyjnej zastosowanej w pojeździe niekompletnym pojazd referencyjny, o którym mowa w ust. 1, odzwierciedla stan kompletacji pojazdu eko innowacyjnego.
3. Jeśli wnioskodawca uzna, że informacje, o których mowa w art. 8 i 9, można wykazać bez zastosowania pojazdu referencyjnego i pojazdu eko innowacyjnego określonych w ust. 1 niniejszego artykułu, wniosek zawiera niezbędne informacje uzasadniające taki pogląd oraz metodykę dostarczającą równorzędnych wyników.

Artykuł 6

Metodyka testów

1. Metodyka testów, o której mowa w art. 4 ust. 2 lit. e), dostarcza wyników, które są możliwe do zweryfikowania, powtarzalne i porównywalne. Umożliwia ona wykazanie w wiarygodny sposób istotnych pod względem statystycznym korzyści w postaci zmniejszenia emisji CO₂ oraz — w stosownych przypadkach — uwzględnia interakcje z innymi eko innowacjami.
2. Komisja publikuje wytyczne w sprawie opracowania metodyk testów dla poszczególnych potencjalnych technologii innowacyjnych spełniających kryteria określone w ust. 1.

Artykuł 7

Sprawozdanie weryfikujące

1. Sprawozdanie weryfikujące, o którym mowa w art. 4 ust. 2 lit. g), sporządza niezależny zatwierdzony organ, który nie jest częścią wnioskodawcy ani nie jest w inny sposób z nim związany.
2. Na potrzeby sprawozdania weryfikującego niezależny zatwierdzony organ:
 - a) sprawdza, czy są spełnione kryteria kwalifikowalności określone w art. 2 ust. 2;
 - b) sprawdza, czy informacje podane zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. f) spełniają kryteria określone w art. 9;

- c) sprawdza, czy metodyka testów określona w art. 4 ust. 2 lit. e) jest odpowiednia do potwierdzenia oszczędności CO₂ wynikających z zastosowania technologii innowacyjnej w przypadku pojazdów wymienionych w art. 4 ust. 2 lit. d) i czy spełnia ona minimalne wymogi określone w art. 6 ust. 1;
- d) sprawdza, czy technologia innowacyjna spełnia stosowne wymogi dotyczące homologacji typu pojazdu;
- e) stwierdza, czy spełnia ona wymóg określony w ust. 1.

Do celów lit. c) niezależny zatwierdzony organ dostarcza protokoły badań sporządzone w celu dokonania weryfikacji.

3. W celu poświadczenia oszczędności CO₂ zgodnie z art. 11 na wniosek producenta niezależny zatwierdzony organ sporządza sprawozdanie dotyczące wzajemnego oddziaływania kilku ekoinnowacji zastosowanych w jednym typie pojazdu, jego wariantach lub wersjach.

Sprawozdanie określa oszczędności CO₂ wynikające z zastosowania różnych ekoinnowacji, z uwzględnieniem wpływu ich wzajemnego oddziaływania.

4. Sprawozdanie weryfikujące może być ograniczone wyłącznie do protokołów badań, o których mowa w ust. 2 akapit drugi, gdy wnioskodawca opiera swój wniosek na danych i założeniach, które zostały już zatwierdzone przez Komisję lub są włączone do wytycznych, o których mowa w art. 6 ust. 2.

Artykuł 8

Wykazywanie emisji CO₂

1. W odniesieniu do pojazdów stanowiących pojazdy wskazane zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. d) należy wykazać następujące emisje CO₂:

- a) emisje CO₂ pochodzące z pojazdu referencyjnego oraz pojazdu ekoinnowacyjnego, w którym wprowadzono technologię innowacyjną, wynikające z zastosowania metodyki określonej w art. 4 ust. 2 lit. e);
- b) emisje CO₂ pochodzące z pojazdu referencyjnego oraz pojazdu ekoinnowacyjnego, w którym wprowadzono technologię innowacyjną, wynikające z zastosowania standardowego cyklu testów określonego w art. 12 ust. 2 lit. c) rozporządzenia (UE) nr 510/2011.

Wykazywanie emisji CO₂ zgodnie z akapitem pierwszym lit. a) i b) odbywa się w warunkach testowych identycznych dla wszystkich testów.

2. Łączna wartość oszczędności w odniesieniu do indywidualnego pojazdu to różnica między emisjami wykazanymi zgodnie z ust. 1 akapit pierwszy lit. a).

W przypadku gdy zachodzi różnica między emisjami wykazanymi zgodnie z ust. 1 akapit pierwszy lit. b), różnicę tę odejmuje się od łącznej wartości oszczędności wykazanych zgodnie z ust. 1 akapit pierwszy lit. a).

Artykuł 9

Kryteria kwalifikowalności

1. Minimalna redukcja osiągnięta dzięki technologii innowacyjnej wynosi 1 g CO₂/km. Tę wartość progową uznaje się za osiągniętą, jeżeli łączna wartość oszczędności wynikających z zastosowania technologii innowacyjnej lub innowacyjnego pakietu technologicznego wykazana zgodnie z art. 8 ust. 2 wynosi co najmniej 1 g CO₂/km.

2. W przypadku gdy łączna wartość oszczędności wynikających z zastosowania technologii innowacyjnej nie obejmuje oszczędności wykazanych w ramach standardowego cyklu testów zgodnie z art. 8 ust. 2, tę technologię innowacyjną lub innowacyjny pakiet technologiczny uznaje się za nieobjęte standardowym cyklem testów.

3. Techniczny opis technologii innowacyjnej, o którym mowa w art. 4 ust. 2 lit. b), dostarcza informacji niezbędnych do wykazania, że działanie technologii polegające na zmniejszaniu emisji CO₂ nie zależy od ustawień bądź wyborów, na które wnioskodawca nie ma wpływu.

W przypadku gdy opis opiera się na założeniach, założenia te muszą być możliwe do zweryfikowania i oparte na istotnych i niezależnych dowodach statystycznych potwierdzających te założenia oraz możliwość ich przyjęcia w całej Unii.

Artykuł 10

Ocena wniosku o zatwierdzenie ekoinnowacji

1. Po otrzymaniu wniosku Komisja udostępnia publicznie skrócony opis technologii innowacyjnej i metodyki testów, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. c).

2. Komisja ocenia wnioski i w ciągu dziewięciu miesięcy od daty otrzymania kompletnego wniosku zatwierdza technologię innowacyjną jako ekoinnowację wraz z metodyką testów, o ile nie wniesiono zastrzeżeń co do kwalifikowalności technologii lub stosowności metodyki testów.

Decyzja o zatwierdzeniu technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji zawiera informacje niezbędne do poświadczenia oszczędności CO₂ zgodnie z art. 11 niniejszego rozporządzenia, z zastrzeżeniem zastosowania wyjątków od prawa publicznego dostępu do dokumentów określonego w rozporządzeniu (WE) nr 1049/2001.

3. Komisja może zażądać korekty proponowanej metodyki testów lub zażądać zastosowania innej zatwierdzonej metodyki testów niż ta proponowana przez wnioskodawcę. Wnioskodawca jest konsultowany w sprawie proponowanych korekt lub wyboru metodyki testów.

4. Okres oceny może zostać przedłużony o pięć miesięcy, w przypadku gdy Komisja stwierdzi, że z uwagi na złożoność technologii innowacyjnej i towarzyszącej jej metodyki testów lub z uwagi na rozmiary i treść wniosku nie może być on poddany właściwej ocenie w ciągu dziewięćmiesięcznego okresu oceny.

W ciągu 40 dni od daty otrzymania wniosku Komisja powiadamia wnioskodawcę o decyzji w sprawie przedłużenia okresu oceny.

Artykuł 11

Poświadczenie oszczędności CO₂ wynikających z zastosowania ekoinnowacji

1. 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 ekoinnowacji, składa do organu udzielającego homologacji w rozumieniu dyrektywy 2007/46/WE wniosek o wydanie świadectwa homologacji typu WE pojazdu, w którym zastosowano ekoinnowację. Wniosek o wydanie świadectwa obejmuje, oprócz dokumentów zawierających niezbędne informacje określone w art. 6 dyrektywy 2007/46/WE, także odniesienie do decyzji Komisji w sprawie zatwierdzenia ekoinnowacji zgodnie z art. 10 ust. 2 niniejszego rozporządzenia.

2. Poświadczone oszczędności CO₂ wynikające z zastosowania ekoinnowacji wykazane zgodnie z art. 8 niniejszego rozporządzenia podaje się osobno zarówno w dokumentacji homologacji typu, jak również na świadectwie zgodności zgodnie z dyrektywą 2007/46/WE, na podstawie testów przeprowadzonych przez służby techniczne zgodnie z art. 11 tej dyrektywy, przy zastosowaniu zatwierdzonej metodyki testów.

W przypadku gdy oszczędności CO₂ wynikające z zastosowania ekoinnowacji dla danego typu, wariantu lub wersji są poniżej wartości progowej określonej w art. 9 ust. 1, oszczędności te nie podlegają poświadczeniu.

3. W przypadku gdy w pojeździe zastosowano więcej niż jedną ekoinnowację, oszczędności CO₂ wykazuje się osobno dla każdej ekoinnowacji zgodnie z procedurą określoną w art. 8 ust. 1. Łączna wartość oszczędności obliczonych zgodnie z art. 8 ust. 2 dla każdej ekoinnowacji stanowi łączną wartość oszczędności CO₂ na potrzeby poświadczenia danego pojazdu.

4. W przypadku gdy z uwagi na ich ewidentnie odmienny charakter nie można wykluczyć wzajemnego oddziaływania kilku ekoinnowacji zastosowanych w jednym pojeździe, producent wskazuje ten fakt we wniosku składanym do organu udzielającego homologacji i przekazuje sprawozdanie niezależnego zatwierdzonego organu dotyczące wpływu wzajemnego oddziaływania kilku ekoinnowacji zastosowanych w pojeździe na oszczędności, o którym to sprawozdaniu mowa w art. 7 ust. 3.

W przypadku gdy z uwagi na to wzajemne oddziaływanie łączna wartość oszczędności wynosi mniej niż 1 g CO₂/km przemnożony przez liczbę ekoinnowacji, przy obliczaniu łącznej wartości oszczędności zgodnie z ust. 3 niniejszego artykułu uwzględnia się wyłącznie te oszczędności wynikające z zastosowania ekoinnowacji, które zachowują wartość progową określoną w art. 9 ust. 1.

Artykuł 12

Weryfikacja świadectw

1. Komisja zapewni w razie potrzeby weryfikację świadectw i oszczędności CO₂ przypisanych do poszczególnych pojazdów.

W przypadku gdy Komisja stwierdzi różnicę między poświadczonymi oszczędnościami CO₂ a oszczędnościami, które zweryfikowała za pomocą stosownych metodyk testów, powiadamia o swoich wnioskach producenta.

Producent może w ciągu 60 dni od daty otrzymania powiadomienia przedstawić Komisji dowody na poparcie prawidłowości poświadczonych oszczędności CO₂. Na wniosek Komisji należy przedstawić sprawozdanie dotyczące wzajemnego oddziaływania kilku ekoinnowacji, o którym mowa w art. 7 ust. 3.

2. Jeśli dowody, o których mowa w ust. 1, nie zostaną przedstawione w wyznaczonym terminie lub jeśli Komisja uzna, że są one niewystarczające, Komisja może nie uwzględnić poświadczonych oszczędności CO₂ przy obliczaniu średniej wartości emisji producenta na kolejny rok kalendarzowy.
3. Producent, którego poświadczone oszczędności CO₂ nie będą już uwzględniane, może złożyć wniosek o ponowne poświadczenie przedmiotowych pojazdów zgodnie z procedurą określoną w art. 11.

Artykuł 13

Ujawnianie informacji

Wnioskodawca wnoszący o zachowanie poufności informacji przekazywanych na mocy niniejszego rozporządzenia ma obowiązek uzasadnienia powodu zastosowania wyjątków określonych w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1049/2001.

Artykuł 14

Wejście w życie

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 25 kwietnia 2014 r.

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący
