

**PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) br. 427/2014****od 25. travnja 2014.****o uspostavljanju postupka za odobravanje i certifikaciju inovativnih tehnologija za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> iz lakih gospodarskih vozila u skladu s Uredbom (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EU) br. 510/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2011. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nova laka gospodarska vozila kao dio integriranog pristupa Unije s ciljem smanjivanja emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih i lakih gospodarskih vozila <sup>(1)</sup>, a posebno njezin članak 12. stavak 2.,

budući da:

- (1) U svrhu promicanja razvoja i žurnog uvođenja novih i naprednih tehnologija za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> iz vozila, Uredbom (EU) br. 510/2011 predviđa se mogućnost za proizvođače i isporučitelje da podnesu zahtjev za odobrenje određenih inovativnih tehnologija kojima se doprinosi smanjivanju emisija CO<sub>2</sub> iz lakih gospodarskih vozila. Stoga je potrebno razjasniti kriterije za određivanje onih tehnologija koje su prihvatljive kao eko-inovativne u skladu s tom uredbom.
- (2) Primjereno je u obzir uzeti iskustva stečena uvođenjem programa za inovativne tehnologije za osobne automobile u skladu s Provedbenom uredbom Komisije (EU) br. 725/2011 <sup>(2)</sup> i primijeniti iste kriterije prihvatljivosti za laka gospodarska vozila. Međutim, pritom bi trebalo razlikovati laka gospodarska vozila izrađena i homologirana u više stupnjeva. Za ta je vozila primjereno ograničiti certifikaciju smanjivanja CO<sub>2</sub> na eko-inovacije ugrađene na vozilo.
- (3) Na temelju članka 12. stavka 2. točke (c) Uredbe (EU) br. 510/2011, tehnologije koje čine dio integriranog pristupa Unije opisanog u dvjema Komunikacijama Komisije od 7. veljače 2007. <sup>(3)</sup> i uređene su pravom Unije ili tehnologije koje su obvezne na temelju prava Unije, nisu prihvatljive kao eko-inovacije na temelju te uredbe. Te tehnologije uključuju sustave za praćenje pritiska u gumama, otpora kotrljanja i pokazatelje mjenjača brzina koji su obuhvaćeni Uredbom (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(4)</sup> i, u pogledu otpora kotrljanja, Uredbe (EZ) br. 1222/2009 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(5)</sup>.
- (4) Tehnologija koja je već neko vrijeme široko dostupna na tržištu ne može se smatrati inovativnom u smislu članka 12. Uredbe (EU) br. 510/2011 te ne bi trebala biti prihvatljiva kao eko-inovacija. Kako bi se osigurala potpuna usporednost s provedbenom Uredbom (EU) br. 725/2011, primjereno je postaviti uvjet da samo tehnologije koje su ugrađene u 3 % ili manje svih lakih gospodarskih vozila registriranih u 2009. trebaju biti prihvatljive kao eko-inovacije. Ti bi pragovi trebali biti revidirani najkasnije 2016.
- (5) Radi promicanja tehnologija s najvećim potencijalom za smanjivanje emisija CO<sub>2</sub> iz lakih gospodarskih vozila, a posebno razvoja inovativnih pogonskih tehnologija, prihvatljive bi trebale biti samo one tehnologije koje su usko povezane s prijevoznom funkcijom vozila i kojima se značajno doprinosi poboljšanju sveukupne potrošnje energije vozila. Tehnologije kojima se dopunjuje ta svrha ili kojima je cilj povećanje udobnosti vozača ili putnika nisu prihvatljive.

<sup>(1)</sup> SL L 145, 31.5.2011., str. 1.

<sup>(2)</sup> Provedbena uredba Komisije (EU) br. 725/2011 od 25. srpnja 2011. o uspostavljanju postupka za odobravanje i certifikaciju inovativnih tehnologija za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih automobila sukladno Uredbi (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 194, 26.7.2011., str. 19.).

<sup>(3)</sup> Komunikacija Komisije COM(2007)19, konačna verzija – Rezultati revizije strategije Zajednice za smanjivanje emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila i Komunikacija Komisije COM(2007)22, konačna verzija – Konkurentni regulatorni okvir za automobilsku industriju u 21. stoljeću.

<sup>(4)</sup> Uredba (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. srpnja 2009. o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 200, 31.7.2009., str. 1.).

<sup>(5)</sup> Uredba (EZ) br. 1222/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. studenoga 2009. o označavanju guma s obzirom na učinkovitost potrošnje goriva i druge bitne parametre (SL L 342, 22.12.2009., str. 46.).

- (6) U skladu s Uredbom (EU) br. 510/2011, zahtjeve mogu podnositi proizvođači i isporučitelji. Zahtjev treba sadržavati potrebne dokaze o potpunom ispunjavanju kriterija prihvatljivosti, uključujući metodologiju za mjerenje uštede CO<sub>2</sub> upotrebom inovativne tehnologije.
- (7) Trebalo bi biti moguće sa zadovoljavajućim stupnjem točnosti izmjeriti uštede CO<sub>2</sub> ostvarene na temelju eko-inovacije. Takvu je točnost moguće postići samo kada su uštede 1 g CO<sub>2</sub>/km ili veće.
- (8) Kada ušteda CO<sub>2</sub> neke tehnologije ovisi o ponašanju vozača ili o drugim čimbenicima koji su izvan kontrole podnositelja zahtjeva, takva tehnologija u načelu nije prihvatljiva kao eko-inovacija, osim ako je moguće, na temelju uvjerljivih i neovisnih statističkih dokaza, stvoriti provjerljivu pretpostavku o ponašanju prosječnog vozača.
- (9) Standardnim ispitnim ciklusom mjerenja emisija CO<sub>2</sub> iz vozila pri homologaciji tipa ne pokazuju se sve uštede koje se mogu pripisati određenim tehnologijama. Radi stvaranja pravih poticaja za inovacije, za izračunavanje ukupnih ušteda CO<sub>2</sub> u obzir treba uzeti samo one uštede koje nisu obuhvaćene standardnim ispitnim ciklusom.
- (10) Za dokazivanje ušteda CO<sub>2</sub> trebalo bi usporediti ista vozila s eko-inovacijom i bez nje. Metodom ispitivanja trebali bi se dobiti provjerljivi, ponovljivi i usporedivi rezultati mjerenja. Kako bi se osigurali jednaki tržišni uvjeti, a s obzirom na to da ne postoji utvrđen i realističan vozni ciklus, kao zajedničku referenciju treba uzeti tipove vožnje prema novom europskom voznom ciklusu iz Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 <sup>(1)</sup>. Metoda ispitivanja treba se temeljiti na mjerenjima na dinamometru s valjcima ili modeliranju ili simulaciji kad se tim metodama dobije bolje i točnije rezultate.
- (11) Komisija treba osigurati smjernice za sastavljanje zahtjeva i metode ispitivanja te ih redovito ažurirati tako da se njima u obzir uzme iskustvo stečeno u procjenama različitih zahtjeva.
- (12) U skladu s Uredbom (EU) br. 510/2011, zahtjevu mora biti priloženo izvješće o provjeri koje sastavlja neovisno ovlašteno tijelo. To bi tijelo trebalo biti tehnička služba kategorije A ili B, kako se navodi u Direktivi 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(2)</sup>. Međutim, kako bi se osigurala neovisnost tog tijela, tehničke službe imenovane u skladu s člankom 41. stavkom 6. Direktive ne treba smatrati neovisnim i ovlaštenim tijelom u smislu ove Uredbe. To bi tijelo trebalo, zajedno s izvješćem o provjeri, pružiti odgovarajuće dokaze svoje neovisnosti u odnosu na podnositelja zahtjeva.
- (13) Kako bi se osigurala učinkovita registracija i praćenje određenih ušteda za pojedino vozilo, uštede treba potvrditi u okviru homologacije vozila i ukupne uštede treba upisati u potvrdu o usklađenosti u skladu s Direktivom 2007/46/EZ.
- (14) Komisija treba imati mogućnost *ad hoc* provjere potvrđene ukupne uštede za pojedino vozilo. Kada je očito da potvrđene uštede nisu u skladu s razinom ušteda koje su rezultat odluke o odobravanju tehnologije kao eko-inovacije, Komisija bi trebala zanemariti potvrđene uštede CO<sub>2</sub> pri izračunu prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub>. Međutim, proizvođaču treba omogućiti ograničeno razdoblje tijekom kojeg može dokazati da su potvrđene vrijednosti točne.
- (15) Kako bi se osiguralo transparentno podnošenje zahtjeva, sažete informacije o zahtjevima za odobrenje inovativnih tehnologija i metodama ispitivanja trebaju biti dostupne javnosti. Nakon što budu odobrene, metode ispitivanja trebale bi biti dostupne javnosti. Iznimke od javnog pristupa dokumentima koji je utvrđen Uredbom (EZ) br. 1049/2001 Europskog parlamenta i Vijeća <sup>(3)</sup> trebale bi se primjenjivati prema potrebi.
- (16) Mjere predviđene ovom uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za klimatske promjene,

<sup>(1)</sup> Uredba Komisije (EZ) br. 692/2008 od 18. srpnja 2008. o provedbi i izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji motornih vozila s obzirom na emisije iz lakih osobnih i teretnih vozila (Euro 5 i Euro 6) i dostupnosti podataka za popravke i održavanje vozila (SL L 199, 28.7.2008., str. 1.).

<sup>(2)</sup> Direktiva 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila (SL L 263, 9.10.2007., str. 1.).

<sup>(3)</sup> Uredba (EZ) br. 1049/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2001. o javnom pristupu dokumentima Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije (SL L 145, 31.5.2001., str. 43.).

DONIJELA JE OVU UREDBU:

#### Članak 1.

##### **Predmet**

Ovom se uredbom utvrđuje postupak koji treba poštovati pri zahtjevu za odobravanje inovativnih tehnologija za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> iz lakih gospodarskih vozila u skladu s člankom 12. Uredbe (EU) br. 510/2011 te za procjenu, odobravanje i certifikaciju tih tehnologija.

#### Članak 2.

##### **Područje primjene**

1. Nijedna tehnologija koja je obuhvaćena sljedećim mjerama ne smatra se inovativnom tehnologijom:
  - (a) poboljšanje učinkovitosti klimatizacijskih sustava;
  - (b) sustavi za praćenje pritiska u gumama obuhvaćeni područjem primjene Uredbe (EZ) br. 661/2009;
  - (c) otpor kotrljanja guma obuhvaćen područjem primjene Uredbe (EZ) br. 661/2009 i Uredbe (EZ) br. 1222/2009;
  - (d) pokazatelji mjenjača brzina obuhvaćeni područjem primjene Uredbe (EZ) br. 661/2009;
  - (e) upotreba biogoriva.
2. Zahtjev u pogledu određene tehnologije može se podnijeti na temelju ove uredbe pod uvjetom da su ispunjeni sljedeći uvjeti:
  - (a) ta je tehnologija ugrađena u 3 % ili manje svih novih lakih gospodarskih vozila koja su registrirana 2009.;
  - (b) tehnologija se odnosi na elemente koji su bitni za učinkovit rad vozila i kompatibilna je s Direktivom 2007/46/EZ.
3. U slučaju dovršenih vozila, za certifikaciju za smanjenje emisija u skladu s člankom 11. razmatrat će se samo eko-inovacije ugrađene u osnovna vozila koja imaju homologaciju tipa EZ-a kao nedovršeno vozilo.

#### Članak 3.

##### **Definicije**

Za potrebe ove uredbe primjenjuju se sljedeće definicije:

- (1) „inovativna tehnologija” znači tehnologija ili kombinacija tehnologija sa sličnim tehničkim značajkama i karakteristikama (paket inovativne tehnologije) za koju se uštede CO<sub>2</sub> mogu dokazati upotrebom jedne metode ispitivanja i za koju je svaka pojedina tehnologija u kombinaciji obuhvaćena područjem primjene članka 2.;
- (2) „isporučitelj” znači proizvođač inovativne tehnologije koji je odgovoran za osiguranje usklađenosti proizvodnje ili njegov ovlašten predstavnik u Uniji ili uvoznik;
- (3) „podnositelj zahtjeva” znači proizvođač ili isporučitelj koji predaje zahtjev za odobrenje inovativne tehnologije kao eko-inovacije;
- (4) „eko-inovacija” znači inovativna tehnologija s pratećom metodom ispitivanja koju je odobrila Komisija u skladu s ovom uredbom;
- (5) „neovisno ovlašteno tijelo” znači tehnička služba kategorije A ili B iz članka 41. stavka 3. točaka (a) i (b) Direktive 2007/46/EZ koja ispunjuje zahtjeve utvrđene u članku 42. te direktive, uz iznimku tehničkih službi utvrđenih u skladu s člankom 41. stavkom 6. te direktive;
- (6) „osnovno vozilo” znači vozilo koje se upotrebljava za potrebe dokazivanja ušteda CO<sub>2</sub> od eko-inovacije usporedbom s vozilom u koje je ugrađena inovativna tehnologija.

#### Članak 4.

##### **Zahtjev**

1. Zahtjev za odobrenje inovativne tehnologije kao eko-inovacije podnosi se Komisiji pismenim putem. Zahtjev i sva prateća dokumentacija dostavljaju se elektroničkom poštom ili elektroničkim prijenosnikom podataka ili se šalju na poslužitelj kojim upravlja Komisija. U pismenom zahtjevu nalazi se popis prateće dokumentacije.

2. Zahtjev sadržava sljedeće:
- (a) detalje za kontakt podnositelja zahtjeva;
  - (b) opis inovativne tehnologije i načina na koji je ugrađena u vozilo, uključujući dokaze da je ta tehnologija obuhvaćena područjem primjene iz članka 2.;
  - (c) sažet opis te inovativne tehnologije, uključujući podatke kojima se pokazuje da su ispunjeni uvjeti iz članka 2. stavka 2., a metode ispitivanja iz točke (e) ovog stavka javno su dostupne pri podnošenju zahtjeva Komisiji;
  - (d) predviđenu procjenu pojedinih vozila u koja se može ili u koja se namjerava ugraditi inovativna tehnologija te procjenu smanjenja emisija CO<sub>2</sub> upotrebom inovativne tehnologije u tim vozilima;
  - (e) metodu koja će se upotrebljavati za dokazivanje smanjenja emisija CO<sub>2</sub> upotrebom inovativne tehnologije ili, u slučaju da je Komisija već odobrila takvu metodu, uputu na odobrenu metodu;
  - (f) dokaze kojima se pokazuje:
    - i. da se smanjenjem emisija postignutim upotrebom inovativne tehnologije ispunjuju granične vrijednosti utvrđene člankom 9. stavkom 1., uzimajući u obzir moguće zastarijevanje tehnologije tijekom vremena;
    - ii. da inovativna tehnologija nije obuhvaćena standardnim ispitnim ciklusom mjerenja CO<sub>2</sub> iz članka 12. stavka 2. točke (c) Uredbe (EU) br. 510/2011, kako je utvrđeno člankom 9. stavkom 2. ove uredbe;
    - iii. da je podnositelj zahtjeva odgovoran za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> ugradnjom inovativne tehnologije kako je utvrđeno člankom 9. stavkom 3.;
  - (g) izvješće o provjeri koje sastavlja neovisno ovlašteno tijelo kako je utvrđeno člankom 7.

#### Članak 5.

##### Osnovno vozilo i eko-inovativno vozilo

1. Za potrebe dokazivanja emisija CO<sub>2</sub> iz članka 8. podnositelj zahtjeva određuje:
- (a) eko-inovativno vozilo u koje će se ugraditi inovativna tehnologija;
  - (b) osnovno vozilo u koje se neće ugraditi inovativna tehnologija, ali je u svim drugim aspektima identično eko-inovativnom vozilu.
2. Ako se inovativna tehnologija ugrađuje u nedovršeno vozilo, osnovno vozilo iz stavka 1. ovog članka mora odražavati stupanj dovršenosti eko-inovativnog vozila.
3. Ako podnositelj zahtjeva smatra da se informacije iz članaka 8. i 9. mogu dokazati bez upotrebe osnovnog vozila i eko-inovativnog vozila kako se navodi u stavku 1. ovog članka, zahtjev mora sadržavati potrebne detalje kojima se opravdavaju zaključak i metoda kojom se dobivaju istovjetni rezultati.

#### Članak 6.

##### Metoda ispitivanja

1. Metodom ispitivanja iz članka 4. stavka 2. točke (e) dobivaju se rezultati koji su provjerljivi, ponovljivi i usporedivi. Njome se može na realan način dokazati koristi inovativne tehnologije za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> s velikom statističkom značajnošću i, prema potrebi, uzeti u obzir interakcija s drugim eko-inovacijama.
2. Komisija objavljuje smjernice za pripremu metoda ispitivanja za različite moguće inovativne tehnologije kojima se ispunjuju kriteriji iz stavka 1.

#### Članak 7.

##### Izvješće o provjeri

1. Izvješće o provjeri iz članka 4. stavka 2. točke (g) sastavlja neovisno ovlašteno tijelo koje nije dio podnositelja zahtjeva niti je s njim povezano na bilo koji drugi način.
2. Za potrebe izvješća o provjeri neovisno i ovlašteno tijelo:
- (a) provjerava jesu li ispunjeni kriteriji prihvatljivosti iz članka 2. stavka 2.;
  - (b) provjerava ispunjuju li podaci dostavljeni u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (f) kriterije iz članka 9.;

- (c) provjerava je li metoda ispitivanja iz članka 4. stavka 2. točke (e) primjerena za utvrđivanje ušteda CO<sub>2</sub> upotrebom inovativne tehnologije za relevantna vozila iz članka 4. stavka 2. točke (d) te ispunjuje li minimalne zahtjeve iz članka 6. stavka 1.;
- (d) provjerava je li inovativna tehnologija kompatibilna s relevantnim zahtjevima koji su određeni za homologaciju tipa vozila;
- (e) daje izjavu da ispunjuje zahtjeve iz stavka 1.

Za potrebe točke (c) neovisno i ovlašteno tijelo dostavlja protokole za ispitivanje uspostavljene radi tih provjera.

3. Za potrebe utvrđivanja ušteda CO<sub>2</sub> u skladu s člankom 11. neovisno ovlašteno tijelo, na zahtjev proizvođača, sastavlja izvješće o interakciji među više eko-inovacija koje su ugrađene u jedan tip, inačicu ili izvedbu vozila.

U izvješću se navode uštede CO<sub>2</sub> od različitih eko-inovacija te se u obzir uzima utjecaj njihove interakcije.

4. Izvješće o provjeri može biti ograničeno i sadržavati samo protokole za ispitivanje iz drugog podstavka stavka 2. ako podnositelj zahtjeva svoj zahtjev temelji na podacima i pretpostavkama koje je Komisija već odobrila ili koji su uključeni u smjernice iz članka 6. stavka 2.

#### Članak 8.

##### Prikaz emisija CO<sub>2</sub>

1. Za određen broj vozila koja predstavljaju pojedinačna vozila kako je navedeno u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (d) prikazane su sljedeće emisije CO<sub>2</sub>:

- (a) emisije CO<sub>2</sub> iz osnovnog vozila i iz eko-inovativnog vozila s ugrađenom inovativnom tehnologijom koja je u pogonu, dobivene primjenom metode iz članka 4. stavka 2. točke (e);
- (b) emisije CO<sub>2</sub> iz osnovnog vozila i iz eko-inovativnog vozila s ugrađenom inovativnom tehnologijom koja je u pogonu, dobivene primjenom standardnog ispitnog ciklusa iz članka 12. stavka 2. točke (c) Uredbe (EU) br. 510/2011.

Prikaz emisija CO<sub>2</sub> u skladu s točkama (a) i (b) prvog podstavka izvodi se u ispitnim uvjetima koji su identični za sva ispitivanja.

2. Ukupne uštede za pojedino vozilo predstavljaju razliku između emisija prikazanih u skladu s točkom (a) iz prvog podstavka stavka 1.

Ako postoji razlika između emisija prikazanih u skladu s točkom (b) prvog podstavka stavka 1., ta se razlika oduzima od ukupnih ušteda prikazanih u skladu s točkom (a) prvog podstavka stavka 1.

#### Članak 9.

##### Kriteriji prihvatljivosti

1. Najmanje smanjenje ostvareno upotrebom inovativne tehnologije iznosi 1 g CO<sub>2</sub>/km. Taj se prag smatra ispunjenim kad ukupne uštede inovativne tehnologije prikazane u skladu s člankom 8. stavkom 2. iznose 1 g CO<sub>2</sub>/km ili više.
2. Ako ukupne uštede inovativne tehnologije ne uključuju uštede prikazane prema standardnom ispitnom ciklusu u skladu s člankom 8. stavkom 2., smatra se da inovativna tehnologija nije obuhvaćena standardnim ispitnim ciklusom.
3. U tehničkom opisu inovativne tehnologije iz članka 4. stavka 2. točke (b) navode se detalji potrebni kako bi se dokazalo da učinkovitost tehnologije u smanjivanju CO<sub>2</sub> ne ovisi o postavkama ili opcijama koje su izvan kontrole podnositelja zahtjeva.

Ako se opis temelji na pretpostavkama, te pretpostavke moraju biti provjerljive i temeljiti se na uvjerljivim i neovisnim statističkim dokazima kojima se potkrepljuju te pretpostavke i njihova primjenjivost u cijeloj Uniji.

#### Članak 10.

##### Ocjena zahtjeva za odobrenje eko-inovacije

1. Po primitku zahtjeva Komisija objavljuje sažetak opisa inovativne tehnologije i metode ispitivanja iz članka 4. stavka 2. točke (c).

2. Komisija ocjenjuje zahtjev i u roku od devet mjeseci od primitka potpunog zahtjeva odobrava inovativnu tehnologiju kao eko-inovaciju zajedno s metodom ispitivanja, osim ako je uloženi prigovor u pogledu prihvatljivosti tehnologije ili primjerenosti metode ispitivanja.

U odluci o odobrenju inovativne tehnologije kao eko-inovacije detaljno se navode informacije potrebne za izdavanje potvrde o uštedama CO<sub>2</sub> u skladu s člankom 11. ove uredbe, podložno iznimkama od prava javnog uvida u dokumente utvrđene Uredbom (EZ) br. 1049/2001.

3. Komisija može zatražiti prilagodbe predložene metode ispitivanja ili upotrebu odobrene metode ispitivanja različitu od one koju je predložio podnositelj zahtjeva. Tada se traži mišljenje podnositelja zahtjeva o izboru metode ispitivanja.

4. Razdoblje ocjenjivanja može se produžiti za pet mjeseci ako Komisija utvrdi da zbog složenosti inovativne tehnologije i prateće metode ispitivanja ili zbog veličine i sadržaja zahtjeva ne može primjereno ocijeniti taj zahtjev unutar razdoblja za ocjenjivanje od devet mjeseci.

Komisija u roku od 40 dana od primitka zahtjeva obavješćuje podnositelja zahtjeva o produženju razdoblja za ocjenjivanje.

#### Članak 11.

##### Izdavanje potvrde o uštedama CO<sub>2</sub> od eko-inovacija

1. Proizvođač koji želi ostvariti korist od smanjenja svojih prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> radi ispunjavanja određenih ciljnih vrijednosti uštedama CO<sub>2</sub> od eko-inovacija mora podnijeti zahtjev tijelu za homologaciju u smislu Direktive 2007/46/EZ za izdavanje potvrde o homologaciji tipa vozila s ugrađenom eko-inovacijom. Zahtjev za izdavanje potvrde, osim dokumenata koji sadržavaju potrebne informacije navedene u članku 6. Direktive 2007/46/EZ, sadržava uputu na odluku Komisije kojom se odobrava eko-inovacija u skladu s člankom 10. stavkom 2. ove uredbe.

2. Uštede CO<sub>2</sub> ostvarene upotrebom eko-inovacije kojima je izdana potvrda i koje su prikazane u skladu s člankom 8. ove uredbe, navode se odvojeno u dokumentaciji o homologaciji i potvrdi o usklađenosti u skladu s Direktivom 2007/46/EZ, na temelju ispitivanja koja provode tehničke službe u skladu s člankom 11. te direktive primjenom odobrenih metoda ispitivanja.

Ako su uštede CO<sub>2</sub> za određeni tip, varijantu ili izvedbu niže od graničnih vrijednosti određenih u članku 9. stavku 1., tim se uštedama ne izdaje potvrda.

3. Ako vozilo ima ugrađeno više od jedne eko-inovacije, uštede CO<sub>2</sub> prikazuju se zasebno za svaku eko-inovaciju u skladu s postupkom utvrđenim člankom 8. stavkom 1. Zbroj dobivenih ušteda koje su utvrđene u skladu s člankom 8. stavkom 2. za svaku eko-inovaciju daje ukupan zbroj ušteda CO<sub>2</sub> za potrebe izdavanja potvrde takvom vozilu.

4. Ako nije moguće isključiti interakciju između nekoliko eko-inovacija koje su ugrađene u jedno vozilo zbog njihove očito različite prirode, proizvođač to mora naznačiti u zahtjevu koji podnosi tijelu za homologaciju i mora dostaviti izvješće koje sastavlja neovisno ovlašteno tijelo o utjecaju interakcije na uštede eko-inovacije u vozilu kako je navedeno u članku 7. stavku 3.

Ako su zbog te interakcije ukupne uštede manje od 1 g CO<sub>2</sub>/km puta broj eko-inovacija, u obzir pri izračunavanju ukupnih ušteda u skladu sa stavkom 3. ovog članka uzimaju se samo one uštede od eko-inovacije koje ispunjuju granične vrijednosti u skladu s člankom 9. stavkom 1.

#### Članak 12.

##### Revizija izdanih potvrda

1. Komisija osigurava da se sve potvrde i uštede CO<sub>2</sub> koje se pripisuju pojedinom vozilu provjeravaju na *ad hoc* osnovi.

Ako utvrdi da postoji razlika između potvrđenih ušteda CO<sub>2</sub> i ušteda koje je provjerila primjenjujući odgovarajuću metodu ili metode ispitivanja, Komisija obavješćuje proizvođača o svojim nalazima.

U roku od 60 dana od primitka obavijesti proizvođač može dostaviti Komisiji dokaze kojima se prikazuje točnost potvrđenih ušteda CO<sub>2</sub>. Na zahtjev Komisije potrebno je dostaviti izvješće o interakciji različitih eko-inovacija iz članka 7. stavka 3.

2. Ako dokazi iz stavka 1. nisu dostavljeni u naznačenom roku ili ako se utvrdi da dostavljeni dokazi nisu zadovoljavajući, Komisija može odlučiti ne uzeti u obzir potvrđene uštede CO<sub>2</sub> pri izračunu prosječnih specifičnih emisija tog proizvođača za sljedeću kalendarsku godinu.
3. Proizvođač čije se potvrđene uštede CO<sub>2</sub> više ne uzimaju u obzir može podnijeti zahtjev za izdavanje nove potvrde predmetnim vozilima u skladu s postupkom koji je utvrđen člankom 11.

*Članak 13.*

**Objavljivanje podataka**

Podnositelj zahtjeva koji zatraži da se podaci dostavljeni prema ovoj uredbi smatraju povjerljivima dužan je opravdati razlog zbog kojeg se primjenjuju bilo kakva izuzeća iz članka 4. Uredbe (EZ) br. 1049/2001.

*Članak 14.*

**Stupanje na snagu**

Ova uredba stupa na snagu dvadesetog dana nakon dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 25. travnja 2014.

*Za Komisiju*  
*Predsjednik*  
José Manuel BARROSO