VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 427/2014

z 25. apríla 2014,

ktorým sa stanovuje postup schvaľovania a certifikácie inovačných technológií na znižovanie emisií CO_2 z ľahkých úžitkových vozidiel podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 510/2011 z 11. mája 2011, ktorým sa stanovujú emisné normy pre nové ľahké úžitkové vozidlá ako súčasť integrovaného prístupu Únie na zníženie emisií CO_2 z ľahkých vozidiel ([1]), a najmä na jeho článok 12 ods. 2,

keďže:

(1) S cieľom podporovať rozvoj a rýchle zavádzanie nových a dokonalejších automobilových technológií znižujúcich emisie CO_2 sa nariadením (EÚ) č. 510/2011 poskytuje výrobcom a dodávateľom možnosť požiadať o schválenie určitých inovačných technológií, ktoré prispievajú k znižovaniu emisií CO_2 z nových ľahkých úžitkových vozidiel. Preto je potrebné objasniť kritériá na určovanie toho, ktoré technológie by sa mali podľa uvedeného nariadenia uznať za ekologické inovácie.

(2) Mali by sa zohľadniť skúsenosti získané od zavedenia schémy inovačných technológií pre osobné automobily podľa vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) č. 725/2011 ([2]) a uplatniť rovnaké kritériá oprávnenosti pre ľahké úžitkové vozidlá. K ľahkým úžitkovým vozidlám, ktoré sa konštruujú a typovo schvaľujú viacstupňovo, by sa však malo pristupovať odlišne. V ich prípade je vhodné obmedziť certifikáciu znížení CO_2 na ekologické inovácie montované do základných vozidiel.

(3) Technológie, ktoré sú súčasťou integrovaného prístupu Únie načrtnutého v dvoch oznámeniach Komisie zo 7. februára 2007 ([3]) a ktoré upravuje právo Únie, alebo iné technológie záväzné podľa práva Únie nemožno podľa článku 12 ods. 2 písm. c) nariadenia (EÚ) č. 510/2011 uznať za ekologické inovácie. To sa týka napríklad systémov monitorovania tlaku v pneumatikách, valivého odporu pneumatík alebo ukazovateľov radenia prevodových stupňov patriacich do pôsobnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ([4]) a, pokiaľ ide o valivý odpor pneumatík, aj nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 ([5]).

(4) Technológiu, ktorá už je určitý čas bežne dostupná na trhu, nemožno považovať za inovačnú v zmysle článku 12 nariadenia (EÚ) č. 510/2011 a nemala by sa preto uznávať za ekologickú inováciu. V záujme úplného súladu s vykonávacím nariadením (EÚ) č. 725/2011 je vhodné stanoviť, aby sa za ekologické inovácie mohli uznať len technológie, ktoré boli namontované najviac do troch percent všetkých ľahkých úžitkových vozidiel zaevidovaných v roku 2009. Uvedené prahové hodnoty by sa mali zrevidovať najneskôr v roku 2016.

(5) S cieľom podporovať technológie s najvyšším potenciálom zníženia emisií CO_2 z ľahkých úžitkových vozidiel, a najmä rozvoj inovačných technológií pohonu, by sa mali uznať len tie technológie, ktoré priamo súvisia s prepravnou funkciou vozidla a výrazne prispievajú k zlepšeniu jeho celkovej energetickej spotreby. Technológie, ktoré sú vzhľadom na tento účel doplnkové alebo ktorých cieľom je zvýšiť pohodlie vodiča či pasažierov, by sa uznať nemali.

([1]) Ú. v. EÚ L 145, 31.5.2011, s. 1.

([2]) Vykonávacie nariadenie Komisie (EÚ) č. 725/2011 z 25. júla 2011, ktorým sa ustanovuje proces schvaľovania a certifikácie inovačných technológií na znižovanie emisií CO_2 z osobných automobilov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Ú. v. EÚ L 194, 26.7.2011, s. 19).

([3]) Oznámenie Komisie KOM(2007) 19 v konečnom znení – Výsledky preskúmania stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO_2 z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel a oznámenie Komisie KOM(2007) 22 v konečnom znení – Konkurenčný regulačný rámec pre automobilový priemysel pre 21. storočie.

([4]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 z 13. júla 2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 200, 31.7.2009, s. 1).

([5]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 z 25. novembra 2009 o označovaní pneumatík vzhľadom na palivovú úspornosť a iné základné parametre (Ú. v. EÚ L 342, 22.12.2009, s. 46).

(6) Podľa nariadenia (EÚ) č. 510/2011 žiadosti môžu predkladať výrobcovia aj dodávatelia. Žiadosti by mali obsahovať nevyhnutné dôkazy o tom, že kritériá oprávnenosti sú v plnej miere splnené, vrátane metódy merania úspor emisií CO_2 realizovaných prostredníctvom inovačnej technológie.

(7) Úspory emisií CO_2 prostredníctvom ekologických inovácií by sa mali dať merať s uspokojivou mierou presnosti. Túto presnosť možno dosiahnuť len vtedy, ak úspory predstavujú aspoň 1 g CO_2/km.

(8) Ak úspory emisií CO_2 súvisiace s určitou technológiou závisia od správania vodiča alebo iných faktorov, na ktoré žiadateľ nemá vplyv, uvedená technológia by sa v zásade nemala uznať za ekologickú inováciu, pokiaľ nie je možné na základe presvedčivých a nezávislých štatistických dôkazov formulovať overiteľné hypotézy o správaní bežného vodiča.

(9) Štandardným testovacím cyklom, ktorý sa používa na meranie emisií CO_2 z vozidla pri typovom schvaľovaní, sa nepreukážu všetky úspory, ktoré možno pripísať určitým technológiám. V záujme vytvorenia správnych stimulov pre inováciu by sa pri výpočte celkových úspor emisií CO_2 mali zohľadňovať len tie úspory, ktoré nie sú zachytené pri štandardnom testovacom cykle.

(10) Na preukázanie úspor emisií CO_2 by sa mali porovnávať tie isté vozidlá s ekologickou inováciou a bez nej. Testovacia metóda by mala poskytovať overiteľné, opakovateľné a porovnateľné merania. Na zabezpečenie rovnakých podmienok a ak sa nedohodne na realistickejšom jazdnom cykle, ako spoločná referencia by sa mali používať jazdné podmienky podľa nového európskeho jazdného cyklu v zmysle nariadenia Komisie (ES) č. 692/2008 ([1]). Testovacia metóda by mala byť založená na meraniach na valcovom skúšobnom stave alebo vytváraní modelov či simulovaní, ak by tieto metódy poskytovali lepšie a presnejšie výsledky.

(11) Komisia by mala poskytnúť usmernenia týkajúce sa prípravy žiadostí a testovacích metód, ktoré by sa mali pravidelne aktualizovať, aby sa v nich zohľadnili skúsenosti získané pri hodnotení žiadostí.

(12) Podľa nariadenia (EÚ) č. 510/2011 sa k žiadosti má priložiť osvedčenie o overení od nezávislého a certifikovaného orgánu. Uvedený orgán by mal byť technickou službou kategórie A alebo B v zmysle smernice Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES ([2]). S cieľom zaistiť jeho nezávislosť by sa však za nezávislý a certifikovaný orgán v zmysle tohto nariadenia nemali považovať technické služby určené v súlade s článkom 41 ods. 6 uvedenej smernice. Tento orgán by mal spolu s osvedčením o overení poskytnúť relevantný dôkaz o nezávislosti od žiadateľa.

(13) V záujme zaistenia efektívnej evidencie a monitorovania špecifických úspor v prípade jednotlivých vozidiel by úspory mali byť certifikované ako súčasť typového schvaľovania vozidla a celkové úspory by sa mali uviesť na osvedčení o zhode v súlade so smernicou 2007/46/ES.

(14) Komisia by mala mať možnosť overiť certifikované celkové úspory pri jednotlivých vozidlách *ad hoc*. Ak je zrejmé, že certifikované úspory nezodpovedajú úrovni úspor vyplývajúcej z rozhodnutia o schválení technológie ako ekologickej inovácie, Komisia by mala mať možnosť nezohľadniť tieto certifikované úspory emisií CO_2 pri výpočte priemerných špecifických emisií CO_2. Výrobcovi by sa však mala poskytnúť obmedzená lehota, počas ktorej môže preukázať, že certifikované hodnoty sú presné.

(15) S cieľom zaistiť transparentný postup podávania žiadostí by mali byť verejnosti k dispozícii súhrnné informácie o žiadostiach o schválenie inovačných technológií a testovacích metódach. Testovacie metódy by po schválení mali byť verejne dostupné. Výnimky z práva na prístup verejnosti k dokumentom stanovené v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 ([3]) by sa mali uplatňovať tam, kde je to vhodné.

(16) Opatrenia stanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre klimatické zmeny,

---

([1]) Nariadenie Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel (Ú. v. EÚ L 199, 28.7.2008, s. 1).

([2]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá (Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1).

([3]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie (Ú. v. ES L 145, 31.5.2001, s. 43).

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy

V tomto nariadení sa stanovuje postup, ktorý sa má dodržiavať pri podávaní žiadostí o schválenie inovačných technológií, ktorými sa znižujú emisie CO_2 z ľahkých úžitkových vozidiel podľa článku 12 nariadenia (EÚ) č. 510/2011, a pri hodnotení, schvaľovaní a certifikácii týchto technológií.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Za inovačnú technológiu sa nepovažuje žiadna technológia, ktorá patrí do rozsahu pôsobnosti nasledujúcich opatrení:

a) zlepšenie efektívnosti klimatizačných systémov;

b) systémy monitorovania tlaku v pneumatikách, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 661/2009;

c) valivý odpor pneumatík, ktorý patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 661/2009 a nariadenia (ES) č. 1222/2009;

d) ukazovatele radenia prevodových stupňov, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 661/2009;

e) používanie biopalív.

2. Žiadosť podľa tohto nariadenia týkajúca sa určitej technológie sa môže podať, ak sú splnené tieto podmienky:

a) boli ňou vybavené najviac 3 % všetkých nových ľahkých úžitkových vozidiel zaevidovaných v roku 2009;

b) týka sa súčiastok, ktoré priamo súvisia s efektívnou prevádzkou vozidla, a je v súlade so smernicou 2007/46/ES.

3. V prípade dokončovaných vozidiel sa certifikácia zníženia emisií CO_2 podľa článku 11 pripúšťa iba v prípade ekologických inovácií namontovaných do základných vozidiel, ktoré majú typové schválenie ES ako nedokončené vozidlá.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Na účely tohto nariadenia sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov:

1. inovačná technológia je technológia alebo kombinácia technológií s podobnými technickými črtami a charakteristikami (balíček inovačných technológií), pri ktorých možno úspory emisií CO_2 preukázať prostredníctvom jednej testovacej metódy, pričom jednotlivé technológie tvoriace uvedenú kombináciu patria do rozsahu pôsobnosti uvedeného v článku 2;

2. dodávateľ je výrobca inovačnej technológie zodpovedný za zaistenie zhody výroby alebo jeho oprávnený zástupca v Únii alebo dovozca;

3. žiadateľ je výrobca alebo dodávateľ, ktorý podáva žiadosť o schválenie inovačnej technológie ako ekologickej inovácie;

4. ekologická inovácia je inovačná technológia doplnená o testovaciu metódu, ktorú Komisia schválila v súlade s týmto nariadením;

5. nezávislý a certifikovaný orgán je technická služba kategórie A alebo kategórie B uvedená v článku 41 ods. 3 písm. a) a b) smernice 2007/46/ES, ktorá spĺňa požiadavky stanovené v článku 42 uvedenej smernice, s výnimkou technických služieb určených v súlade s článkom 41 ods. 6 uvedenej smernice;

6. štandardné vozidlo je vozidlo, ktoré sa porovnáva s vozidlom vybaveným inovačnou technológiou, aby sa preukázali úspory emisií CO_2 dosiahnuté ekologickou inováciou.

Článok 4

Žiadosť

1. Žiadosť o schválenie inovačnej technológie ako ekologickej inovácie sa Komisii predkladá písomne. Žiadosť a všetka podporná dokumentácia sa takisto predkladajú elektronickou poštou alebo na elektronickom dátovom nosiči, alebo sa nahrajú na server spravovaný Komisiou. V písomnej žiadosti sa uvedie zoznam podpornej dokumentácie.

2. Žiadosť obsahuje:

a) podrobné kontaktné údaje žiadateľa;

b) opis inovačnej technológie a spôsob, akým je namontovaná vo vozidle, vrátane dôkazu o tom, že technológia patrí do rozsahu pôsobnosti uvedeného v článku 2;

c) súhrnný opis inovačnej technológie spolu s podrobnými informáciami potvrdzujúcimi, že podmienky stanovené v článku 2 ods. 2 sú splnené, a testovacej metódy uvedenej v písmene e) tohto odseku, ktorý sa má zverejniť pri predložení žiadosti Komisii;

d) odhad počtu jednotlivých vozidiel, ktoré môžu byť vybavené inovačnou technológiou alebo sa ňou majú vybaviť, a odhadované zníženie emisií CO_2 týchto vozidiel prostredníctvom uvedenej inovačnej technológie;

e) metódu, ktorá sa má použiť na preukázanie zníženia emisií CO_2 prostredníctvom inovačnej technológie, alebo ak Komisia takú metódu už schválila, odkaz na schválenú metódu;

f) dôkaz o tom, že:

i) znížením emisií, ktoré sa realizuje inovačnou technológiou, sa dosiahne prahová hodnota uvedená v článku 9 ods. 1, pričom sa zohľadní každé zhoršenie technológie, ku ktorému dôjde postupom času;

ii) na inovačnú technológiu sa nevzťahuje meranie emisií CO_2 v rámci štandardného testovacieho cyklu podľa článku 12 ods. 2 písm. c) nariadenia (EÚ) č. 510/2011, ako sa uvádza v článku 9 ods. 2 tohto nariadenia;

iii) žiadateľ je zodpovedný za zníženie emisií CO_2 prostredníctvom inovačnej technológie, ako sa uvádza v článku 9 ods. 3;

g) osvedčenie o overení od nezávislého a certifikovaného orgánu podľa článku 7.

Článok 5

Štandardné vozidlo a vozidlo s ekologickou inováciou

1. Na účely preukázania emisií CO_2 v zmysle v článku 8 žiadateľ určí:

a) vozidlo s ekologickou inováciou, ktoré bude vybavené inovačnou technológiou;

b) štandardné vozidlo, ktoré nebude vybavené inovačnou technológiou, ale ktoré sa vo všetkých ostatných aspektoch zhoduje s vozidlom s ekologickou inováciou.

2. Ak sa inovačná technológia montuje do nedokončeného vozidla, štandardné vozidlo uvedené v odseku 1 musí zodpovedať stavu dokončenia vozidla s ekologickou inováciou.

3. Ak žiadateľ usudzuje, že informácie uvedené v článkoch 8 a 9 možno preukázať bez použitia štandardného vozidla a vozidla s ekologickou inováciou, ako sa uvádza v odseku 1 tohto článku, do žiadosti zahrnie nevyhnutné podrobnosti, ktoré odôvodňujú tento záver, a metódu poskytujúcu ekvivalentné výsledky.

Článok 6

Testovacia metóda

1. Testovacia metóda uvedená v článku 4 ods. 2 písm. e) musí poskytovať výsledky, ktoré sú overiteľné, opakovateľné a porovnateľné. Musí dokázať reálne a s vysokou štatistickou významnosťou preukázať prínos inovačnej technológie, pokiaľ ide o emisie CO_2, a prípadne zohľadniť interakciu s inými ekologickými inováciami.

2. Komisia uverejní usmernenia o príprave testovacích metód pre rozličné potenciálne inovačné technológie, ktoré spĺňajú kritériá uvedené v odseku 1.

Článok 7

Osvedčenie o overení

1. Osvedčenie o overení uvedené v článku 4 ods. 2 písm. g) vystaví nezávislý a certifikovaný orgán, ktorý nie je súčasťou žiadateľa ani s ním nie je inak prepojený.

2. Na účely osvedčenia o overení nezávislý a certifikovaný orgán:

a) overí, či sú splnené kritériá na uznanie uvedené v článku 2 ods. 2;

b) overí, či informácie poskytnuté v súlade s článkom 4 ods. 2 písm. f) spĺňajú kritériá stanovené v článku 9;

c) overí, či je testovacia metóda uvedená v článku 4 ods. 2 písm. e) v prípade príslušných vozidiel uvedených v článku 4 ods. 2 písm. d) vhodná na certifikáciu úspor emisií CO_2 prostredníctvom inovačnej technológie a či spĺňa minimálne požiadavky uvedené v článku 6 ods. 1;

d) overí, či je inovačná technológia zlučiteľná s príslušnými požiadavkami špecifikovanými pre typové schvaľovanie vozidla;

e) vyhlási, že spĺňa požiadavky uvedené v odseku 1.

Nezávislý a certifikovaný orgán na účely písmena c) poskytne testovacie protokoly, ktoré sa použili na overenie.

3. Nezávislý a certifikovaný orgán na účely certifikácie úspor emisií CO_2 v súlade s článkom 11 vypracuje na žiadosť výrobcu správu o interakcii medzi viacerými ekologickými inováciami namontovanými do jedného typu, variantu alebo jednej verzie vozidla.

V správe sa uvedú úspory emisií CO_2 prostredníctvom rôznych ekologických inovácií, pričom sa zohľadní vplyv interakcie.

4. Ak sa žiadateľ v žiadosti opiera o údaje a predpoklady, ktoré už Komisia schválila alebo ktoré sú súčasťou usmernení uvedených v článku 6 ods. 2, osvedčenie o overení sa môže obmedziť iba na testovacie protokoly uvedené v odseku 2 druhom pododseku.

Článok 8

Preukázanie emisií CO_2

1. Pri určitom počte vozidiel zastupujúcich jednotlivé vozidlá uvedené v súlade s článkom 4 ods. 2 písm. d) sa preukážu tieto emisie CO_2:

a) emisie CO_2 zo štandardného vozidla a z vozidla s ekologickou inováciou, ktoré je vybavené fungujúcou inovačnou technológiou, vyplývajúce z používania metódy uvedenej v článku 4 ods. 2 písm. e);

b) emisie CO_2 zo štandardného vozidla a z vozidla s ekologickou inováciou, ktoré je vybavené fungujúcou inovačnou technológiou, vyplývajúce z používania štandardného testovacieho cyklu uvedeného v článku 12 ods. 2 písm. c) nariadenia (EÚ) č. 510/2011.

Preukázanie emisií CO_2 v súlade s prvým pododsekom písm. a) a b) sa vykoná za testovacích podmienok, ktoré sú pre všetky testy rovnaké.

2. Celkové úspory v prípade jednotlivého vozidla predstavujú rozdiel medzi emisiami preukázanými v súlade s odsekom 1 prvým pododsekom písm. a).

Ak je medzi emisiami preukázanými v súlade s odsekom 1 prvým pododsekom písm. b) rozdiel, tento rozdiel sa odpočíta od celkových úspor preukázaných v súlade s odsekom 1 prvým pododsekom písm. a).

Článok 9

Kritériá na uznanie

1. Minimálne zníženie dosiahnuté inovačnou technológiou je 1 g CO_2/km. Uvedená prahová hodnota sa považuje za dosiahnutú, ak celkové úspory emisií dosiahnuté inovačnou technológiou alebo balíčkom inovačných technológií preukázané v súlade s článkom 8 ods. 2 predstavujú aspoň 1 g CO_2/km.

2. Ak celkové úspory emisií dosiahnuté inovačnou technológiou nezahŕňajú žiadne úspory preukázané v rámci štandardného testovacieho cyklu v súlade s článkom 8 ods. 2, inovačná technológia alebo balíček inovačných technológií sa považujú za technológiu, na ktorú sa nevzťahuje štandardný testovací cyklus.

3. Technický opis inovačnej technológie uvedený v článku 4 ods. 2 písm. b) musí obsahovať nevyhnutné podrobnosti na preukázanie toho, že výkonnosť tejto technológie, pokiaľ ide o znižovanie CO_2, nezávisí od nastavení ani volieb, na ktoré žiadateľ nemá vplyv.

Ak je opis založený na hypotézach, tieto hypotézy musia byť overiteľné a vychádzať z presvedčivých a nezávislých štatistických dôkazov potvrdzujúcich ich platnosť a uplatniteľnosť v celej Únii.

Článok 10

Posúdenie žiadosti týkajúcej sa ekologickej inovácie

1. Po prijatí žiadosti Komisia zverejní súhrnný opis inovačnej technológie a testovacej metódy podľa článku 4 ods. 2 písm. c).

2. Komisia posúdi žiadosť a, ak sa nevznesú námietky týkajúce sa uznania technológie alebo vhodnosti testovacej metódy, do deviatich mesiacov od prijatia úplnej žiadosti inovačnú technológiu schváli ako ekologickú inováciu spolu s testovacou metódou.

V rozhodnutí o schválení inovačnej technológie ako ekologickej inovácie sa uvedú informácie potrebné na certifikáciu úspor emisií CO_2 v súlade s článkom 11 tohto nariadenia s výhradou uplatnenia výnimiek z práva na prístup verejnosti k dokumentom podľa nariadenia (ES) č. 1049/2001.

3. Komisia môže vyžadovať úpravy navrhovanej testovacej metódy alebo použitie inej schválenej testovacej metódy než tej, ktorú navrhuje žiadateľ. Navrhovaná úprava alebo výber testovacej metódy sa prekonzultuje so žiadateľom.

4. Lehotu na posúdenie možno predĺžiť o päť mesiacov, ak Komisia usúdi, že z dôvodu zložitosti inovačnej technológie a sprievodnej testovacej metódy alebo z dôvodu rozsahu a obsahu žiadosti nemožno žiadosť riadne posúdiť v lehote deviatich mesiacov.

Ak lehotu na posúdenie treba predĺžiť, Komisia túto skutočnosť oznámi žiadateľovi do 40 dní od prijatia žiadosti.

Článok 11

Certifikácia úspor emisií CO_2 dosiahnutých prostredníctvom ekologických inovácií

1. Výrobca, ktorý chce znížiť svoje priemerné špecifické emisie CO_2, aby vďaka úsporám emisií CO_2 realizovaným prostredníctvom ekologickej inovácie dosiahol cieľovú hodnotu špecifických emisií, požiada v prípade dokončeného alebo nedokončeného vozidla vybaveného ekologickou inováciou schvaľovací orgán v zmysle smernice 2007/46/ES o osvedčenie o typovom schválení ES. V žiadosti o osvedčenie sa okrem dokumentov s potrebnými informáciami uvedenými v článku 6 smernice 2007/46/ES uvedie odkaz na rozhodnutie Komisie o schválení ekologickej inovácie v súlade s článkom 10 ods. 2 tohto nariadenia.

2. Certifikované úspory emisií CO_2 dosiahnuté ekologickou inováciou preukázané v súlade s článkom 8 tohto nariadenia sa uvedú osobitne v dokumentácii typového schválenia, ako aj v osvedčení o zhode v súlade so smernicou 2007/46/ES, a to na základe testov, ktoré uskutočnili technické služby v súlade s článkom 11 uvedenej smernice prostredníctvom schválenej testovacej metódy.

Ak úspory emisií CO_2 dosiahnuté ekologickou inováciou v špecifickom type, variante alebo špecifickej verzii nedosahujú prahové hodnoty uvedené v článku 9 ods. 1, úspory sa necertifikujú.

3. Ak je vozidlo vybavené viacerými ekologickými inováciami, úspory emisií CO_2 sa preukážu oddelene pre každú ekologickú inováciu v súlade s postupom stanoveným v článku 8 ods. 1 Súčet výsledných úspor emisií získaný v súlade s článkom 8 ods. 2 pre každú ekologickú inováciu predstavuje celkové úspory emisií CO_2 na účely certifikácie daného vozidla.

4. Ak sa medzi viacerými ekologickými inováciami namontovanými v jednom vozidle nedá vylúčiť interakcia, lebo sú zjavne rozličnej povahy, výrobca to uvedie v žiadosti, ktorú predkladá schvaľovaciemu orgánu, a predloží správu od nezávislého a certifikovaného orgánu o vplyve interakcie na úspory emisií dosiahnuté prostredníctvom ekologických inovácií vo vozidle, ako sa uvádza v článku 7 ods. 3

Ak z dôvodu uvedenej interakcie celkové úspory predstavujú hodnotu menšiu než 1 g CO_2/km vynásobenú počtom ekologických inovácií, na výpočet celkových úspor v súlade s odsekom 3 tohto článku sa vezmú do úvahy len tie ekologické inovácie, ktoré dosahujú prahové hodnoty stanovené v článku 9 ods. 1

Článok 12

Preskúmanie certifikácií

1. Komisia zaistí, aby boli certifikácie a úspory emisií CO_2 priradené k jednotlivým vozidlám overené *ad hoc*.

Ak Komisia zistí, že medzi certifikovanými úsporami emisií CO_2 a úsporami, ktoré overila použitím relevantnej testovacej metódy alebo metód, je rozdiel, o týchto zisteniach informuje výrobcu.

Výrobca môže Komisii do 60 dní od prijatia oznámenia poskytnúť dôkazy, ktorými preukáže presnosť certifikovaných úspor emisií CO_2. Na žiadosť Komisie poskytne správu o interakcii rozličných ekologických inovácií uvedenú v článku 7 ods. 3

2. Ak Komisia nedostane dôkazy uvedené v odseku 1 v uvedenej lehote, alebo ak dodané dôkazy považuje za neuspokojujúce, môže rozhodnúť, že certifikované úspory emisií CO_2 nezohľadní pri výpočte priemerných špecifických emisií daného výrobcu na ďalší kalendárny rok.

3. Výrobca, ktorého certifikované úspory emisií CO_2 sa už neberú do úvahy, môže požiadať o novú certifikáciu príslušných vozidiel v súlade s postupom stanoveným v článku 11.

Článok 13

Zverejňovanie informácií

Žiadateľ, ktorý žiada o dôverné zaobchádzanie s informáciami predloženými podľa tohto nariadenia, odôvodní, prečo sa uplatňuje niektorá z výnimiek uvedených v článku 4 nariadenia (ES) č. 1049/2001.

Článok 14

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 25. apríla 2014

Za Komisiu

predseda

José Manuel BARROSO