

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2018/259**z dnia 21 lutego 2018 r.****zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 427/2014 w celu dostosowania do zmian w regulacyjnej procedurze badań i uproszczenia administracyjnych procedur składania wniosków i wydawania świadectw****(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) Światowa zharmonizowana procedura badania pojazdów lekkich (WLTP) określona w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151 ⁽²⁾ została przyjęta przez Komisję w dniu 1 czerwca 2017 r. WLTP zastępuje nowy europejski cykl jezdny (NEDC) określony w załączniku XII do rozporządzenia Komisji (WE) nr 692/2008 ⁽³⁾. Od 2021 r. zgodność z celami w zakresie emisji CO₂ określonymi w rozporządzeniu (UE) nr 510/2011 należy weryfikować na podstawie emisji CO₂ ustalonych zgodnie z WLTP. Od tej daty również oszczędności emisji CO₂ uzyskane dzięki ekoinnowacji powinny być ustalane z odniesieniem do WLTP.
- (2) Aby odzwierciedlić zmianę w regulacyjnej procedurze badań oraz uwzględnić procedurę skorelowania wartości CO₂ WLTP z odpowiednimi wartościami CO₂ NEDC określonymi w rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2017/1153 ⁽⁴⁾ należy zmienić rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 427/2014 ⁽⁵⁾.
- (3) Aby zapewnić płynne przejście z NEDC na WLTP, należy umożliwić składanie wniosków o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji z odniesieniem do NEDC do dnia 31 grudnia 2019 r., a z odniesieniem do WLTP – od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
- (4) Chociaż Komisja zatwierdziła ponad dwadzieścia ekoinnowacji, liczba przypadków wprowadzenia tych technologii przez producentów pojazdów we flocie pojazdów w Unii Europejskiej do 2017 r. była dość ograniczona. Aby bardziej upowszechnić wprowadzanie tych technologii i uzyskać najwyższy potencjał redukcji emisji CO₂ pochodzących z lekkich pojazdów dostawczych, należy uprościć procedurę zatwierdzania i poświadczania.
- (5) Obniżenie progu oszczędności do 0,5 g CO₂/km może wpłynąć na bardziej powszechne wprowadzanie innowacyjnych technologii umożliwiających zmniejszenie emisji CO₂. Aby jednak zagwarantować, że oszczędności w zakresie emisji CO₂ zostaną rzeczywiście osiągnięte, konieczne jest ich bardzo dokładne określenie. Należy zatem ocenić i określić ilościowo niepewność, która wiąże się z metodami stosowanymi do wykazywania oszczędności, oraz uwzględnić tę niepewność przy poświadczaniu oszczędności CO₂ przez organ udzielający homologacji. Należy połączyć zmianę progu oszczędności z wprowadzeniem WLTP – w konsekwencji nowy próg powinien obowiązywać w przypadku wniosków złożonych z odniesieniem do WLTP.

⁽¹⁾ Dz.U. L 145 z 31.5.2011, s. 1.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające 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, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/1153 z dnia 2 czerwca 2017 r. ustanawiające metodę określania parametrów korelacji niezbędnych do odzwierciedlenia zmian w regulacyjnej procedurze badań oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 1014/2010 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 679).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 427/2014 z dnia 25 kwietnia 2014 r. ustanawiające procedurę zatwierdzania i poświadczania technologii innowacyjnych umożliwiających zmniejszenie emisji CO₂ z lekkich pojazdów dostawczych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 510/2011 (Dz.U. L 125 z 26.4.2014, s. 57).

- (6) Do celów wykazania oszczędności CO₂ badanie komponentów powinno być możliwe w przypadkach gdy oszczędności są niezależne od pojazdu, co pozwoli zwiększyć dokładność i uprościć sposób określania oszczędności CO₂.
- (7) Aby uprościć procedurę poświadczania oszczędności CO₂, w swoim wniosku o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnovazione wnioskodawca powinien mieć możliwość zaproponowania – oprócz szczegółowej metodologii testów do celów określenia oszczędności – uproszczonej metody oceny lub wstępnie określonych oszczędności CO₂. W przypadku stosowania takich uproszczonych metod lub wstępnie określonych oszczędności CO₂ oszczędności poświadczane przez organy udzielające homologacji powinny być określone w sposób zachowawczy, odzwierciedlający najniższy wykazany poziom oszczędności.
- (8) 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 kwalifikować się jako ekoinnovazione. W celu stworzenia odpowiednich zachęt należy zastąpić rok referencyjny 2009 dynamicznym rokiem referencyjnym, który stanowiłby poziom bazowy do określania innowacyjności technologii. Nowy dynamiczny rok referencyjny miałby zastosowanie do wniosków składanych od dnia 1 stycznia 2020 r.
- (9) W przypadku gdy Komisja stwierdzi, na podstawie doświadczenia zdobytego w ramach oceny różnych technologii innowacyjnych o tych samych cechach, że w zadowalający lub definitywny sposób wykazano, iż technologie te spełniają kryteria kwalifikowalności, o których mowa w art. 12 rozporządzenia (UE) nr 510/2011, lub w przypadku gdy technologia innowacyjna jest niezależna od parametrów pojazdu specyficznych dla danego producenta, powinna istnieć możliwość zatwierdzenia tej technologii innowacyjnej jako ekoinnovazione w drodze decyzji, która dałaby wszystkim producentom możliwość poświadczania oszczędności CO₂ na podstawie tej decyzji, o ile spełnione są określone w niej warunki.
- (10) Niektóre technologie innowacyjne wymagają silnych podstaw statystycznych dla poparcia założeń przedstawionych we wniosku o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnovazione oraz parametrów zaproponowanych w metodologii testów. Aby uzyskać jak najobszerniejsze zbiory danych, należy umożliwić grupom producentów lub dostawców wspólne składanie wniosków. W takich przypadkach grupy powinny mieć możliwość składania wniosków zawierających kilka sprawozdań weryfikujących, jeżeli jest to konieczne dla zachowania poufności lub ze względów związanych z konkurencją.
- (11) Aby zagwarantować, że poświadczane oszczędności CO₂, które producenci stosują do celów uzyskania zgodności z wartościami docelowymi są prawidłowe, Komisja powinna mieć możliwość szybkiej reakcji i powiadomienia producentów, jeżeli stwierdzi jakiegokolwiek mogące wpłynąć na poziom poświadczonych oszczędności odstępstwa lub niezgodności w metodologii testów lub technologii innowacyjnej bądź zostanie o nich poinformowana.
- (12) Doświadczenie pokazuje, że konieczne może być zmodyfikowanie metodologii testów określonych w decyzjach w sprawie zatwierdzenia ekoinnovazione, m.in. w celu uwzględnienia postępu technicznego lub rozszerzenia zakresu decyzji zatwierdzającej na szerszą gamę pojazdów. W związku z tym zarówno pierwotny wnioskodawca, jak i Komisja, powinni mieć możliwość inicjowania zmian tych decyzji.
- (13) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 427/2014.
- (14) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Zmian Klimatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu wykonawczym (UE) nr 427/2014 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) w art. 2 wprowadza się następujące zmiany:
 - a) ust. 2 zdanie pierwsze otrzymuje brzmienie:

„W odniesieniu do technologii można złożyć wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnovazione zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jeśli spełnione są następujące warunki:”;

b) ust. 2 lit. a) otrzymuje brzmienie:

„a) została zastosowana w co najwyżej 3 % wszystkich nowych lekkich pojazdów dostawczych zarejestrowanych w 2009 r. w przypadku wniosków złożonych do dnia 31 grudnia 2019 r. lub w co najwyżej 3 % wszystkich nowych lekkich pojazdów dostawczych zarejestrowanych w roku n-4, gdzie „n” oznacza rok złożenia wniosku, w przypadku wniosków złożonych od dnia 1 stycznia 2020 r.”;

c) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. Wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnovazione można złożyć z odniesieniem do standardowej procedury badania zgodnie z:

a) Nowym europejskim cyklem jezdnym, o którym mowa w załączniku XII do rozporządzenia (WE) nr 692/2008 do dnia 31 grudnia 2019 r.;

b) Światową zharmonizowaną procedurą badania pojazdów lekkich, o której mowa w rozporządzeniu Komisji (UE) 2017/1151 (*) od dnia 14 marca 2018 r.;

(*) Rozporządzenie Komisji (UE) 2017/1151 z dnia 1 czerwca 2017 r. uzupełniające 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, zmieniające dyrektywę 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady, rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 i rozporządzenie Komisji (UE) nr 1230/2012 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 692/2008 (Dz.U. L 175 z 7.7.2017, s. 1).”

2) w art. 3 wprowadza się następujące zmiany:

a) pkt 3) otrzymuje brzmienie:

„3) „wnioskodawca” oznacza producenta lub dostawcę, lub grupę producentów lub dostawców, składających wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnovazione;”;

b) pkt 6) otrzymuje brzmienie:

„6) „wnioskujący” oznacza producenta lub dostawcę, lub grupę producentów lub dostawców, którzy wnioskują o zmianę decyzji zatwierdzającej technologię innowacyjną jako ekoinnovazione.”;

3) w art. 4 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 4

Wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnovazione”;

b) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:

(i) zdanie wprowadzające otrzymuje brzmienie:

„Wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnovazione zawiera, co następuje:”;

(ii) lit. e) otrzymuje brzmienie:

„e) metodologię, która ma być zastosowana w celu wykazania redukcji emisji CO₂ dzięki technologii innowacyjnej, w tym odniesienie do mającej zastosowanie standardowej procedury badania zgodnie z art. 2 ust. 4 lub – w przypadku gdy metodologia ta została już zatwierdzona przez Komisję – odniesienie do tej zatwierdzonej metodologii;”;

(iii) dodaje się lit. ea) w brzmieniu:

„ea) w stosownych przypadkach oraz oprócz metodologii, o której mowa w lit. e), uproszczoną metodę oceny oszczędności CO₂, które mają zostać poświadczone, lub wstępnie określonych oszczędności CO₂, których wartość ma być zastosowana do celów poświadczenia wszystkich pojazdów wyposażonych w technologię innowacyjną;”;

(iv) w lit. f) ppkt (i) oraz (ii) otrzymują brzmienie:

- „(i) zmniejszenie emisji osiągnięte dzięki technologii innowacyjnej, ustalone zgodnie z lit. e) i, w stosownych przypadkach, lit. ea), mieści się w zakresie odpowiednich wartości progowych określonych w art. 9 ust. 1 przy uwzględnieniu pogorszenia technologii z upływem czasu;
- (ii) oszczędności CO₂ wynikające z zastosowania technologii innowacyjnej nie wchodzą lub tylko częściowo wchodzą w zakres pomiaru CO₂ w ramach standardowej procedury badania, o której mowa w art. 12 ust. 2 lit. c) rozporządzenia (UE) nr 510/2011 oraz zgodnie z art. 2 ust. 4 niniejszego rozporządzenia;”;

(v) w lit. f) dodaje się ppkt (iv) w brzmieniu:

- „(iv) w przypadku określonym w lit. ea) wartość redukcji emisji CO₂, która ma zostać przypisana pojazdowi w momencie poświadczenia z zastosowaniem uproszczonej metody oceny lub z wykorzystaniem wstępnie określonych oszczędności CO₂, o których mowa w lit. ea), jest równa lub niższa od wartości redukcji emisji uzyskanej dzięki technologii innowacyjnej, ustalonej z zastosowaniem metodologii testów, o której mowa w lit. e), z uwzględnieniem wszelkich możliwych interakcji z innymi zatwierdzonymi ekoinnowacjami.”;

4) w art. 5 wprowadza się następujące zmiany:

a) tytuł otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 5

Poziom bazowy i ekoinnowacje”;

b) ust. 1 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:

- „a) pojazd ekoinnowacyjny, który ma zostać wyposażony w technologię innowacyjną lub, w stosownych przypadkach, technologia innowacyjna jako samodzielny komponent;
- b) pojazd referencyjny, który nie jest wyposażony w technologię innowacyjną, ale pod każdym innym względem jest identyczny z pojazdem ekoinnowacyjnym lub, w stosownych przypadkach, technologia referencyjna jako samodzielny komponent.”;

c) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Jeśli wnioskodawca uzna, że informacje, o których mowa w art. 8 i 9, można wykazać w inny sposób niż ten, o którym mowa w ust. 1 niniejszego artykułu, wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji zawiera niezbędne informacje uzasadniające taki pogląd oraz opis metodologii zapewniającej równorzędne wyniki.”;

d) dodaje się ust. 4 w brzmieniu:

„4. W przypadku gdy wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji jest składany z odniesieniem do WLTP, o którym mowa w art. 2 ust. 4 lit. b), pojazd referencyjny jest pojazdem z rodziny interpolacji lub rodziny macierzy obciążenia drogowego, stanowiącym najgorszy przypadek do celów wykazania oszczędności uzyskanych dzięki ekoinnowacji.

W przypadku, o którym mowa w subzałączniku 6 pkt 1.2.3.1 akapit drugi lub w subzałączniku 7 pkt 3.2.3.1 w załączniku XXI do rozporządzenia (UE) 2017/1151 pojazdem referencyjnym jest badany pojazd H.

Wybór pojazdu referencyjnego musi opierać się na mocnych i niezależnych dowodach statystycznych, na podstawie których można dokonać możliwych do sprawdzenia założeń na temat adekwatności i reprezentatywności pojazdu referencyjnego.”;

5) w art. 7 wprowadza się następujące zmiany:

a) dodaje się ust. 1a w brzmieniu:

„1a. W przypadku gdy wnioskodawcą jest grupa producentów lub dostawców, zastosowanie mają następujące warunki:

- a) niezależny zatwierdzony organ przeprowadza weryfikacje, o których mowa w ust. 2 lit. a)–e) w odniesieniu do każdego członka grupy składającej wniosek, w stosownych przypadkach, w zależności od treści wniosku o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji;
- b) w stosownych przypadkach dla zachowania poufności i konkurencyjności członkowie grupy wnioskującej mogą przedstawić kilka sprawozdań weryfikujących w odniesieniu do różnych zbiorów danych w ramach tego samego wniosku.”;

- b) w ust. 2 wprowadza się następujące zmiany:
- (i) w akapicie pierwszym dodaje się lit. ca) w brzmieniu:
„ca) sprawdza, w przypadku określonym w art. 4 ust. 2 lit. ea), czy uproszczona metoda oceny lub wstępnie określone oszczędności CO₂, o których mowa w tej literze, są właściwe do celów poświadczania oszczędności CO₂ w odniesieniu do odpowiednich pojazdów, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. d), oraz spełniają minimalne wymogi określone w art. 4 ust. 2 lit. f) ppkt (iv);”;
 - (ii) akapit ostatni otrzymuje brzmienie:
„Do celów lit. c) i ca) niezależny zatwierdzony organ dostarcza protokoły badań sporządzone w celu dokonania weryfikacji.”;
- c) ust. 3 akapit pierwszy otrzymuje brzmienie:
„3. W celu poświadczania 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, wersji oraz, w stosownych przypadkach, rodzinie interpolacji.”;
- d) skreśla się ust. 4;
- 6) w art. 8 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1 lit. a) i b) otrzymują brzmienie:
 - „a) emisje CO₂ pochodzące z pojazdu referencyjnego oraz pojazdu ekoinnowacyjnego, w którym wprowadzono technologię innowacyjną, wynikające z zastosowania metodologii, o której mowa w art. 4 ust. 2 lit. e) oraz, w stosownych przypadkach, z zastosowania uproszczonej metody oceny, o której mowa w lit. ea) tego artykułu;
 - b) emisje CO₂ pochodzące z pojazdu referencyjnego oraz pojazdu ekoinnowacyjnego, w którym wprowadzono technologię innowacyjną, wynikające z zastosowania standardowej procedury badania określonej w art. 2 ust. 4 lit. a) lub b).”;
 - b) w ust. 2 dodaje się akapit w brzmieniu:
„W przypadku wniosków o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji złożonych z odniesieniem do art. 2 ust. 4 lit. b), dokonywana jest ocena i kwantyfikacja niepewności do celów określenia oszczędności. Skwantyfikowaną niepewność odejmuje się od łącznej wartości oszczędności.”;
 - c) dodaje się ust. 3 w brzmieniu:
„3. W przypadku wstępnie określonych oszczędności CO₂ proponowanych zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. ea) ich wartości ustala się na poziomie niższym lub równym łącznej wartości oszczędności ustalonej zgodnie z ust. 2.”;
- 7) w art. 9 wprowadza się następujące zmiany:
- a) ust. 1 otrzymuje brzmienie:
„1. Minimalna redukcja, która ma być osiągnięta zgodnie z art. 8 ust. 2 dzięki technologii innowacyjnej wynosi:
 - a) 1 g CO₂/km w przypadku wniosku złożonego z odniesieniem do art. 2 ust. 4 lit. a);
 - b) 0,5 g CO₂/km w przypadku wniosku złożonego z odniesieniem do art. 2 ust. 4 lit. b).”;
 - b) w ust. 2 słowa „standardowego cyklu testów” zastępuje się słowami „standardowej procedury badania”;
- 8) tytuł art. 10 otrzymuje brzmienie:
„Artykuł 10
- Ocena wniosku o zatwierdzenie innowacyjnej technologii jako ekoinnowacji”;**

9) w art. 11 wprowadza się następujące zmiany:

a) ust. 2 otrzymuje brzmienie:

„2. Poświadczono oszczędności CO₂ wynikające z zastosowania eko-innowacji wykazane zgodnie z odpowiednią decyzją o zatwierdzeniu technologii innowacyjnej jako eko-innowacji podaje się osobno zarówno w dokumentacji homologacji typu, jak i 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 metodologii testów.

Z zastrzeżeniem wymogów określonych w decyzji o zatwierdzeniu skwantyfikowaną niepewność, o której mowa w art. 8 ust. 2, odejmuje się od łącznej wartości oszczędności, które mają zostać poświadczono. W przypadku gdy oszczędności CO₂ wynikające z zastosowania eko-innowacji dla danego typu, wariantu, wersji lub, w stosownych przypadkach, rodziny interpolacji są poniżej odpowiedniej wartości progowej określonej w art. 9 ust. 1, oszczędności te nie podlegają poświadczeniu.

W przypadku gdy wstępnie określone oszczędności CO₂, ustalone zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. ea), są wyszczególnione w decyzji o zatwierdzeniu, odpowiednie wartości wstępnie określonych oszczędności CO₂ mogą zostać wprowadzone bezpośrednio do dokumentacji homologacji typu, pod warunkiem że organ udzielający homologacji jest w stanie potwierdzić, iż dany pojazd jest wyposażony w daną technologię zgodnie ze specyfikacjami w decyzji o zatwierdzeniu.”;

b) w ust. 4 akapit drugi wartość „1 g CO₂/km” zastępuje się wartością „0,5 g CO₂/km”;

10) w art. 12 wprowadza się następujące zmiany:

a) w ust. 1 po akapicie drugim dodaje się akapit w brzmieniu:

„Komisja może również powiadomić producenta, w przypadku gdy stwierdzi odstępstwa lub niezgodności w metodologii testów lub w technologii innowacyjnej stojące w sprzeczności z informacjami, które otrzymała we wniosku o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako eko-innowacji lub zostanie o takich odstępstwach lub niezgodnościach poinformowana.”;

b) ust. 3 otrzymuje brzmienie:

„3. Producent, którego poświadczono oszczędności CO₂ nie są już uwzględniane, może złożyć wniosek o ponowne poświadczenie przedmiotowych pojazdów zgodnie z procedurą określoną w art. 11 lub może, w stosownych przypadkach, wnieść o zmianę decyzji o zatwierdzeniu zgodnie z art. 12a, przedstawiając dowody wymagane w celu potwierdzenia stosowności metodologii testów oraz poziomu oszczędności CO₂ osiągniętego dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnej.”;

11) dodaje się art. 12a w brzmieniu:

„Artykuł 12a

Zmiana decyzji zatwierdzającej innowacyjną technologię jako eko-innowację

1. Producent lub dostawca, w tym pierwotny wnioskodawca, może złożyć do Komisji wniosek o zmianę obowiązującej decyzji o zatwierdzeniu. Wniosek oraz wszystkie dokumenty uzupełniające należy również złożyć pocztą elektroniczną lub za pomocą elektronicznego nośnika danych lub poprzez umieszczenie na serwerze zarządzanym przez Komisję. Pisemny wniosek zawiera listę dokumentów uzupełniających.

2. Wraz z wnioskiem o zmianę należy przedstawić następujące informacje oraz dowody:

a) dane kontaktowe wnioskującego;

b) odniesienie do decyzji o zatwierdzeniu, która ma zostać zmieniona;

c) opis proponowanych zmian oraz streszczenie tego opisu;

d) dowody wykazujące potrzebę i stosowność zmian;

e) dowody na potwierdzenie, że redukcja emisji uzyskana dzięki stosowaniu technologii innowacyjnej, ustalona z zastosowaniem zmienionej metodologii testów lub, w stosownych przypadkach, nowej lub zmienionej uproszczonej metody oceny lub wstępnie określonych oszczędności CO₂, mieści się w zakresie odpowiedniej wartości progowej określonej w art. 9 ust. 1 przy uwzględnieniu pogorszenia technologii z upływem czasu;

f) szczegółowe sprawozdanie zatwierdzające sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ, który zweryfikował, czy:

— zmieniona metodologia testów spełnia wymogi określone w art. 6 ust. 1 i, w stosownych przypadkach, wymogi określone w art. 4 ust. 2 lit. f) ppkt (iv),

- redukcja emisji uzyskana dzięki stosowaniu technologii innowacyjnej, ustalona z zastosowaniem zmienionej metodologii testów lub, w stosownych przypadkach, nowej lub zmienionej uproszczonej metody oceny lub wstępnie określonych oszczędności CO₂, mieści się w zakresie odpowiedniej wartości progowej określonej w art. 9 ust. 1 przy uwzględnieniu pogorszenia technologii z upływem czasu.
3. Po otrzymaniu wniosku o zmianę Komisja udostępnia publicznie skrócony opis proponowanych zmian, o którym mowa w ust. 2 lit. c).
 4. Komisja ocenia wnioski i w ciągu dziewięciu miesięcy od daty otrzymania kompletnego wniosku wprowadza zmiany do decyzji o zatwierdzeniu, o ile nie zostaną wniesione zastrzeżenia co do stosowności proponowanych zmian.

W zmienionej decyzji o zatwierdzeniu, w razie potrzeby, określa się jej stosowanie oraz podaje się 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.
 5. Komisja może zażądać korekty proponowanych zmian. W takim przypadku Komisja konsultuje się z wnioskującym, a także z innymi zainteresowanymi podmiotami, w tym z pierwotnym wnioskodawcą ubiegającym się o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji, w sprawie proponowanych zmian oraz, w stosownych przypadkach, uwzględnia otrzymane uwagi.
 6. Okres oceny może zostać przedłużony o pięć miesięcy, w przypadku gdy Komisja stwierdzi, że, z uwagi na złożoność technologii innowacyjnej i towarzyszącej jej zmienionej metodologii testów lub z uwagi na rozmiary i treść wniosku nie może być on poddany właściwej ocenie w ciągu dziewięciomiesięcznego okresu oceny.

W ciągu 40 dni od daty otrzymania wniosku Komisja powiadamia wnioskującego o decyzji w sprawie przedłużenia okresu oceny.
 7. Komisja może w dowolnym momencie zmienić decyzję o zatwierdzeniu z własnej inicjatywy, w szczególności w celu uwzględnienia postępu technicznego. Komisja konsultuje się z pierwotnym wnioskodawcą ubiegającym się o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji i innymi zainteresowanymi podmiotami w sprawie proponowanych przez siebie zmian i, w stosownych przypadkach, uwzględnia otrzymane uwagi.”

Artykuł 2

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 21 lutego 2018 r.

W imieniu Komisji
Jean-Claude JUNCKER
Przewodniczący