

UITVOERINGSVERORDENING (EU) Nr. 427/2014 VAN DE COMMISSIE**van 25 april 2014****tot vaststelling van een procedure voor de goedkeuring en certificering van innoverende technologieën ter beperking van de CO₂-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen uit hoofde van Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad****(Voor de EER relevante tekst)**

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) nr. 510/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 11 mei 2011 tot vaststelling van emissienormen voor nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen in het kader van de geïntegreerde benadering van de Unie om de CO₂-emissies van lichte voertuigen te beperken ⁽¹⁾, en met name artikel 12, lid 2,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Om de ontwikkeling en een snelle introductie van nieuwe en geavanceerde CO₂-emissiebeperkende voertuigtechnologieën te bevorderen, biedt Verordening (EU) nr. 510/2011 fabrikanten en toeleveranciers de mogelijkheid om bepaalde innoverende technologieën die leiden tot een beperking van de CO₂-emissies van nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen te laten goedkeuren. Bijgevolg moeten de criteria worden verduidelijkt aan de hand waarvan kan worden uitgemaakt welke technologieën in aanmerking mogen komen als eco-innovaties in de zin van die verordening.
- (2) Er dient rekening te worden gehouden met de ervaring die is opgedaan bij het instellen van een regeling voor innovatieve technologieën voor personenauto's krachtens Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 van de Commissie ⁽²⁾ en de daarin vermelde criteria dienen ook te worden gebruikt voor lichte bedrijfsvoertuigen. In het geval van lichte bedrijfsvoertuigen waarbij de constructie en de typegoedkeuring in verschillende fasen gebeuren, moet echter een onderscheid worden gemaakt. Voor die voertuigen mogen alleen eco-innovaties waarmee het basisvoertuig is uitgerust in aanmerking komen voor de certificering van CO₂-beperkingen.
- (3) Technologieën die deel uitmaken van de geïntegreerde benadering van de Unie, zoals geschetst in twee mededelingen van de Commissie van 7 februari 2007 ⁽³⁾, en onder het Unierecht vallen, alsmede andere technologieën die krachtens het Unierecht verplicht zijn gesteld, komen overeenkomstig artikel 12, lid 2, onder c), van Verordening (EU) nr. 510/2011 niet in aanmerking als eco-innovaties in de zin van die verordening. Daarbij gaat het om technologieën als bandendrukcontrolesystemen, de rolweerstand van banden en schakelindicatoren die vallen onder Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁴⁾ en, wat de rolweerstand van banden betreft, onder Verordening (EG) nr. 1222/2009 van het Europees Parlement en de Raad ⁽⁵⁾.
- (4) Een technologie die al enige tijd op grote schaal op de markt beschikbaar is, mag niet als innoverend in de zin van artikel 12 van Verordening (EU) nr. 510/2011 worden beschouwd en dus niet als eco-innovatie in aanmerking komen. Voor een volledige overeenstemming met Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 moet worden bepaald dat uitsluitend technologieën waarmee ten hoogste 3 % van alle in 2009 geregistreerde lichte bedrijfsvoertuigen waren uitgerust, als eco-innovatie in aanmerking mogen komen. Deze drempels moeten uiterlijk in 2016 aan een evaluatie worden onderworpen.
- (5) Met het oog op de bevordering van technologieën die de beste mogelijkheden bieden om de CO₂-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen te beperken, en met name de bevordering van innovatieve aandrijvingstechnologieën, mogen alleen technologieën in aanmerking komen die onlosmakelijk zijn verbonden met de transportfunctie van het voertuig en die leiden tot een significante verbetering van het totale energieverbruik van het voertuig. Technologieën die in dit opzicht van nevenbelang zijn of die gericht zijn op een verhoging van het comfort van de bestuurder of de passagiers, dienen niet in aanmerking te komen.

⁽¹⁾ PB L 145 van 31.5.2011, blz. 1.

⁽²⁾ Uitvoeringsverordening (EU) nr. 725/2011 van de Commissie van 25 juli 2011 tot vaststelling van een procedure voor de goedkeuring en certificering van innoverende technologieën ter beperking van de CO₂-emissies van personenauto's uit hoofde van Verordening (EG) nr. 443/2009 van het Europees Parlement en de Raad (PB L 194 van 26.7.2011, blz. 19).

⁽³⁾ Mededeling van de Commissie COM(2007) 19 final — Resultaten van de herziening van de communautaire strategie om de CO₂-uitstoot van personenauto's en lichte bedrijfsvoertuigen te verminderen, en Mededeling van de Commissie COM(2007) 22 final — Een concurrerend regelgevingskader voor de automobiellindustrie voor de 21e eeuw.

⁽⁴⁾ Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PB L 200 van 31.7.2009, blz. 1).

⁽⁵⁾ Verordening (EG) nr. 1222/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 25 november 2009 inzake de etikettering van banden met betrekking tot hun brandstofefficiëntie en andere essentiële parameters (PB L 342 van 22.12.2009, blz. 46).

- (6) Overeenkomstig Verordening (EU) nr. 510/2011 mogen aanvragen worden ingediend door de fabrikant en door de toeleverancier. De aanvraag moet de nodige informatie bevatten waaruit blijkt dat volledig is voldaan aan de criteria, waaronder een methode voor de meting van de CO₂-besparingen die uit de innoverende technologie voortvloeien.
- (7) De CO₂-besparingen die uit een eco-innovatie voortvloeien, moeten voldoende nauwkeurig meetbaar zijn. Een dergelijke nauwkeurigheid kan alleen worden bereikt bij besparingen van minimaal 1 g CO₂/km.
- (8) Wanneer de CO₂-besparingen van een technologie afhangen van het gedrag van de bestuurder of van andere factoren waarop de aanvrager geen vat heeft, dient deze technologie in principe niet in aanmerking te komen als eco-innovatie, tenzij het op basis van sterk en onafhankelijk statistisch bewijs mogelijk is om verifieerbare aannames ten aanzien van het gemiddelde rijgedrag op te stellen.
- (9) De standaardtestcyclus voor de typegoedkeuringsmeting van de CO₂-emissies van een voertuig toont niet alle besparingen aan die aan bepaalde technologieën zijn toe te schrijven. Om voor de juiste innovatieprikkels te zorgen, mogen voor de berekening van de totale CO₂-besparingen alleen de besparingen meetellen die niet uit de standaardtestcyclus naar voren komen.
- (10) Bij het aantonen van de CO₂-besparingen moet een vergelijking worden gemaakt tussen dezelfde voertuigen met en zonder de eco-innovatie. De testmethode moet verifieerbare, reproduceerbare en vergelijkbare metingen opleveren. Om voor een gelijk speelveld te zorgen en bij gebrek aan een overeengekomen, realistischere rijcyclus moeten de rijpatronen in de zogeheten nieuwe Europese rijcyclus als bedoeld in Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie⁽¹⁾ worden gebruikt als gemeenschappelijke referentie. De testmethode moet berusten op metingen op een rollenbank of, wanneer modelleringen of simulaties passender zijn en betere en nauwkeurigere resultaten opleveren, op deze laatstgenoemde methoden.
- (11) De Commissie moet richtsnoeren verstrekken voor de opstelling van de aanvraag en voor de uitwerking van de testmethoden, en die richtsnoeren moeten regelmatig worden bijgewerkt in het licht van de ervaring die met de beoordeling van de verschillende aanvragen is opgedaan.
- (12) Bij de aanvraag moet overeenkomstig Verordening (EU) nr. 510/2011 een verificatierapport van een onafhankelijke en gecertificeerde instantie worden gevoegd. Deze instantie moet een technische dienst van categorie A of B zijn als bedoeld in Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad⁽²⁾. Om de onafhankelijkheid van de instantie te waarborgen, dienen technische diensten die overeenkomstig artikel 41, lid 6, van die richtlijn zijn aangewezen, echter niet als een onafhankelijke en gecertificeerde instantie in de zin van deze verordening te worden beschouwd. De instantie moet, met het verificatierapport, informatie verstrekken waaruit blijkt dat zij onafhankelijk is van de aanvrager.
- (13) Om een efficiënte registratie en monitoring van de specifieke besparingen voor individuele voertuigen te waarborgen, moeten besparingen worden gecertificeerd in het kader van de typegoedkeuring van een voertuig en moeten de totale besparingen worden opgenomen in het certificaat van overeenstemming overeenkomstig Richtlijn 2007/46/EG.
- (14) De Commissie moet de mogelijkheid krijgen om de gecertificeerde totale besparingen voor individuele voertuigen op ad-hocbasis te verifiëren. Wanneer blijkt dat de gecertificeerde besparingen niet stroken met de hoogte van de besparingen waarop het besluit tot goedkeuring van een technologie als een eco-innovatie berust, moet het mogelijk zijn dat de Commissie bij de berekening van de gemiddelde specifieke CO₂-emissies de gecertificeerde CO₂-besparingen buiten beschouwing laat. De fabrikant moet echter een beperkte termijn worden gegund waarbinnen hij kan aantonen dat de gecertificeerde waarden nauwkeurig zijn.
- (15) Om de transparantie van de aanvraagprocedure te waarborgen, moet beknopte informatie over de aanvragen voor goedkeuring van innoverende technologieën en over de testmethoden voor het publiek beschikbaar zijn. Zodra de testmethoden zijn goedgekeurd, moeten deze algemeen toegankelijk zijn. De in Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad⁽³⁾ genoemde uitzonderingen op het recht van toegang van het publiek tot documenten moeten van toepassing zijn, waar zulks passend is.
- (16) De in deze verordening vervatte maatregelen zijn in overeenstemming met het advies van het Comité klimaatverandering,

⁽¹⁾ Verordening (EG) nr. 692/2008 van de Commissie van 18 juli 2008 tot uitvoering en wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies van lichte personen- en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie (PB L 199 van 28.7.2008, blz. 1).

⁽²⁾ Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

⁽³⁾ Verordening (EG) nr. 1049/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2001 inzake de toegang van het publiek tot documenten van het Europees Parlement, de Raad en de Commissie (PB L 145 van 31.5.2001, blz. 43).

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Onderwerp

Deze verordening stelt de in artikel 12 van Verordening (EU) nr. 510/2011 bedoelde procedure vast die moet worden gevolgd ten aanzien van de aanvraag voor en de beoordeling, goedkeuring en certificering van innoverende technologieën die de CO₂-emissies van lichte bedrijfsvoertuigen beperken.

Artikel 2

Toepassingsgebied

1. Technologieën die onder de volgende maatregelen vallen, worden niet als innoverende technologieën beschouwd:
 - a) efficiëntieverbeteringen bij klimaatregelingsystemen;
 - b) bandenspanningscontrolesystemen die onder Verordening (EG) nr. 661/2009 vallen;
 - c) de rolweerstand van banden die onder Verordening (EG) nr. 661/2009 en onder Verordening (EG) nr. 1222/2009 valt;
 - d) schakelindicatoren die onder Verordening (EG) nr. 661/2009 vallen;
 - e) het gebruik van biobrandstoffen.
2. Voor een technologie kan overeenkomstig deze verordening een aanvraag worden ingediend indien aan de volgende voorwaarden is voldaan:
 - a) ten hoogste 3 % van alle nieuwe in 2009 geregistreerde lichte bedrijfsvoertuigen is ermee uitgerust;
 - b) zij houdt verband met zaken die onlosmakelijk met de efficiënte werking van het voertuig zijn verbonden, en is verenigbaar met Richtlijn 2007/46/EG.
3. In het geval van voltooide voertuigen komen alleen eco-innovaties waarmee een basisvoertuig met EG-typegoedkeuring als incompleet voertuig is uitgerust, in aanmerking voor certificering van CO₂-emissiebeperkingen krachtens artikel 11.

Artikel 3

Definities

Voor de toepassing van deze verordening wordt verstaan onder:

1. „innoverende technologie”: een technologie of een combinatie van technologieën met soortgelijke technische kenmerken (innoverend technologiepakket) waarbij de CO₂-besparingen met behulp van één testmethode kunnen worden aangetoond en waarbij elk van de afzonderlijke technologieën van de combinatie onder het in artikel 2 omschreven toepassingsgebied valt;
2. „toeleverancier”: de fabrikant van een innoverende technologie die verantwoordelijk is voor de waarborging van de overeenstemming van de productie, of diens gemachtigde vertegenwoordiger in de Unie of de importeur;
3. „aanvrager”: de fabrikant of toeleverancier die een aanvraag voor de goedkeuring van een innoverende technologie als eco-innovatie indient;
4. „eco-innovatie”: een innoverende technologie die vergezeld gaat van een overeenkomstig deze verordening door de Commissie goedgekeurde testmethode;
5. „onafhankelijke en gecertificeerde instantie”: een in artikel 41, lid 3, onder a) en b), van Richtlijn 2007/46/EG bedoelde technische dienst van categorie A of categorie B, die voldoet aan artikel 42 van die richtlijn, met uitzondering van technische diensten die overeenkomstig artikel 41, lid 6, van die richtlijn zijn aangewezen;
6. „basisvoertuig”: een voertuig dat wordt gebruikt om de uit eco-innovaties voortvloeiende CO₂-besparingen aan te tonen door het te vergelijken met een voertuig dat is uitgerust met de innoverende technologie.

Artikel 4

Aanvraag

1. Een aanvraag voor de goedkeuring van een innoverende technologie als eco-innovatie wordt schriftelijk bij de Commissie ingediend. De aanvraag en alle ondersteunende documentatie worden ook per e-mail of elektronische gegevensdrager ingediend of naar een door de Commissie beheerde server geüpload. De schriftelijke aanvraag geeft een overzicht van de ondersteunende documentatie.

2. Een aanvraag bevat:
 - a) de contactgegevens van de aanvrager;
 - b) een beschrijving van de innoverende technologie en de wijze waarop het voertuig ermee is uitgerust, waaronder informatie waaruit blijkt dat de technologie onder het in artikel 2 omschreven toepassingsgebied valt;
 - c) een bij indiening van de aanvraag bij de Commissie openbaar te maken beknopte beschrijving van de innoverende technologie, waaronder nadere informatie waaruit blijkt dat aan de voorwaarden van artikel 2, lid 2, is voldaan, en van de in dit lid, onder e), bedoelde testmethode;
 - d) een raming van de individuele voertuigen die met de innoverende technologie kunnen of zullen worden uitgerust, en de geraamde beperkingen van de uit de innoverende technologie voortvloeiende CO₂-emissies bij deze voertuigen;
 - e) een methode waarmee de CO₂-emissiebeperkingen van de innoverende technologie worden aangetoond of, wanneer de Commissie die methode al heeft goedgekeurd, een verwijzing naar de goedgekeurde methode;
 - f) informatie waaruit blijkt dat:
 - i) de emissiebeperking die met de innoverende technologie wordt bereikt, voldoet aan de in artikel 9, lid 1, genoemde drempelwaarde, waarbij rekening wordt gehouden met een eventuele verslechtering van de technologie die in de loop der tijd optreedt;
 - ii) de innoverende technologie niet valt onder de in artikel 12, lid 2, onder c), van Verordening (EU) nr. 510/2011 bedoelde CO₂-meting volgens de standaardtestcyclus, zoals bepaald in artikel 9, lid 2, van deze verordening;
 - iii) de CO₂-emissiebeperking van de innoverende technologie aan de aanvrager is toe te schrijven, zoals bepaald in artikel 9, lid 3;
 - g) een verificatierapport van een onafhankelijke en gecertificeerde instantie, zoals bepaald in artikel 7.

Artikel 5

Basisvoertuig en eco-innovatievoertuig

1. Met het oog op het aantonen van de CO₂-emissies overeenkomstig artikel 8, wijst de aanvrager het volgende aan:
 - a) een eco-innovatievoertuig dat met de innoverende technologie is uitgerust;
 - b) een basisvoertuig dat niet met de innoverende technologie is uitgerust, maar in alle overige opzichten identiek is aan het eco-innovatievoertuig.
2. Wanneer het met een innoverende technologie uitgeruste voertuig incompleet is, heeft het in lid 1 bedoelde basisvoertuig dezelfde mate van voltooiing als het eco-innovatievoertuig.
3. Indien de aanvrager van mening is dat de in de artikelen 8 en 9 bedoelde informatie zonder gebruikmaking van het in lid 1 bedoelde basisvoertuig en eco-innovatievoertuig kan worden aangetoond, bevat de aanvraag de nodige bijzonderheden die deze conclusie wettigen, alsmede een methode die gelijkwaardige resultaten oplevert.

Artikel 6

Testmethode

1. De in artikel 4, lid 2, onder e), bedoelde testmethode levert resultaten op die verifieerbaar, reproduceerbaar en vergelijkbaar zijn. Zij kan de CO₂-emissieoordelen van de innoverende technologie op een realistische wijze en met een sterke statistische significantie aantonen en houdt in voorkomend geval rekening met de wisselwerking met andere eco-innovaties.
2. De Commissie verstrekt richtsnoeren voor de voor uiteenlopende potentiële innoverende technologieën op te stellen testmethoden die aan de criteria van lid 1 voldoen.

Artikel 7

Verificatierapport

1. Het in artikel 4, lid 2, onder g), bedoelde verificatierapport wordt opgesteld door een onafhankelijke en gecertificeerde instantie die geen deel uitmaakt van de aanvrager noch anderszins met de aanvrager verbonden is.
2. In het kader van het verificatierapport wordt door de onafhankelijke en gecertificeerde instantie:
 - a) nagegaan of aan de criteria van artikel 2, lid 2, is voldaan;
 - b) nagegaan of de overeenkomstig artikel 4, lid 2, onder f), verstrekte informatie voldoet aan de criteria van artikel 9;

- c) nagegaan of de in artikel 4, lid 2, onder e), bedoelde testmethode geschikt is om de uit de innoverende technologie voortvloeiende CO₂-besparingen te certificeren voor de desbetreffende, in artikel 4, lid 2, onder d), bedoelde voertuigen, en voldoet aan de minimumeisen van artikel 6, lid 1;
- d) nagegaan of de innoverende technologie verenigbaar is met de desbetreffende voorschriften voor de typegoedkeuring van het voertuig;
- e) verklaard dat zij aan lid 1 voldoet.

Voor de toepassing van punt c) verstrekt de onafhankelijke en gecertificeerde instantie de testprotocollen die voor de verificatie zijn vastgesteld.

3. Voor de certificering van de CO₂-besparingen overeenkomstig artikel 11 stelt de onafhankelijke en gecertificeerde instantie op verzoek van de fabrikant een rapport op over de wisselwerking tussen de diverse eco-innovaties waarmee één voertuigtype, -variant of -versie is uitgerust.

Het rapport vermeldt de uit de verschillende eco-innovaties voortvloeiende CO₂-besparingen, waarbij rekening wordt gehouden met de gevolgen van de wisselwerking.

4. Wanneer de aanvrager zijn aanvraag baseert op gegevens en aannames die al door de Commissie zijn goedgekeurd of die in de in artikel 6, lid 2, bedoelde richtsnoeren zijn opgenomen, is het toegestaan in het verificatierapport alleen de in lid 2, tweede alinea, bedoelde testprotocollen op te nemen.

Artikel 8

Aantonen van CO₂-emissies

1. Voor een aantal voertuigen, dat voor de overeenkomstig artikel 4, lid 2, onder d), geraamde individuele voertuigen representatief is, worden de volgende CO₂-emissies aangetoond:

- a) de CO₂-emissies van het basisvoertuig en van het eco-innovatievoertuig met de innoverende technologie in bedrijf volgens de in artikel 4, lid 2, onder e), bedoelde methode;
- b) de CO₂-emissies van het basisvoertuig en van het eco-innovatievoertuig met de innoverende technologie in bedrijf volgens de in artikel 12, lid 2, onder c), van Verordening (EU) nr. 510/2011 bedoelde standaardtestcyclus.

De in de eerste alinea, onder a) en b), bedoelde CO₂-emissies worden aangetoond onder testomstandigheden die voor alle tests identiek zijn.

2. De totale besparingen voor een individueel voertuig zijn gelijk aan het verschil tussen de emissies die overeenkomstig lid 1, eerste alinea, onder a), worden aangetoond.

Wanneer er een verschil bestaat tussen de emissies die overeenkomstig lid 1, eerste alinea, onder b), worden aangetoond, wordt dit verschil in mindering gebracht op de totale besparingen die overeenkomstig lid 1, eerste alinea, onder a), zijn aangetoond.

Artikel 9

Criteria om in aanmerking te komen

1. De minimumbeperking die met de innoverende technologie wordt bereikt, bedraagt 1 g CO₂/km. Aan deze drempelwaarde wordt geacht te zijn voldaan wanneer de totale besparingen voor de innoverende technologie of het innoverende technologiepakket die overeenkomstig artikel 8, lid 2, zijn aangetoond, ten minste 1 g CO₂/km bedragen.

2. Wanneer de totale besparingen van een innoverende technologie niet de besparingen omvatten die in het kader van de standaardtestcyclus overeenkomstig artikel 8, lid 2, zijn aangetoond, wordt de innoverende technologie of het innoverende technologiepakket geacht niet onder de standaardtestcyclus te vallen.

3. De in artikel 4, lid 2, onder b), bedoelde technische beschrijving van de innoverende technologie bevat de bijzonderheden die nodig zijn om aan tonen dat de CO₂-beperkingen die de technologie oplevert, niet afhangen van instellingen of keuzes waarop de aanvrager geen vat heeft.

Wanneer de beschrijving op aannames berust, zijn deze aannames verifieerbaar en zijn deze gebaseerd op sterk en onafhankelijk statistisch bewijs ter staving ervan en van de toepasselijkheid ervan in de gehele Unie.

Artikel 10

Beoordeling van een eco-innovatieaanvraag

1. Na ontvangst van een aanvraag maakt de Commissie de in artikel 4, lid 2, onder c), bedoelde beknopte beschrijving van de innoverende technologie en van de testmethode openbaar.

2. De Commissie beoordeelt de aanvraag en binnen negen maanden na ontvangst van een volledige aanvraag keurt zij de innoverende technologie als eco-innovatie samen met de testmethode goed, tenzij bezwaren rijzen tegen de erkenning van de technologie of tegen de deugdelijkheid van de testmethode.

Het besluit tot goedkeuring van de innoverende technologie als eco-innovatie bevat de informatie die vereist is om de CO₂-besparingen overeenkomstig artikel 11 van deze verordening te certificeren, tenzij de in Verordening (EG) nr. 1049/2001 genoemde uitzonderingen op het recht van toegang van het publiek tot documenten van toepassing zijn.

3. De Commissie kan verlangen dat de voorgestelde testmethode wordt aangepast of dat een andere goedgekeurde testmethode wordt gebruikt dan die welke de aanvrager heeft voorgesteld. De aanvrager wordt geraadpleegd over de voorgestelde aanpassing of de keuze van de testmethode.

4. Wanneer de Commissie constateert dat de aanvraag vanwege de complexiteit van de innoverende technologie en de begeleidende testmethode of vanwege de omvang en de inhoud van de aanvraag niet goed kan worden beoordeeld binnen de beoordelingsperiode van negen maanden, kan de beoordelingsperiode met vijf maanden worden verlengd.

De Commissie deelt de aanvrager binnen veertig dagen na ontvangst van de aanvraag mede of de beoordelingstermijn wordt verlengd.

Artikel 11

Certificering van CO₂-besparingen die uit eco-innovaties voortvloeien

1. Een fabrikant die de uit een eco-innovatie voortvloeiende CO₂-besparingen wenst te gebruiken om in aanmerking te komen voor een verlaging van zijn gemiddelde specifieke CO₂-emissies teneinde aan zijn specifieke emissiedoelstelling te voldoen, dient bij een goedkeuringsinstantie in de zin van Richtlijn 2007/46/EG een aanvraag voor een EG-typegoedkeuringscertificaat in van het complete of incomplete voertuig dat met de eco-innovatie is uitgerust. De aanvraag voor een certificaat bevat naast de documenten met de nodige informatie als genoemd in artikel 6 van Richtlijn 2007/46/EG, ook een verwijzing naar het besluit van de Commissie om een eco-innovatie overeenkomstig artikel 10, lid 2, van deze verordening goed te keuren.

2. De gecertificeerde CO₂-besparingen van de eco-innovatie die overeenkomstig artikel 8 van deze verordening zijn aangetoond, worden afzonderlijk in zowel de typegoedkeuringsdocumentatie als het certificaat van overeenstemming overeenkomstig Richtlijn 2007/46/EG vermeld, waarbij wordt uitgegaan van tests die door technische diensten overeenkomstig artikel 11 van die richtlijn aan de hand van de goedgekeurde testmethode zijn uitgevoerd.

Wanneer de CO₂-besparingen van een eco-innovatie voor een bepaald type, een bepaalde variant of een bepaalde versie onder de in artikel 9, lid 1, genoemde drempelwaarde blijven, worden de besparingen niet gecertificeerd.

3. Wanneer het voertuig is uitgerust met meer dan één eco-innovatie, worden de CO₂-besparingen afzonderlijk voor elke eco-innovatie volgens de procedure van artikel 8, lid 1, aangetoond. De som van de resulterende besparingen die overeenkomstig artikel 8, lid 2, voor elke eco-innovatie zijn vastgesteld, levert voor de certificering van dat voertuig de totale CO₂-besparingen op.

4. Wanneer een wisselwerking tussen de diverse eco-innovaties waarmee een en hetzelfde voertuig is uitgerust, niet kan worden uitgesloten omdat zij duidelijk van verschillende aard zijn, geeft de fabrikant dit in de aanvraag bij de goedkeuringsinstantie aan en legt hij een in artikel 7, lid 3, bedoeld rapport van de onafhankelijke en gecertificeerde instantie over betreffende het effect van de wisselwerking op de besparingen van de eco-innovaties in het voertuig.

Wanneer de totale besparingen door deze wisselwerking minder dan 1 g CO₂/km maal het aantal eco-innovaties bedragen, tellen voor de berekening van de totale besparingen overeenkomstig lid 3 van dit artikel alleen de eco-innovatiebesparingen mee die aan de in artikel 9, lid 1, genoemde drempelwaarde voldoen.

Artikel 12

Toetsing van certificeringen

1. De Commissie zorgt ervoor dat de certificeringen en de CO₂-besparingen die aan individuele voertuigen worden toegeschreven, op ad-hocbasis worden geverifieerd.

Wanneer de Commissie constateert dat de gecertificeerde CO₂-besparingen afwijken van de besparingen die zij aan de hand van de desbetreffende testmethode of -methoden heeft geverifieerd, stelt zij de fabrikant van haar bevindingen in kennis.

De fabrikant kan de Commissie binnen zestig dagen na ontvangst van de kennisgeving informatie doen toekomen waaruit blijkt dat de gecertificeerde CO₂-besparingen nauwkeurig zijn. Op verzoek van de Commissie wordt het in artikel 7, lid 3, bedoelde rapport over de wisselwerking van de verschillende eco-innovaties toegezonden.

2. Wanneer de in lid 1 bedoelde informatie niet binnen de aangegeven termijn wordt verstrekt, of wanneer de Commissie constateert dat geen bevredigende informatie is verstrekt, kan zij besluiten de gecertificeerde CO₂-besparingen niet meer mee te tellen bij de berekening van de gemiddelde specifieke emissies van die fabrikant voor het volgende kalenderjaar.
3. Een fabrikant wiens gecertificeerde CO₂-besparingen niet meer meetellen, mag een aanvraag voor een nieuwe certificering van de betrokken voertuigen volgens de procedure van artikel 11 indienen.

Artikel 13

Openbaarmaking van informatie

Een aanvrager die om vertrouwelijke behandeling van de in het kader van deze verordening verstrekte informatie verzoekt, motiveert waarom een in artikel 4 van Verordening (EG) nr. 1049/2001 genoemde uitzondering van toepassing is.

Artikel 14

Inwerkingtreding

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 25 april 2014

Voor de Commissie
De voorzitter
José Manuel BARROSO