

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****(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. 2,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) W celu wspierania rozwoju i szybkiego wdrażania nowych, zaawansowanych technologii zmniejszających emisje CO₂ pochodzące z pojazdów rozporządzenie (WE) nr 443/2009 umożliwia producentom i dostawcom składanie wniosków o zatwierdzenie pewnych technologii innowacyjnych przyczyniających się do zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych. W związku z tym niezbędne jest wyjaśnienie kryteriów służących do określenia, które technologie powinny kwalifikować się jako ekoinnowacje zgodnie z wyżej wskazanym rozporządzeniem.
- (2) Jako ekoinnowacje w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 443/2009 nie kwalifikują się, zgodnie z art. 12 ust. 2 lit. c) tego rozporządzenia, technologie będące częścią zintegrowanego podejścia UE określone w komunikacie Komisji z dnia 7 lutego 2007 r. zatytułowanym „Wyniki przeglądu wspólnotowej strategii na rzecz zmniejszenia emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych i lekkich pojazdów dostawczych”⁽²⁾ oraz komunikacie Komisji z dnia 7 lutego 2007 r. zatytułowanym „Ramy prawne podstawą dla zwiększania konkurencyjności przemysłu motoryzacyjnego w XXI wieku”⁽³⁾, podlegające uregulowaniu zgodnie z prawem Unii, ani też inne technologie obowiązujące zgodnie z prawem Unii. 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 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⁽⁴⁾, zaś w kwestii

oporów toczenia opon – również rozporządzenia 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⁽⁵⁾.

- (3) Technologia, która od pewnego czasu jest już powszechnie dostępna na rynku, nie może być uznana za innowacyjną w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 i nie powinna kwalifikować się jako ekoinnowacja. Aby stworzyć odpowiednie zachęty, należy ograniczyć udział danej technologii w rynku do segmentu niszowego określonego w art. 11 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 oraz przyjąć za poziom odniesienia rok 2009. Powyższe wartości progowe należy poddać ocenie najpóźniej w roku 2015.
- (4) Aby wspierać technologie z najwyższym potencjałem do zmniejszania emisji CO₂ pochodzących z samochodów osobowych, 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.
- (5) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 443/2009 wnioski mogą składać zarówno producenci, jak i dostawcy. Wniosek powinien zawierać niezbędne dowody potwierdzające spełnienie wszystkich kryteriów kwalifikowalności, w tym metodologię pomiaru oszczędności CO₂ dzięki zastosowaniu technologii innowacyjnej.
- (6) 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.
- (7) 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.

⁽¹⁾ Dz.U. L 140 z 5.6.2009, s. 1.⁽²⁾ COM(2007) 19 wersja ostateczna.⁽³⁾ COM(2007) 22 wersja ostateczna.⁽⁴⁾ Dz.U. L 200 z 31.7.2009, s. 1.⁽⁵⁾ Dz.U. L 342 z 22.12.2009, s. 46.

- (8) 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.
- (9) Przy wykazywaniu oszczędności CO₂ należy porównywać te same pojazdy z zastosowaniem ekoinnowacji oraz bez jej zastosowania. Metodologia testów powinna zapewniać możliwe do zweryfikowania, powtarzalne i porównywalne pomiary. Aby zapewnić równe zasady gry oraz przy braku uzgodnionego i bardziej realistycznego cyklu jazdy, za wspólny punkt odniesienia należy przyjąć schematy kierowania pojazdem w ramach nowego europejskiego cyklu jezdowego, o czym mowa w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 692/2008 z dnia 18 lipca 2008 r. wykonującego i zmieniającego 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⁽¹⁾. Metodologia 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.
- (10) Komisja powinna przekazać wytyczne w sprawie sporządzenia wniosku oraz metodologii testów, które powinny być regularnie aktualizowane w celu uwzględnienia doświadczeń uzyskanych na podstawie oceny poszczególnych wniosków.
- (11) Zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 443/2009 do wniosku należy dołączyć sprawozdanie weryfikujące sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ. Funkcje takiego organu powinna pełnić służba techniczna kategorii A lub B, o której mowa w dyrektywie 2007/46/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 września 2007 r. ustanawiającą ramy dla homologacji pojazdów silnikowych i ich przyczep oraz układów, części i oddzielnych zespołów technicznych przeznaczonych do tych pojazdów⁽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.
- (12) 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.
- (13) W razie potrzeby Komisja powinna mieć możliwość doraźnej weryfikacji poświadczonej łącznej wartości oszczędności w odniesieniu do indywidualnych pojazdów. Gdy nie ma wątpliwości, że poświadczone oszczędności są niezgodne z poziomem oszczędności wynikającym z decyzji o zatwierdzeniu danej technologii jako ekoinnowacji, Komisja powinna mieć możliwość nieuwzględnienia poświadczonej oszczędności CO₂ przy obliczaniu średnich wartości emisji CO₂. Producentowi należy mimo to zapewnić określony czas na wykazanie, że poświadczone wartości są prawidłowe.
- (14) Aby zapewnić przejrzystość procedury składania wniosków, należy udostępnić publicznie zbiorczą informację dotyczącą wniosków o zatwierdzenie technologii innowacyjnych oraz metodologii testów. Po zatwierdzeniu metodologii 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 z dnia 30 maja 2001 r. w sprawie publicznego dostępu do dokumentów Parlamentu Europejskiego, Rady i Komisji⁽³⁾.
- (15) Zgodnie z art. 13 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 od dnia rozpoczęcia stosowania zmienionej procedury pomiaru emisji CO₂ technologie innowacyjne nie mogą być już zatwierdzane w ramach procedury określonej w tym rozporządzeniu. Aby zapewnić odpowiednie wycofywanie środków na ekoinnowacje zatwierdzonych na podstawie niniejszego rozporządzenia, niniejsze rozporządzenie należy poddać przeglądowi nie później niż w 2015 r.
- (16) Środki przewidziane w niniejszym rozporządzeniu są zgodne z opinią Komitetu ds. Zmian Klimatu,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Przedmiot

Niniejsze rozporządzenie ustanawia procedurę składania wniosków oraz oceny, zatwierdzania i poświadczenia technologii innowacyjnych zmniejszających emisje CO₂ pochodzące z samochodów osobowych na podstawie art. 12 rozporządzenia (WE) nr 443/2009.

Artykuł 2

Zakres stosowania

1. Za technologię innowacyjną nie może być uznana technologia wchodząca w zakres poniższych środków objętych zintegrowanym podejściem, o którym mowa w art. 1 rozporządzenia (WE) nr 443/2009:

a) poprawa efektywności energetycznej systemów klimatyzacji;

⁽¹⁾ Dz.U. L 199 z 28.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Dz.U. L 263 z 9.10.2007, s. 1.

⁽³⁾ Dz.U. L 145 z 31.5.2001, s. 43.

b) systemy monitorowania ciśnienia w oponach wchodzące w zakres stosowania rozporządzenia (WE) nr 661/2009;

c) opór toczenia opon wchodzący 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 technologii można złożyć wniosek zgodnie z niniejszym rozporządzeniem, jeśli spełnione są następujące warunki:

a) została zastosowana w co najwyżej 3 % wszystkich nowych samochodów osobowych zarejestrowanych w 2009 r.;

b) dotyczy elementów ściśle związanych ze sprawnym działaniem pojazdu i jest zgodna z dyrektywą 2007/46/WE.

Artykuł 3

Definicje

Poza definicjami określonymi w art. 2 i 3 rozporządzenia (WE) nr 443/2009 stosuje się następujące definicje:

a) „technologia innowacyjna” oznacza technologię albo kombinację technologii o podobnych parametrach i właściwościach technicznych, jeżeli oszczędności CO₂ można wykazać za pomocą jednej metodologii testów i jeżeli każda z technologii wchodzących w skład kombinacji jest objęta zakresem stosowania określonym w art. 2;

b) „dostawca” oznacza producenta technologii innowacyjnej odpowiedzialnego za zapewnienie zgodności produkcji, jego upoważnionego przedstawiciela w Unii lub importera;

c) „wnioskodawca” oznacza producenta lub dostawcę składającego wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji;

d) „ekoinnowacja” oznacza technologię innowacyjną wraz z metodologią testów, zatwierdzoną przez Komisję zgodnie z niniejszym rozporządzeniem;

e) „niezależny zatwierdzony organ” oznacza służbę techniczną kategorii A lub kategorii B, o której mowa w art. 41 ust. 3 lit. a) i b) dyrektywy 2007/46/WE, spełniający wymogi określone w art. 42 tej dyrektywy, z wyjątkiem służb technicznych wyznaczonych zgodnie z art. 41 ust. 6 tej dyrektywy.

Artykuł 4

Stosowanie

1. Wniosek o zatwierdzenie technologii innowacyjnej jako ekoinnowacji składa się do Komisji w formie pisemnej. Wniosek oraz wszystkie dokumenty uzupełniające składa się również pocztą elektroniczną, za pomocą elektronicznego nośnika danych lub poprzez umieszczenie na serwerze zarządzanym przez Komisję. Pisemny wniosek zawiera wykaz dokumentów uzupełniających.

2. Wniosek obejmuje poniższe elementy:

a) dane kontaktowe wnioskodawcy;

b) opis technologii innowacyjnej oraz sposób zastosowania jej w pojeździe, w tym dowód potwierdzający, że technologia wchodzi w zakres stosowania określony w art. 2;

c) skrócony opis technologii innowacyjnej, w tym informacje potwierdzające spełnienie warunków określonych w art. 2 ust. 2, oraz metodologii testów, o której mowa w lit. e) niniejszego ustępu, które udostępnia się publicznie po złożeniu wniosku do Komisji;

d) przybliżone 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) metodologię, która ma być zastosowana w celu wykazania redukcji emisji CO₂ dzięki technologii innowacyjnej lub – w przypadku gdy metodologia ta została już zatwierdzona przez Komisję – odniesienie do tej zatwierdzonej metodologii;

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 (WE) nr 443/2009, jak określono w art. 9 ust. 2 niniejszego rozporządzenia;

(iii) wnioskodawca jest odpowiedzialny za zmniejszenie emisji CO₂ w wyniku zastosowania technologii innowacyjnej, jak określono w art. 9 ust. 3;

g) sprawozdanie weryfikujące sporządzone przez niezależny zatwierdzony organ, jak określono w art. 7.

Artykuł 5

Pojazd referencyjny i pojazd ekoinnowacyjny

1. Na potrzeby wykazania emisji CO₂, o którym mowa w art. 8, wnioskodawca wyznacza:

- a) pojazd ekoinnowacyjny wyposażony w technologię innowacyjną;
- b) pojazd referencyjny, który nie jest wyposażony w technologię innowacyjną, ale który pod każdym innym względem jest identyczny z pojazdem ekoinnowacyjnym.

2. Jeśli wnioskodawca uzna, że informacje, o których mowa w art. 8 i 9, można wykazać bez zastosowania pojazdu referencyjnego i pojazdu ekoinnowacyjnego określonych w ust. 1 niniejszego artykułu, wniosek zawiera niezbędne informacje uzasadniające taki pogląd oraz metodologię dostarczającą równorzędnych wyników.

Artykuł 6

Metodologia testów

1. Metodologia 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 ekoinnowacjami.

2. Komisja publikuje wytyczne w sprawie opracowania metodologii 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 może być częścią wnioskodawcy ani nie może w inny sposób być związany z tym podmiotem.

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 metodologia testów, o której mowa w art. 4 ust. 2 lit. e), jest odpowiednia do poświadczenia oszczędności CO₂ wynikających z zastosowania technologii innowacyjnej w pojazdach, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. d), i czy spełnia ona minimalne wymagania określone w art. 6 ust. 1;

d) sprawdza, czy technologia innowacyjna spełnia stosowne wymagania dotyczące homologacji typu pojazdu;

e) oświadcza, że spełnia ona wymóg określony w ust. 1 niniejszego artykułu.

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.

Artykuł 8

Wykazanie emisji CO₂

1. W odniesieniu do pewnej liczby pojazdów reprezentatywnych dla indywidualnych pojazdów wskazanych zgodnie z art. 4 ust. 2 lit. d) wykazuje się następujące emisje CO₂:

- 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);
- 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 (WE) nr 443/2009.

Wykazanie 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 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 uznaje się za nieobjętą 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 zmniejszeniu 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 metodologii testów, o których mowa w art. 4 ust. 2 lit. c).

2. Komisja ocenia wniosek i w ciągu dziewięciu miesięcy od daty otrzymania kompletnego wniosku zatwierdza technologię innowacyjną jako ekoinnowację wraz z metodologią testów, o ile nie wniesiono zastrzeżeń co do kwalifikowalności technologii lub stosowności metodologii 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 metodologii testów lub zażądać zastosowania innej zatwierdzonej metodologii testów niż ta proponowana przez wnioskodawcę. Wnioskodawca jest konsultowany w sprawie proponowanych korekt lub wyboru metodologii 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 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 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 metodologii 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 oczywiście 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 zapewnia doraźną weryfikację świadectw i oszczędności CO₂ przypisanych do poszczególnych pojazdów.

W przypadku gdy Komisja stwierdzi różnicę między poświadczonymi oszczędnościami a oszczędnościami, które zweryfikowała przy pomocy stosownych metodologii 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 przedstawia się sprawozdanie dotyczące wzajemnego oddziaływania różnych 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 uwzględniane, może złożyć wniosek o ponowne poświadczanie przedmiotowych pojazdów zgodnie z procedurą określoną w art. 11.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 25 lipca 2011 r.

Artykuł 13

Ujawnianie informacji

Wnioskodawca wnoszący o zachowanie poufności informacji przekazywanych na podstawie niniejszego rozporządzenia uzasadnia powód zastosowania wyjątków określonych w art. 4 rozporządzenia (WE) nr 1049/2001.

Artykuł 14

Przegląd

Niniejsze rozporządzenie oraz ekoinnowacje zatwierdzone na jego podstawie poddaje się przeglądowi najpóźniej do dnia 31 grudnia 2015 r.

Artykuł 15

Wejście w życie

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

W imieniu Komisji
José Manuel BARROSO
Przewodniczący
