

**PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE(EU) č. 427/2014****ze dne 25. dubna 2014,****kterým se stanoví postup schvalování a certifikace inovativních technologií ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z lehkých užitkových vozidel podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 510/2011 ze dne 11. května 2011, kterým se stanoví výkonnostní emisní normy pro nová lehká užitková vozidla v rámci integrovaného přístupu Unie ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z lehkých vozidel<sup>(1)</sup>, a zejména na čl. 12 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Za účelem podpory vývoje a včasného prosazení nových a vyspělých technologií ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z vozidel poskytuje nařízení (EU) č. 510/2011 výrobcům a dodavatelům možnost požádat o schválení některých inovativních technologií přispívajících ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z nových lehkých užitkových vozidel. Proto je třeba vyjasnit kritéria pro určení technologií způsobilých ke schválení jako ekologické inovace podle uvedeného nařízení.
- (2) Je vhodné vzít v úvahu zkušenosti získané po zavedení systému pro inovativní technologie pro osobní automobily podle prováděcího nařízení Komise (EU) č. 725/2011<sup>(2)</sup> a uplatnit stejná kritéria způsobilosti pro lehká užitková vozidla. V případě lehkých užitkových vozidel, která jsou vyráběna a schvalována jako typ ve více stupních, by se však mělo postupovat odlišně. Pro tato vozidla je vhodné omezit certifikaci snížení emisí CO<sub>2</sub> na ekologické inovace instalované na základní vozidlo.
- (3) Podle čl. 12 odst. 2 písm. c) nařízení (EU) č. 510/2011 technologie, které jsou součástí integrovaného přístupu Unie uvedeného ve dvou sděleních Komise ze dne 7. února 2007<sup>(3)</sup> a které upravují právní předpisy Unie, nebo jiné technologie, jež jsou povinné podle právních předpisů Unie, nejsou způsobilé ke schválení jako ekologické inovace podle uvedeného nařízení. Tyto technologie zahrnují systémy monitorování tlaku v pneumatikách, valivý odpor pneumatik a ukazatele rychlostních stupňů spadající do oblasti působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009<sup>(4)</sup>, a pokud jde o valivý odpor pneumatik, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009<sup>(5)</sup>.
- (4) Technologie, které jsou již po určitou dobu na trhu široce dostupné, nelze považovat za inovativní ve smyslu článku 12 nařízení (EU) č. 510/2011, a neměly by být tudíž způsobilé ke schválení jako ekologické inovace. S cílem zajistit úplný soulad s prováděcím nařízením (EU) č. 725/2011 je vhodné stanovit, že způsobilé ke schválení jako ekologické inovace by měly být pouze technologie, jimiž jsou vybavena maximálně 3 % všech lehkých užitkových vozidel zaregistrovaných v roce 2009. Tyto limity by měly být podrobeny přezkumu nejpozději v roce 2016.
- (5) Pro účely podpory technologií s nejvyšším potenciálem pro snižování emisí CO<sub>2</sub> z lehkých užitkových vozidel, a zejména vývoje inovačních technik pohonu, by měly být způsobilé pouze takové technologie, které přímo souvisejí s přepravní funkcí vozidla a významně přispívají ke zlepšení celkové spotřeby energie vozidla. Technologie, které jsou z hlediska tohoto účelu přídatné nebo zaměřené na zvýšení pohodlí řidiče či spolucestujících, by způsobilé být neměly.

<sup>(1)</sup> Úř. věst. L 145, 31.5.2011, s. 1.

<sup>(2)</sup> Prováděcí nařízení Komise (EU) č. 725/2011 ze dne 25. července 2011, kterým se stanoví postup schvalování a certifikace inovativních technologií ke snižování emisí CO<sub>2</sub> z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 (Úř. věst. L 194, 26.7.2011, s. 19).

<sup>(3)</sup> Sdělení Komise KOM(2007) 19 v konečném znění – Výsledky přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO<sub>2</sub> z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel a sdělení Komise KOM(2007) 22 v konečném znění – Rámec právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století.

<sup>(4)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti (Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1).

<sup>(5)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 ze dne 25. listopadu 2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry (Úř. věst. L 342, 22.12.2009, s. 46).

- (6) Podle nařízení (EU) č. 510/2011 mohou žádosti podávat výrobci i dodavatelé. Žádost by měla obsahovat potřebné důkazy o splnění kritérií způsobilosti v celém rozsahu, včetně metody měření snížení emisí CO<sub>2</sub> dosaženého použitím dané inovativní technologie.
- (7) Mělo by být možné měřit snížení emisí CO<sub>2</sub> dosažené použitím ekologické inovace na uspokojivé úrovni přesnosti. Těto přesnosti lze dosáhnout pouze tehdy, snížili-li se emise o 1 g CO<sub>2</sub>/km či více.
- (8) Pokud snížení emisí CO<sub>2</sub> pomocí určité technologie závisí na chování řidiče nebo na jiných faktorech, které jsou mimo kontrolu žadatele, neměla by tato technologie být v zásadě způsobilá ke schválení jako ekologická inovace, pokud nelze z pádných a nezávislých statistických důkazů vyvodit ověřitelné předpoklady ohledně průměrného chování řidičů.
- (9) Standardní zkušební cyklus používaný pro měření emisí CO<sub>2</sub> z určitého vozidla v rámci schvalování typu neprokáže veškeré snížení emisí, které lze přičítat určitým technologiím. Pro vytvoření patřičných pobídek k inovacím by mělo být pro výpočet celkového snížení emisí CO<sub>2</sub> bráno v úvahu pouze snížení, které nezachycuje standardní zkušební cyklus.
- (10) Při prokazování snížení emisí CO<sub>2</sub> by mělo být provedeno srovnání stejných vozidel vybavených danou ekologickou inovací a bez této inovace. Zkušební metoda by měla zajistit ověřitelná, opakovatelná a srovnatelná měření. V zájmu zajištění rovných podmínek a při neexistenci dohodnutého a realističtějšího jízdního cyklu by měly být jako společný referenční základ používány jízdní režimy v novém evropském jízdním cyklu stanoveném v nařízení Komise (ES) č. 692/2008 <sup>(1)</sup>. Zkušební metoda by měla být založena na měřeních na vozidlovém dynamometru nebo s použitím modelace či simulace tam, kde by tyto metody poskytly lepší a přesnější výsledky.
- (11) Komise by měla stanovit pokyny k přípravě žádosti ke zkušebním metodám, které by měly být pravidelně aktualizovány, aby zohledňovaly zkušenosti získané při posuzování různých žádostí.
- (12) Podle nařízení (EU) č. 510/2011 musí být k žádosti přiložena zpráva o ověření provedeném nezávislým a autorizovaným subjektem. Tímto subjektem by měla být technická zkušebna kategorie A nebo B uvedená ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES <sup>(2)</sup>. Avšak pro zajištění nezávislosti uvedeného subjektu by neměly být považovány za nezávislý a autorizovaný subjekt ve smyslu tohoto nařízení technické zkušebny určené v souladu s čl. 41 odst. 6 uvedené směrnice. Uvedený subjekt by měl spolu se zprávou o ověření poskytnout příslušné důkazy o své nezávislosti na žadateli.
- (13) Pro zajištění efektivní registrace a monitorování konkrétního snížení emisí z jednotlivých vozidel by měla být snížení emisí certifikována v rámci schvalování typu vozidla a celkové snížení emisí by mělo být uvedeno v prohlášení o shodě v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES.
- (14) Komise by měla mít možnost provádět *ad hoc* ověření certifikovaných celkových snížení emisí u jednotlivých vozidel. V případě, kdy je zřejmé, že certifikovaná snížení emisí neodpovídají úrovni snížení emisí vyplývajících z rozhodnutí o schválení určité technologie jako ekologické inovace, by Komise měla mít možnost nepřihlížet k certifikovaným snížením emisí CO<sub>2</sub> při výpočtu průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub>. Výrobci by však měla být poskytnuta určitá omezená lhůta, během níž by mohl prokázat, že jsou certifikované hodnoty správné.
- (15) Pro zajištění transparentního postupu týkajícího se žádostí by měly být zpřístupněny veřejnosti souhrnné informace o žádostech o schválení inovativních technologií a zkušebních metod. Po schválení by měly být zkušební metody veřejně přístupné. Výjimky z práva přístupu veřejnosti k dokumentům stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 <sup>(3)</sup> se použijí přiměřeně.
- (16) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro změnu klimatu,

<sup>(1)</sup> Nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla (Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1).

<sup>(2)</sup> Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla (Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1).

<sup>(3)</sup> Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 ze dne 30. května 2001 o přístupu veřejnosti k dokumentům Evropského parlamentu, Rady a Komise (Úř. věst. L 145, 31.5.2001, s. 43).

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

### Článek 1

#### Předmět

Toto nařízení stanoví postup pro podávání žádostí, posuzování, schvalování a certifikaci týkající se inovativních technologií snižujících emise CO<sub>2</sub> z lehkých užitkových vozidel podle článku 12 nařízení (EU) č. 510/2011.

### Článek 2

#### Oblast působnosti

1. Jakákoliv technologie spadající do oblasti působnosti těchto opatření není považována za inovativní technologii:
  - a) zvýšení účinnosti klimatizačních systémů;
  - b) systémy monitorování tlaku v pneumatikách spadající do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 661/2009;
  - c) valivý odpor pneumatik spadající do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 661/2009 a nařízení (ES) č. 1222/2009;
  - d) ukazatele rychlostních stupňů spadající do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 661/2009;
  - e) používání biopaliv.
2. Žádost může být podána podle tohoto nařízení ve vztahu k technologii za předpokladu splnění těchto podmínek:
  - a) touto technologií byla vybavena maximálně 3 % všech nových lehkých užitkových vozidel zaregistrovaných v roce 2009;
  - b) tato technologie se týká komponent, které jsou nezbytné pro účinné fungování daného vozidla, a je slučitelná se směrnicí 2007/46/ES.
3. V případě dokončených vozidel se pro certifikaci snížení emisí CO<sub>2</sub> podle článku 11 berou v úvahu pouze ekologické inovace, kterými je vybaveno základní vozidlo, které získalo schválení typu ES jako neúplné vozidlo.

### Článek 3

#### Definice

Pro účely tohoto nařízení se použijí tyto definice:

- 1) „inovativní technologii“ se rozumí technologie nebo kombinace technologií s podobnými technickými prvky a charakteristikami (inovativní technologický soubor), kde lze snížení emisí CO<sub>2</sub> prokázat pomocí jedné zkušební metody a kde každá jednotlivá technologie, která je součástí kombinace technologií, spadá do oblasti působnosti uvedené v článku 2;
- 2) „dodavatelem“ se rozumí výrobce určité inovativní technologie odpovědný za zajištění shodnosti výroby nebo jeho pověřený zástupce v Unii či dovozce;
- 3) „žadatelem“ se rozumí výrobce nebo dodavatel podávající žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace;
- 4) „ekologickou inovací“ se rozumí inovativní technologie společně se zkušební metodou, které schválila Komise v souladu s tímto nařízením;
- 5) „nezávislým a autorizovaným subjektem“ se rozumí technická zkušebna kategorie A nebo kategorie B uvedená v čl. 41 odst. 3 písm. a) a b) směrnice 2007/46/ES splňující požadavky stanovené v článku 42 uvedené směrnice, s výjimkou technických zkušeben určených v souladu s čl. 41 odst. 6 uvedené směrnice.
- 6) „standardním vozidlem“ se rozumí vozidlo, které se porovnává s vozidlem vybaveným inovativní technologií za účelem prokázání snížení CO<sub>2</sub> prostřednictvím ekologické inovace.

### Článek 4

#### Žádost

1. Žádost o schválení inovativní technologie jako ekologické inovace se podává Komisi písemně. Žádost a veškerá podkladová dokumentace se podává též elektronickou poštou nebo na nosiči elektronických dat nebo prostřednictvím serveru spravovaného Komisí. V písemné žádosti je uveden seznam podkladové dokumentace.

2. Žádost obsahuje tyto informace:
  - a) kontaktní údaje žadatele;
  - b) popis dané inovativní technologie a způsob, jakým je instalována na vozidle, včetně důkazů, že daná technologie spadá do oblasti působnosti uvedené v článku 2;
  - c) souhrnný popis inovativní technologie, včetně podrobných informací potvrzujících splnění podmínek stanovených v čl. 2 odst. 2, a zkušební metody uvedené v písmenu e) tohoto odstavce; tento popis se při podání žádosti Komisi zveřejní;
  - d) předběžné určení jednotlivých vozidel, která mohou být vybavena danou inovativní technologií nebo jejichž vybavení danou inovativní technologií se zamýšlí, a odhadované snížení emisí CO<sub>2</sub> dosažené u těchto vozidel na základě použití dané inovativní technologie;
  - e) metodu, která bude použita pro prokázání snížení emisí CO<sub>2</sub> prostřednictvím dané inovativní technologie, nebo pokud Komise tuto metodu již schválila, odkaz na schválenou metodu;
  - f) důkaz toho, že
    - i) snížení emisí dosažené použitím dané inovativní technologie splňuje limit uvedený v čl. 9 odst. 1, s ohledem na opotřebení technologie po určité době,
    - ii) inovativní technologie nepodléhá standardnímu zkušebnímu cyklu měření CO<sub>2</sub> uvedenému v čl. 12 odst. 2 písm. c) nařízení (EU) č. 510/2011, jak je uvedeno v čl. 9 odst. 2 tohoto nařízení,
    - iii) žadatel odpovídá za snížení emisí CO<sub>2</sub> pomocí dané inovativní technologie, jak je uvedeno v čl. 9 odst. 3;
  - g) zprávu o ověření provedeném nezávislým a autorizovaným subjektem, jak je uvedeno v článku 7.

#### Článek 5

##### Standardní vozidlo a vozidlo s ekologickou inovací

1. Pro účely prokázání emisí CO<sub>2</sub> uvedeného v článku 8 žadatel určí:
  - a) vozidlo s ekologickou inovací, které má být vybaveno danou inovativní technologií;
  - b) standardní vozidlo, které nemá být vybaveno danou inovativní technologií, ale které je ve všech ostatních aspektech totožné s vozidlem s ekologickou inovací.
2. V případě, že je inovativní technologií vybaveno nedokončené vozidlo, standardní vozidlo uvedené v odstavci 1 musí odpovídat stavu dokončení vozidla s ekologickou inovací.
3. Pokud lze podle názoru žadatele prokázat údaje uvedené v člincích 8 a 9 bez použití standardního vozidla a vozidla s ekologickou inovací, jak je uvedeno v odstavci 1 tohoto článku, žádost obsahuje nezbytné informace zdůvodňující tento závěr a metodu poskytující rovnocenné výsledky.

#### Článek 6

##### Zkušební metoda

1. Zkušební metoda uvedená v čl. 4 odst. 2 písm. e) poskytne výsledky, které jsou ověřitelné, opakovatelné a srovnatelné. Je schopna reálně prokázat statisticky významné snížení emisí CO<sub>2</sub> pomocí dané inovativní technologie a v příslušných případech vezme v úvahu vzájemné působení s ostatními ekologickými inovacemi.
2. Komise zveřejní pokyny k přípravě zkušebních metod pro různé potenciální inovativní technologie splňujících kritéria uvedená v odstavci 1.

#### Článek 7

##### Zpráva o ověření

1. Zprávu o ověření uvedenou v čl. 4 odst. 2 písm. g) zpracuje nezávislý a autorizovaný subjekt, který není součástí společnosti žadatele či není jinak s touto společností spojen.
2. Pro účely zprávy o ověření nezávislý a autorizovaný subjekt
  - a) ověří splnění kritérií způsobilosti uvedených v čl. 2 odst. 2;
  - b) ověří, zda informace poskytnuté v souladu s čl. 4 odst. 2 písm. f) splňují kritéria stanovená v článku 9;

- c) ověří, zda je zkušební metoda uvedená v čl. 4 odst. 2 písm. e) vhodná pro certifikaci snížení emisí CO<sub>2</sub> dosaženého pomocí inovativní technologie u příslušných vozidel uvedených v čl. 4 odst. 2 písm. d) a splňuje minimální požadavky uvedené v čl. 6 odst. 1;
- d) ověří, zda je inovativní technologie slučitelná s příslušnými specifikovanými požadavky pro schválení typu vozidla;
- e) prohlásí, že splňuje požadavek uvedený v odstavci 1.

Pro účely písmene c) nezávislý a autorizovaný subjekt poskytne zkušební protokoly použité pro ověření.

3. Pro účely certifikace snížení emisí CO<sub>2</sub> v souladu s článkem 11 zpracuje nezávislý a autorizovaný subjekt na žádost výrobce zprávu o vzájemném působení několika ekologických inovací, jimiž je vybaven jeden typ, varianta nebo verze vozidla.

Zpráva uvede snížení emisí CO<sub>2</sub> dosažené pomocí různých ekologických inovací s ohledem na dopad jejich vzájemného působení.

4. Zpráva o ověření se může omezit pouze na zkušební protokoly uvedené v druhém pododstavci odst. 2, pokud žadatel zakládá svoji žádost na údajích a předpokladech, které byly schváleny Komisí nebo jsou zahrnuty do pokynů uvedených v čl. 6 odst. 2.

#### Článek 8

##### Prokázání emisí CO<sub>2</sub>

1. U řady vozidel zastupujících jednotlivá vozidla uvedená v souladu s čl. 4 odst. 2 písm. d) se prokazují tyto emise CO<sub>2</sub>:

- a) emise CO<sub>2</sub> ze standardního vozidla a z vozidla s ekologickou inovací vybaveného fungující inovativní technologií vyplývající z použití metody uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. e);
- b) emise CO<sub>2</sub> ze základního vozidla a z vozidla s ekologickou inovací vybaveného fungující inovativní technologií vyplývající z použití standardního zkušební cyklu uvedeného v čl. 12 odst. 2 písm. c) nařízení (EU) č. 510/2011.

Prokázání emisí CO<sub>2</sub> v souladu s písmeny a) a b) prvního pododstavce se provádí za zkušebních podmínek stejných u všech zkoušek.

2. Celkové snížení emisí u jednotlivých vozidel představuje rozdíl mezi emisemi prokázanými v souladu s odst. 1 prvním pododstavcem písm. a).

V případě, že se vyskytne rozdíl mezi emisemi prokázanými v souladu s odst. 1 prvním pododstavcem písm. b), odečte se tento rozdíl od celkového snížení emisí prokázaného v souladu s odst. 1 prvním pododstavcem písm. a).

#### Článek 9

##### Kritéria způsobilosti

1. Minimální snížení emisí dosažené pomocí inovativní technologie je 1 g CO<sub>2</sub>/km. Tento limit se považuje za splněný, odpovídá-li celkové snížení dosažené pomocí inovativní technologie nebo inovativního technologického souboru prokázané v souladu s čl. 8 odst. 2 výši 1 g CO<sub>2</sub>/km nebo více.

2. V případě, že celkové snížení emisí prostřednictvím určité inovativní technologie nezahrnuje snížení prokázané v rámci standardního zkušební cyklu v souladu s čl. 8 odst. 2, se inovativní technologie nebo inovativní technologický soubor považují za technologie nepodléhající standardnímu zkušebnímu cyklu.

3. Technický popis inovativní technologie uvedený v čl. 4 odst. 2 písm. b) obsahuje potřebné údaje pro prokázání, že výkonnost dané technologie v oblasti snižování emisí CO<sub>2</sub> nezávisí na nastavení nebo výběru mimo kontrolu žadatele.

V případě, že popis vychází z určitých předpokladů, jsou tyto předpoklady ověřitelné a založené na pádných a nezávislých statistických důkazech podporujících tyto předpoklady a jejich použitelnost v rámci celé Unie.

#### Článek 10

##### Posouzení žádosti o ekologickou inovaci

1. Po přijetí žádosti zveřejní Komise souhrnný popis inovativní technologie a zkušební metody uvedený v čl. 4 odst. 2 písm. c).

2. Komise posoudí žádost a do devíti měsíců od přijetí úplné žádosti schválí danou inovativní technologii jako ekologickou inovaci spolu se zkušební metodou, pokud nejsou vzneseny námitky proti způsobilosti dané technologie nebo vhodnosti zkušební metody.

Rozhodnutí o schválení inovativní technologie jakožto ekologické inovace obsahuje údaje požadované pro certifikaci snížení emisí CO<sub>2</sub> v souladu s článkem 11 tohoto nařízení, s výhradou použití výjimek z práva veřejnosti na přístup k dokumentům uvedených v nařízení (ES) č. 1049/2001.

3. Komise může požadovat úpravy navrhované zkušební metody nebo si vyžádat použití jiné schválené zkušební metody než té, kterou navrhl žadatel. Navrhovaná úprava nebo výběr zkušební metody jsou konzultovány s žadatelem.

4. Lhůta pro posouzení může být prodloužena o pět měsíců, pokud Komise shledá, že vzhledem ke složitosti dané inovativní technologie a příslušné zkušební metody nebo z důvodu rozsahu a obsahu žádosti nelze žádost náležitě posoudit v rámci devítiměsíční lhůty pro posouzení.

Komise informuje žadatele o případném prodloužení lhůty pro posouzení do 40 dní od přijetí žádosti.

#### Článek 11

### Certifikace snížení emisí CO<sub>2</sub> prostřednictvím ekologických inovací

1. Výrobce, který chce získat výhody ze snížení svých průměrných specifických emisí CO<sub>2</sub> pro účely splnění svého cíle pro specifické emise na základě snížení emisí CO<sub>2</sub> prostřednictvím ekologické inovace, podá ve smyslu směrnice 2007/46/ES schvalovacímu orgánu žádost o certifikát ES schválení typu pro dokončené nebo neúplné vozidlo vybavené ekologickou inovací. V žádosti o certifikát je kromě dokumentů obsahujících potřebné informace podle článku 6 směrnice 2007/46/ES uveden odkaz na rozhodnutí Komise o schválení ekologické inovace v souladu s čl. 10 odst. 2 tohoto nařízení.

2. Certifikované snížení emisí CO<sub>2</sub> prostřednictvím dané ekologické inovace, jež bylo prokázáno v souladu s článkem 8 tohoto nařízení, je uvedeno zvlášť v dokumentaci o schválení typu i v prohlášení o shodě v souladu se směrnicí 2007/46/ES na základě zkoušek provedených technickými zkušebnami v souladu s článkem 11 uvedené směrnice s použitím schválené zkušební metody.

Pokud je snížení emisí CO<sub>2</sub> prostřednictvím určité ekologické inovace u specifického typu, varianty nebo verze pod limitem uvedeným v čl. 9 odst. 1, není snížení certifikováno.

3. V případě, že je vozidlo vybaveno více než jednou ekologickou inovací, se snížení emisí CO<sub>2</sub> prokazuje zvlášť pro každou ekologickou inovaci postupem podle čl. 8 odst. 1. Součet výsledných snížení stanovených v souladu s čl. 8 odst. 2 pro každou ekologickou inovaci představuje celkové snížení emisí CO<sub>2</sub> pro účely certifikace daného vozidla.

4. Pokud nelze vyloučit vzájemné působení několika ekologických inovací instalovaných na jednom vozidle z důvodu jejich zřejmě odlišné povahy, uvede výrobce tuto informaci v žádosti podané schvalovacímu orgánu a poskytne zprávu nezávislého a autorizovaného subjektu o dopadu uvedeného vzájemného působení na snížení emisí dosaženého prostřednictvím ekologických inovací u daného vozidla, jak je uvedeno v čl. 7 odst. 3.

V případě, že z důvodu vzájemného působení je celkové snížení nižší než hodnota 1 g CO<sub>2</sub>/km vynásobená počtem ekologických inovací, jsou pro výpočet celkového snížení emisí v souladu s odstavcem 3 tohoto článku vzata v úvahu pouze snížení emisí prostřednictvím ekologických inovací, která splňují limit stanovený v čl. 9 odst. 1.

#### Článek 12

### Přezkum certifikací

1. Komise zajistí *ad hoc* ověřování certifikací a snížení emisí CO<sub>2</sub> přičítané jednotlivým vozidlům.

Tam, kde Komise zjistí rozdíl mezi certifikovaným snížením emisí CO<sub>2</sub> a snížením těchto emisí, které ověřila pomocí příslušné zkušební metody nebo metod, oznámí svá zjištění výrobci.

Výrobce může do 60 dní od přijetí uvedeného oznámení poskytnout Komisi důkazy prokazující správnost certifikovaného snížení emisí CO<sub>2</sub>. Na žádost Komise je předložena zpráva o vzájemném působení odlišných ekologických inovací uvedená v čl. 7 odst. 3.

2. Nejsou-li důkazy uvedené v odstavci 1 v uvedené lhůtě poskytnuty nebo zjistí-li Komise, že poskytnuté důkazy nejsou uspokojivé, může se rozhodnout nevzít certifikovaná snížení emisí CO<sub>2</sub> v úvahu při výpočtu průměrných specifických emisí tohoto výrobce pro následující kalendářní rok.
3. Výrobce, u něhož se certifikované snížení emisí CO<sub>2</sub> přestane brát v úvahu, může požádat o novou certifikaci dotčených vozidel postupem podle článku 11.

#### Článek 13

#### **Zpřístupnění informací**

Žadatel požadující zachování důvěrnosti informací, které předkládá podle tohoto nařízení, zdůvodní, proč má být použita některá z výjimek uvedených v článku 4 nařízení (ES) č. 1049/2001.

#### Článek 14

#### **Vstup v platnost**

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 25. dubna 2014.

*Za Komisi*  
*předseda*  
José Manuel BARROSO