

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 427/2014 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Απριλίου 2014

σχετικά με την καθιέρωση διαδικασίας για την έγκριση και πιστοποίηση καινοτομικών τεχνολογιών για τον περιορισμό των εκπομπών CO₂ από ελαφρά εμπορικά οχήματα κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 510/2011 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2011, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούρια ελαφρά εμπορικά οχήματα, στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 12 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Για την προώθηση της ανάπτυξης και της έγκαιρης εισαγωγής νέων και προηγμένων τεχνολογιών οχημάτων με περιορισμένη εκπομπή CO₂, ο κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 510/2011 παρέχει σε κατασκευαστές και προμηθευτές τη δυνατότητα να υποβάλουν αίτηση για την έγκριση ορισμένων καινοτομικών τεχνολογιών που συμβάλλουν στον περιορισμό των εκπομπών CO₂ στα καινούρια ελαφρά εμπορικά οχήματα. Είναι κατά συνέπεια αναγκαίο να αποσαφηνιστούν τα κριτήρια για τον καθορισμό των τεχνολογιών που θα είναι επιλέξιμες ως οικολογικές καινοτομίες κατ' εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού.
- (2) Είναι σκόπιμο να ληφθεί υπόψη η πείρα που αποκτήθηκε από την εισαγωγή ενός προγράμματος καινοτομικών τεχνολογιών για επιβατικά αυτοκίνητα κατ' εφαρμογή του εκτελεστικού κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011 ⁽²⁾ της Επιτροπής και να χρησιμοποιηθούν τα ίδια κριτήρια επιλεξιμότητας για τα ελαφρά εμπορικά οχήματα. Θα πρέπει ωστόσο να γίνει μία διάκριση όσον αφορά τα ελαφρά εμπορικά οχήματα που έχουν κατασκευαστεί και έχουν λάβει έγκριση τύπου σε πολλαπλά στάδια. Για τα εν λόγω οχήματα, είναι σκόπιμο να περιοριστεί η πιστοποίηση για τη μείωση των εκπομπών CO₂ στις οικολογικές καινοτομίες που έχουν τοποθετηθεί στο βασικό όχημα.
- (3) Σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011, οι τεχνολογίες που αποτελούν μέρος της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης, όπως περιγράφονται σε δύο ανακοινώσεις της Επιτροπής της 7ης Φεβρουαρίου 2007 ⁽³⁾, και οι οποίες υπάγονται σε κανονιστική ρύθμιση στην ενωσιακή νομοθεσία, ή άλλες τεχνολογίες, η χρήση των οποίων είναι υποχρεωτική βάσει της ενωσιακής νομοθεσίας, δεν είναι επιλέξιμες ως οικολογικές καινοτομίες στο πλαίσιο του εν λόγω κανονισμού. Στις τεχνολογίες αυτές περιλαμβάνονται συστήματα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών, δείκτες της αντίστασης τριβής κύλισης των ελαστικών και δείκτες αλλαγής ταχύτητας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁴⁾ και, όσον αφορά την αντίσταση τριβής κύλισης των ελαστικών, του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1222/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽⁵⁾.
- (4) Τεχνολογίες που από καιρό είναι διαδεδομένες στην αγορά δεν μπορούν να θεωρηθούν καινοτομικές κατά την έννοια του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011 και δεν πρέπει να είναι επιλέξιμες ως οικολογικές καινοτομίες. Προκειμένου να εξασφαλισθεί πλήρης παραλληλισμός με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 725/2011, είναι σκόπιμο να προβλεφθεί ότι μόνο οι τεχνολογίες που είχαν τοποθετηθεί στο 3 % ή λιγότερο όλων των καινούριων ελαφρών εμπορικών οχημάτων που ταξινομήθηκαν το 2009 πρέπει να είναι επιλέξιμες ως οικολογικές καινοτομίες. Τα όρια αυτά πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο αναθεώρησης, το αργότερο το 2016.
- (5) Για την προώθηση τεχνολογιών με τις μεγαλύτερες δυνατότητες μείωσης των εκπομπών CO₂ από τα ελαφρά εμπορικά οχήματα, και ιδίως για την ανάπτυξη καινοτομικών τεχνολογιών πρόωσης, πρέπει να είναι επιλέξιμες μόνον οι τεχνολογίες που είναι εγγενείς στη λειτουργία μεταφοράς του οχήματος και που συμβάλλουν σημαντικά στη βελτίωση της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας του οχήματος. Τεχνολογίες επικουρικές στον σκοπό αυτό ή που αποσκοπούν στη βελτίωση της άνεσης του οδηγού ή των επιβατών δεν πρέπει να είναι επιλέξιμες.

⁽¹⁾ ΕΕ L 145 της 31.5.2011, σ. 1.

⁽²⁾ Εκτελεστικός κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 725/2011 της Επιτροπής, της 25ης Ιουλίου 2011, σχετικά με την καθιέρωση διαδικασίας για την έγκριση και πιστοποίηση καινοτομικών τεχνολογιών για τον περιορισμό των εκπομπών CO₂ από επιβατικά οχήματα κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 194 της 26.7.2011, σ. 19).

⁽³⁾ Ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2007)19 τελικό — Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατηγά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα, και ανακοίνωση της Επιτροπής COM(2007)22 τελικό — Ένα ανταγωνιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία για τον 21ο αιώνα.

⁽⁴⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, αναφορικά με τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου για τη γενική ασφάλεια των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκουμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 200 της 31.7.2009, σ. 1).

⁽⁵⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1222/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων αναφορικά με την εξοικονόμηση καυσίμου και άλλες ουσιαστικές παραμέτρους (ΕΕ L 342 της 22.12.2009, σ. 46).

- (6) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 510/2011, αιτήσεις μπορούν να υποβληθούν τόσο από κατασκευαστές όσο και από προμηθευτές. Στην αίτηση πρέπει να συνοψίζονται τα απαραίτητα αποδεικτικά στοιχεία αναφορικά με την πλήρη κάλυψη των κριτηρίων επιλεξιμότητας, συμπεριλαμβανομένης της μεθόδου για τη μέτρηση της εξοικονόμησης εκπομπών CO₂ που επιτυγχάνει η καινοτομική τεχνολογία.
- (7) Η εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ που προέρχεται από οικολογική καινοτομία πρέπει να είναι μετρήσιμη σε ικανοποιητικό βαθμό ακρίβειας. Η εν λόγω ακρίβεια μπορεί να επιτευχθεί μόνον εφόσον η εξοικονόμηση ανέρχεται σε 1 g CO₂/km ή περισσότερο.
- (8) Εφόσον η εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ μιας τεχνολογίας εξαρτάται από τη συμπεριφορά του οδηγού ή από άλλους παράγοντες, εκτός ελέγχου του αιτούντος, η εν λόγω τεχνολογία δεν πρέπει να είναι καταρχήν επιλέξιμη ως οικολογική καινοτομία, εκτός εάν είναι εφικτές, βάσει ισχυρών και ανεξάρτητων στατιστικών στοιχείων, επαληθεύσιμες παραδοχές ως προς τη συμπεριφορά του μέσου οδηγού.
- (9) Στον τυποποιημένο κύκλο δοκιμών που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση των εκπομπών CO₂ από ένα όχημα με σκοπό την έγκριση τύπου δεν τεκμηριώνεται όλη η εξοικονόμηση που μπορεί να αποδοθεί σε ορισμένες τεχνολογίες. Για τη δημιουργία των σωστών καινοτομικών κινήτρων πρέπει στον υπολογισμό της συνολικής εξοικονόμησης CO₂ να λαμβάνεται υπόψη μόνο η εξοικονόμηση που δεν καταγράφεται στον τυποποιημένο κύκλο δοκιμών.
- (10) Κατά την τεκμηρίωση της εξοικονόμησης CO₂ πρέπει να γίνεται σύγκριση μεταξύ ιδίων οχημάτων, με και χωρίς την οικολογική καινοτομία. Η μέθοδος δοκιμών πρέπει να εξασφαλίζει επαληθεύσιμες, επαναλήψιμες και συγκρίσιμες μετρήσεις. Για την εξασφάλιση ισότιμων συνθηκών, εφόσον δεν υφίσταται συμφωνημένος και ρεαλιστικότερος κύκλος οδήγησης, ως κοινή αναφορά πρέπει να χρησιμοποιούνται τα πρότυπα οδήγησης στον Νέο Κύκλο Ευρωπαϊκής Οδήγησης, όπως αναφέρονται στον κανονισμό της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 692/2008 ⁽¹⁾. Η μέθοδος δοκιμών πρέπει να βασίζεται σε μετρήσεις με δυναμόμετρο πλαισίου ή σε μοντελοποίηση ή προσομοίωση, εφόσον οι εν λόγω μέθοδοι παρέχουν καλύτερα και ακριβέστερα αποτελέσματα.
- (11) Η Επιτροπή πρέπει να παρέχει κατευθύνσεις για την κατάρτιση της αίτησης και για τις μεθόδους δοκιμών, επικαιροποιώντας τακτικά τις εν λόγω κατευθύνσεις, ώστε να συνεκτιμάται η πείρα που αποκτήθηκε από την αξιολόγηση διαφόρων αιτήσεων.
- (12) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΕ) αριθ. 510/2011, η αίτηση συνοδεύεται από έκθεση επαλήθευσης που συντάσσεται από ανεξάρτητο και πιστοποιημένο φορέα. Ο εν λόγω φορέας πρέπει να είναι τεχνική υπηρεσία κατηγορίας Α ή Β, όπως αναφέρεται στην οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽²⁾. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί η ανεξαρτησία του φορέα, τεχνικές υπηρεσίες που ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 41 παράγραφος 6 της εν λόγω οδηγίας δεν θεωρούνται ανεξάρτητος και πιστοποιημένος φορέας υπό την έννοια του παρόντος κανονισμού. Μαζί με την έκθεση επαλήθευσης, ο φορέας καταθέτει συναφή απόδειξη της ανεξαρτησίας του από τον αιτούντα.
- (13) Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική καταχώριση και παρακολούθηση της συγκεκριμένης εξοικονόμησης για μεμονωμένα οχήματα, πρέπει η εξοικονόμηση να πιστοποιηθεί ως μέρος της έγκρισης τύπου ενός οχήματος, ενώ η συνολική εξοικονόμηση πρέπει να περιληφθεί στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης, σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/ΕΚ.
- (14) Η Επιτροπή πρέπει να έχει τη δυνατότητα ad hoc επαλήθευσης της πιστοποιημένης συνολικής εξοικονόμησης για μεμονωμένα οχήματα. Όπου είναι προφανές ότι η πιστοποιημένη εξοικονόμηση δεν ανταποκρίνεται στο επίπεδο εξοικονόμησης που προκύπτει από την απόφαση για έγκριση μιας τεχνολογίας ως οικολογικής καινοτομίας, πρέπει η Επιτροπή να είναι σε θέση να μη λαμβάνει υπόψη την πιστοποιημένη εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂. Ωστόσο, ο κατασκευαστής πρέπει να έχει στη διάθεσή του περιορισμένη χρονική περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας να μπορεί να αποδείξει ότι οι πιστοποιημένες τιμές είναι ακριβείς.
- (15) Για να διασφαλιστεί η διαφάνεια της διαδικασίας αιτήσεων, πρέπει να παρέχονται στο κοινό συνοπτικές πληροφορίες σχετικά με τις αιτήσεις για έγκριση καινοτομικών τεχνολογιών, καθώς και σχετικά με τις μεθόδους δοκιμών. Μετά την έγκρισή τους, οι μέθοδοι δοκιμών πρέπει να είναι δημόσια προσβάσιμες. Κατά περίπτωση ισχύουν οι εξαιρέσεις στον δικαίωμα πρόσβασης του κοινού στα έγγραφα, όπως αυτές ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ⁽³⁾.
- (16) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής κλιματικών μεταβολών,

⁽¹⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 692/2008 της Επιτροπής, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατικά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων (ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1).

⁽²⁾ Οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά (ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1).

⁽³⁾ Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής (ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43).

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός καθορίζει τη διαδικασία που θα ακολουθείται για την υποβολή αίτησης, καθώς και για την αξιολόγηση, την έγκριση και την πιστοποίηση των καινοτομικών τεχνολογιών για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από μικρά εμπορικά οχήματα σύμφωνα με το άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Κάθε τεχνολογία που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των ακόλουθων μέτρων, δεν θεωρείται καινοτομική τεχνολογία:
 - α) βελτιώσεις στην απόδοση συστημάτων κλιματισμού·
 - β) συστήματα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών επισώτρων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009·
 - γ) αντίσταση τριβής κύλισης ελαστικών που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1222/2009·
 - δ) δείκτες αλλαγής ταχύτητας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009·
 - ε) χρήση βιοκαυσίμων.
2. Αίτηση μπορεί να υποβληθεί, στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, για μια τεχνολογία εφόσον τηρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:
 - α) έχει τοποθετηθεί στο 3 % ή λιγότερο όλων των καινούριων εμπορικών οχημάτων το 2009·
 - β) σχετίζεται με στοιχεία εγγενή στην αποτελεσματική λειτουργία του οχήματος και είναι συμβατό με την οδηγία 2007/46/ΕΚ.
3. Όσον αφορά τα ολοκληρωμένα οχήματα, μόνο οι οικολογικές καινοτομίες που έχουν τοποθετηθεί σε όχημα βάσης που έχει λάβει έγκριση τύπου ΕΚ ως ημιτελές όχημα θα λαμβάνονται υπόψη για την πιστοποίηση των μειώσεων των εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το άρθρο 11.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Για τους σκοπούς του παρόντος κανονισμού ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

- 1) «καινοτομική τεχνολογία»: τεχνολογία ή συνδυασμός τεχνολογιών με παρόμοια τεχνικά στοιχεία και χαρακτηριστικά (δέσμη καινοτομικών τεχνολογιών), όπου η εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ μπορεί να αποδειχθεί με τη χρήση μεθόδου δοκιμών και όπου καθεμία από τις επιμέρους τεχνολογίες που απαρτίζουν τον συνδυασμό εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής που προσδιορίζεται στο άρθρο 2·
- 2) «προμηθευτής»: ο κατασκευαστής μιας καινοτομικής τεχνολογίας, υπεύθυνος για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του στην Ένωση, ή ο εισαγωγέας·
- 3) «αιτών»: ο κατασκευαστής ή ο προμηθευτής που υποβάλλει αίτηση για την έγκριση μιας καινοτομικής τεχνολογίας ως οικολογικής καινοτομίας·
- 4) «οικολογική καινοτομία»: καινοτομική τεχνολογία που συνοδεύεται από μέθοδο δοκιμών που έχει εγκριθεί από την Επιτροπή, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·
- 5) «ανεξάρτητος και πιστοποιημένος φορέας»: τεχνική υπηρεσία κατηγορίας Α ή κατηγορίας Β η οποία ορίζεται στο άρθρο 41 παράγραφος 3 στοιχεία α) και β) της οδηγίας 2007/46/ΕΚ που τηρεί τις απαιτήσεις του άρθρου 42 της εν λόγω οδηγίας, με την εξαίρεση των τεχνικών υπηρεσιών που ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 41 παράγραφος 6 της εν λόγω οδηγίας·
- 6) «όχημα βάσης»: όχημα που χρησιμοποιείται για σκοπούς επίδειξης της εξοικονόμησης εκπομπών CO₂ που επιτυγχάνεται μέσω μιας οικολογικής καινοτομίας, σε σύγκριση με ένα όχημα που έχει εξοπλιστεί με την καινοτομική τεχνολογία.

Άρθρο 4

Αίτηση

1. Η αίτηση για την έγκριση μιας καινοτομικής τεχνολογίας ως οικολογικής καινοτομίας υποβάλλεται στην Επιτροπή εγγράφως. Η αίτηση και όλα τα δικαιολογητικά υποβάλλονται με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο ή ηλεκτρονικό μέσο εγγραφής/μεταφοράς δεδομένων ή μεταφορώνονται σε διακομιστή που διαχειρίζεται η Επιτροπή. Στην έγγραφη αίτηση απαριθμούνται τα δικαιολογητικά.

2. Η αίτηση περιλαμβάνει τα ακόλουθα:
- α) στοιχεία του αιτούντος·
 - β) περιγραφή της καινοτομικής τεχνολογίας και του τρόπου με τον οποίο είναι τοποθετημένη σε ένα όχημα, καθώς και τεκμηρίωση της υπαγωγής της τεχνολογίας στο πεδίο εφαρμογής που ορίζεται στο άρθρο 2·
 - γ) συνοπτική περιγραφή της καινοτομικής τεχνολογίας, καθώς και των στοιχείων που τεκμηριώνουν την τήρηση των προϋποθέσεων του άρθρου 2 παράγραφος 2, και της μεθόδου δοκιμών που αναφέρεται στο στοιχείο ε) της παρούσας παραγράφου που δημοσιοποιείται με την υποβολή της αίτησης στην Επιτροπή·
 - δ) εκτίμηση του αριθμού των μεμονωμένων οχημάτων που ενδέχεται ή πρόκειται να εξοπλιστούν με την καινοτομική τεχνολογία, καθώς και η εκτιμώμενη μείωση των εκπομπών CO₂ για τα οχήματα αυτά χάρη στην καινοτομική τεχνολογία·
 - ε) μεθοδολογία που θα χρησιμοποιηθεί για τεκμηρίωση της μείωσης των εκπομπών CO₂ χάρη στην καινοτομική τεχνολογία, ή, εφόσον η μεθοδολογία αυτή έχει ήδη εγκριθεί από την Επιτροπή, αναφορά της εγκεκριμένης μεθοδολογίας·
- στ) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι:
- i) η μείωση των εκπομπών που επιτυγχάνεται με την καινοτομική τεχνολογία τηρεί το όριο του άρθρου 9 παράγραφος 1, με συνεκτίμηση τυχόν απαξίωσης της τεχνολογίας με την πάροδο του χρόνου,
 - ii) η καινοτομική τεχνολογία δεν καλύπτεται από τη μέτρηση του τυποποιημένου κύκλου δοκιμών του CO₂ που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 510/2011, όπως ορίζεται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού,
 - iii) ο αιτών είναι υπεύθυνος για τη μείωση των εκπομπών CO₂ λόγω της καινοτομικής τεχνολογίας, όπως ορίζεται στο άρθρο 9 παράγραφος 3·
- ζ) έκθεση επαλήθευσης που συντάσσεται από ανεξάρτητο και πιστοποιημένο φορέα, όπως ορίζεται στο άρθρο 7.

Άρθρο 5

Όχημα βάσης και όχημα οικολογικής καινοτομίας

1. Για τους σκοπούς της τεκμηρίωσης των εκπομπών CO₂ που αναφέρονται στο άρθρο 8 ο αιτών ορίζει:
- α) ένα όχημα οικολογικής καινοτομίας εξοπλισμένο με την καινοτομική τεχνολογία·
 - β) ένα όχημα βάσης που δεν είναι εξοπλισμένο με την καινοτομική τεχνολογία, αλλά που από κάθε άλλη άποψη είναι πανομοιότυπο με το όχημα οικολογικής καινοτομίας.
2. Στην περίπτωση μιας καινοτομικής τεχνολογίας επί ημιτελούς οχήματος, το όχημα βάσης που αναφέρεται στην παράγραφο 1 αντικατοπτρίζει την ολοκληρωμένη κατάσταση του οχήματος με οικολογική καινοτομία.
3. Εάν ο αιτών θεωρεί ότι οι πληροφορίες που αναφέρονται στα άρθρα 8 και 9 μπορούν να τεκμηριωθούν χωρίς τη χρήση οχήματος βάσης και οχήματος οικολογικής καινοτομίας, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η αίτηση περιλαμβάνει τα απαραίτητα στοιχεία που στοιχειοθετούν το συμπέρασμα αυτό και μια μέθοδο που αποδίδει ισοδύναμα αποτελέσματα.

Άρθρο 6

Μέθοδος δοκιμών

1. Η μέθοδος δοκιμών που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ε) παρέχει αποτελέσματα επαληθεύσιμα, επαναλήψιμα και συγκρίσιμα. Είναι ικανή να τεκμηριώνει με ρεαλιστικό τρόπο και με ισχυρή στατιστική σημαντικότητα τα οφέλη όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ που προκύπτουν από την καινοτομική τεχνολογία, και, κατά περίπτωση, λαμβάνει υπόψη την αλληλεπίδραση με άλλες οικολογικές καινοτομίες.
2. Η Επιτροπή δημοσιεύει κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με την προετοιμασία των μεθόδων δοκιμών για τις διάφορες δυνητικά καινοτομικές τεχνολογίες, οι οποίες τηρούν τα κριτήρια που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 7

Έκθεση επαλήθευσης

1. Η έκθεση επαλήθευσης που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) συντάσσεται από ανεξάρτητο και πιστοποιημένο φορέα που δεν είναι μέρος του αιτούντος ούτε συνδέεται με άλλον τρόπο με αυτόν.
2. Για τους σκοπούς της έκθεσης επαλήθευσης, ο ανεξάρτητος και πιστοποιημένος φορέας:
- α) επαληθεύει την τήρηση των κριτηρίων επιλεξιμότητας του άρθρου 2 παράγραφος 2·
 - β) επαληθεύει ότι οι πληροφορίες που παρέχονται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο στ) ανταποκρίνονται στα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 9·

- γ) επαληθεύει ότι η μέθοδος δοκιμών που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ε) είναι κατάλληλη για πιστοποίηση της εξοικονόμησης CO₂ που προκύπτει από την καινοτομική τεχνολογία για τα σχετικά οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο δ), και τηρεί τις ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1·
- δ) επαληθεύει ότι η καινοτομική τεχνολογία είναι συμβατή με τις σχετικές απαιτήσεις που έχουν προσδιοριστεί για την έγκριση τύπου του οχήματος·
- ε) δηλώνει ότι ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 1.

Για τους σκοπούς του στοιχείου γ), ο ανεξάρτητος και πιστοποιημένος φορέας παρέχει τα πρωτόκολλα δοκιμών που καθορίστηκαν για την επαλήθευση.

3. Για τους σκοπούς της πιστοποίησης της εξοικονόμησης εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το άρθρο 11, ο ανεξάρτητος και πιστοποιημένος φορέας, έπειτα από αίτηση του κατασκευαστή, συντάσσει έκθεση σχετικά με την αλληλεπίδραση των διαφόρων οικολογικών καινοτομιών που έχουν τοποθετηθεί σε έναν τύπο, παραλλαγή ή έκδοση οχήματος.

Στην έκθεση προσδιορίζεται η εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ από τις διάφορες οικολογικές καινοτομίες, συνεκτιμώντας τον αντίκτυπο από την αλληλεπίδραση.

4. Η έκθεση επαλήθευσης μπορεί να περιορίζεται, ώστε να περιλαμβάνει μόνον τα πρωτόκολλα δοκιμών που αναφέρονται στο δεύτερο εδάφιο της παραγράφου 2, όταν ο αιτών θεμελιώνει την εφαρμογή σε στοιχεία και υποθέσεις που έχουν ήδη εγκριθεί από την Επιτροπή ή περιλαμβάνονται στις κατευθυντήριες οδηγίες που αναφέρονται στο άρθρο 6 παράγραφος 2.

Άρθρο 8

Τεκμηρίωση των εκπομπών CO₂

1. Τεκμηριώνονται οι ακόλουθες εκπομπές CO₂ για αριθμό οχημάτων που αντιπροσωπεύει τα μεμονωμένα οχήματα της εκτίμησης σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο δ):

- α) οι εκπομπές CO₂ από το όχημα βάσης και από το όχημα οικολογικής καινοτομίας με την καινοτομική τεχνολογία σε λειτουργία που προκύπτουν από την εφαρμογή της μεθόδου του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο ε)·
- β) οι εκπομπές CO₂ από το όχημα βάσης και από το όχημα οικολογικής καινοτομίας με την καινοτομική τεχνολογία σε λειτουργία που προκύπτουν από την εφαρμογή της μεθόδου του άρθρου 12 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 510/2011.

Η τεκμηρίωση των εκπομπών CO₂ σύμφωνα με τα σημεία α) και β) του πρώτου εδαφίου διενεργείται υπό ταυτόσημες συνθήκες δοκιμών για όλες τις δοκιμές.

2. Η συνολική εξοικονόμηση για ένα μεμονωμένο όχημα είναι η διαφορά μεταξύ των εκπομπών που τεκμηριώνονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο α).

Εφόσον υπάρχει διαφορά μεταξύ των εκπομπών που έχουν τεκμηριωθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο β), η διαφορά αφαιρείται από τη συνολική εξοικονόμηση που έχει τεκμηριωθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο α).

Άρθρο 9

Κριτήρια επιλεξιμότητας

1. Η ελάχιστη μείωση που επιτυγχάνεται με την καινοτομική τεχνολογία είναι 1 g CO₂/km. Το όριο αυτό θεωρείται ότι τηρείται εφόσον η συνολική εξοικονόμηση χάρη στην καινοτομική τεχνολογία ή τη δέσμη καινοτομικών τεχνολογιών που τεκμηριώνεται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 ανέρχεται σε 1 g CO₂/km ή περισσότερο.

2. Εφόσον στη συνολική εξοικονόμηση μιας καινοτομικής τεχνολογίας δεν περιλαμβάνεται εξοικονόμηση που έχει τεκμηριωθεί με βάση τον τυποποιημένο κύκλο δοκιμών σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2, η καινοτομική τεχνολογία ή η δέσμη καινοτομικών τεχνολογιών θεωρείται ότι δεν καλύπτεται από τον τυποποιημένο κύκλο δοκιμών.

3. Η τεχνική περιγραφή της καινοτομικής τεχνολογίας που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία για να τεκμηριωθεί η μη εξάρτηση των επιδόσεων της τεχνολογίας για μείωση του CO₂ από ρυθμίσεις ή επιλογές που διαφεύγουν του ελέγχου του αιτούντος.

Εφόσον η περιγραφή βασίζεται σε υποθέσεις, αυτές είναι επαληθεύσιμες και βασίζονται σε ισχυρά και ανεξάρτητα στατιστικά στοιχεία που τις στηρίζουν, όπως εξάλλου και τη δυνατότητα εφαρμογής τους σε όλη την Ένωση.

Άρθρο 10

Αξιολόγηση μιας αίτησης οικολογικής καινοτομίας

1. Με την παραλαβή της αίτησης, η Επιτροπή δημοσιοποιεί τη συνοπτική περιγραφή της καινοτομικής τεχνολογίας και της μεθόδου δοκιμών που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο γ).

2. Η Επιτροπή αξιολογεί την αίτηση και, εντός εννέα μηνών από την παραλαβή της πλήρους αίτησης, εγκρίνει την καινοτομική τεχνολογία ως οικολογική καινοτομία μαζί με τη μέθοδο δοκιμών, εκτός αν διατυπωθούν αντιρρήσεις όσον αφορά την επιλεξιμότητα της τεχνολογίας ή την καταλληλότητα της μεθόδου δοκιμών.

Στην απόφαση για έγκριση της καινοτομικής τεχνολογίας ως οικολογικής καινοτομίας αναφέρονται τα πληροφοριακά στοιχεία που απαιτούνται για την πιστοποίηση της εξοικονόμησης εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το άρθρο 11 του παρόντος κανονισμού, με την επιφύλαξη της εφαρμογής των εξαιρέσεων στο δικαίωμα πρόσβασης του κοινού στα έγγραφα που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1049/2001.

3. Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει προσαρμογές της προτεινόμενης μεθόδου δοκιμών ή να απαιτήσει τη χρήση άλλης εγκεκριμένης μεθόδου δοκιμών από αυτήν που προτείνει ο αιτών. Ο αιτών καλείται να γνωμοδοτήσει σχετικά με την προτεινόμενη προσαρμογή ή την επιλογή μεθόδου δοκιμών.

4. Η περίοδος αξιολόγησης μπορεί να παραταθεί κατά πέντε μήνες, εφόσον η Επιτροπή διαπιστώσει ότι, λόγω της πολυπλοκότητας της καινοτομικής τεχνολογίας και της συνοδευτικής μεθόδου δοκιμών ή εξαιτίας της έκτασης και του περιεχομένου της αίτησης, η αίτηση δεν μπορεί να αξιολογηθεί κατάλληλα εντός της εννεάμηνης περιόδου αξιολόγησης.

Εντός 40 ημερών από την παραλαβή της αίτησης, η Επιτροπή ειδοποιεί τον αιτούντα εάν πρέπει να παραταθεί η περίοδος αξιολόγησης.

Άρθρο 11

Πιστοποίηση εξοικονόμησης εκπομπών CO₂ από οικολογικές καινοτομίες

1. Ένας κατασκευαστής που επιθυμεί να επωφεληθεί από τη μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών του σε CO₂ ώστε να καλύψει τον στόχο εκπομπών του μέσω εξοικονόμησης CO₂ προερχόμενης από μια οικολογική καινοτομία απευθύνεται σε εγκρίνοσα αρχή κατά την έννοια της οδηγίας 2007/46/ΕΚ για έκδοση πιστοποιητικού έγκρισης τύπου ΕΚ του ολοκληρωμένου ή ημιτελούς οχήματος όπου έχει τοποθετηθεί η οικολογική καινοτομία. Η αίτηση χορήγησης πιστοποιητικού, εκτός από τα έγγραφα που παρέχουν τις απαραίτητες πληροφορίες που ορίζονται στο άρθρο 6 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, αναφέρεται στην απόφαση της Επιτροπής για έγκριση της οικολογικής καινοτομίας σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

2. Η πιστοποιημένη εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ από την οικολογική καινοτομία που έχει τεκμηριωθεί σύμφωνα με το άρθρο 8 του παρόντος κανονισμού προσδιορίζεται χωριστά, τόσο στον φάκελο της έγκρισης τύπου όσο και στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/ΕΚ, με βάση τις δοκιμές που διεξήγαγαν οι τεχνικές υπηρεσίες σύμφωνα με το άρθρο 11 της εν λόγω οδηγίας, με την εγκεκριμένη μέθοδο δοκιμών.

Εφόσον η εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ από μια οικολογική καινοτομία για έναν συγκεκριμένο τύπο, παραλλαγή ή έκδοση υπολείπεται του κατώτατου ορίου του άρθρου 9 παράγραφος 1, η εξοικονόμηση δεν πιστοποιείται.

3. Εφόσον το όχημα είναι εξοπλισμένο με περισσότερες από μία οικολογικές καινοτομίες, η εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ τεκμηριώνεται χωριστά για κάθε οικολογική καινοτομία, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1. Το άθροισμα των εξοικονομήσεων αυτών, που καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 για κάθε οικολογική καινοτομία, συνιστά τη συνολική εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ για τον σκοπό πιστοποίησης του εν λόγω οχήματος.

4. Εφόσον δεν μπορεί να αποκλειστεί η αλληλεπίδραση των διαφόρων οικολογικών καινοτομιών που έχουν τοποθετηθεί σε ένα όχημα εξαιτίας του προφανώς διαφορετικού χαρακτήρα τους, ο κατασκευαστής επισημαίνει το γεγονός αυτό στην αίτηση προς την αρχή έγκρισης και συνοποβάλλει έκθεση του ανεξάρτητου και πιστοποιημένου φορέα σχετικά με τον αντίκτυπο της αλληλεπίδρασης στην εξοικονόμηση από τις οικολογικές καινοτομίες στο όχημα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 3.

Εφόσον, λόγω αυτής της αλληλεπίδρασης, η συνολική εξοικονόμηση είναι μικρότερη από 1 g CO₂/km επί τον αριθμό των οικολογικών καινοτομιών, για τον υπολογισμό της συνολικής εξοικονόμησης σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου λαμβάνονται υπόψη μόνον οι εξοικονομήσεις από τις οικολογικές καινοτομίες που τηρούν το όριο του άρθρου 9 παράγραφος 1.

Άρθρο 12

Επανεξέταση των πιστοποιήσεων

1. Η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι οι πιστοποιήσεις και η εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ που αποδίδονται σε μεμονωμένα οχήματα επαληθεύονται σε ad hoc βάση.

Εφόσον διαπιστώσει ότι υπάρχει διαφορά μεταξύ της πιστοποιημένης εξοικονόμησης εκπομπών CO₂ και της εξοικονόμησης που έχει διαπιστώσει χρησιμοποιώντας τη σχετική μέθοδο ή μεθόδους δοκιμών, η Επιτροπή ενημερώνει τον κατασκευαστή για τα συμπεράσματά της.

Ο κατασκευαστής μπορεί, εντός 60 ημερών από την παραλαβή της γνωστοποίησης, να υποβάλει στην Επιτροπή στοιχεία που τεκμηριώνουν την ακρίβεια της πιστοποιημένης εξοικονόμησης CO₂. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, υποβάλλεται η έκθεση σχετικά με την αλληλεπίδραση των διαφόρων οικολογικών καινοτομιών που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 3.

2. Αν τα αποδεικτικά στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεν υποβληθούν εντός της οριζόμενης χρονικής περιόδου ή αν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι τα παρεχόμενα στοιχεία δεν είναι ικανοποιητικά, μπορεί η Επιτροπή να αποφασίσει να μη λάβει υπόψη την πιστοποιημένη εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ στον υπολογισμό του μέσου όρου των ειδικών εκπομπών του εν λόγω κατασκευαστή για το επόμενο ημερολογιακό έτος.
3. Ένας κατασκευαστής του οποίου η πιστοποιημένη εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ δεν λαμβάνεται πλέον υπόψη μπορεί να υποβάλει αίτηση για νέα πιστοποίηση των σχετικών οχημάτων, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 11.

Άρθρο 13

Κοινοποίηση πληροφοριών

Ένας αιτών που ζητά να θεωρούνται εμπιστευτικές οι πληροφορίες που υποβάλλονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού πρέπει να αιτιολογεί γιατί εμπίπτουν σε εξαιρέσεις του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001.

Άρθρο 14

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Απριλίου 2014.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
José Manuel BARROSO