

**REGULAMENTUL DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) NR. 427/2014 AL COMISIEI****din 25 aprilie 2014****de stabilire a unei proceduri de aprobare și de certificare a tehnologiilor inovatoare care contribuie la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele utilitare ușoare, în temeiul Regulamentului (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului****(Text cu relevanță pentru SEE)**

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) nr. 510/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 mai 2011 de stabilire a unor standarde de performanță pentru vehiculele utilitare ușoare noi, ca parte a abordării integrate a Uniunii de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele ușoare <sup>(1)</sup>, în special articolul 12 alineatul (2),

întrucât:

- (1) Pentru a promova dezvoltarea și adoptarea timpurie a tehnologiilor noi și avansate, destinate să reducă emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehicule, Regulamentul (UE) nr. 510/2011 prevede posibilitatea, pentru producători și furnizori, de a solicita aprobarea anumitor tehnologii inovatoare care contribuie la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele utilitare ușoare noi. Prin urmare, este necesar să se clarifice criteriile pentru determinarea tehnologiilor eligibile ca ecoinovații în temeiul respectivului regulament.
- (2) Este necesar să se țină seama de experiența dobândită de la instituirea unei scheme aplicabile tehnologiilor inovatoare pentru autoturisme, în conformitate cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 725/2011 al Comisiei <sup>(2)</sup> și să se aplice aceleași criterii de eligibilitate pentru vehiculele utilitare ușoare. Cu toate acestea, trebuie să se facă o distincție în ceea ce privește vehiculele utilitare ușoare care sunt construite și omologate prin procedura de omologare de tip în mai multe etape. În cazul vehiculelor respective, este necesar să se limiteze certificarea reducerilor emisiilor de CO<sub>2</sub> la ecoinovațiile instalate pe vehiculul de bază.
- (3) În conformitate cu articolul 12 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 510/2011, tehnologiile care fac parte din abordarea integrată a Uniunii prezentată în două comunicări ale Comisiei din 7 februarie 2007 <sup>(3)</sup> și care au fost reglementate în legislația Uniunii sau alte tehnologii care sunt obligatorii în temeiul dreptului Uniunii, nu sunt eligibile ca ecoinovații în temeiul regulamentului menționat. Tehnologiile respective includ sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri, rezistența la rulare a pneurilor și indicatorii de schimbare a vitezei care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(4)</sup> și, în ceea ce privește rezistența la rulare a pneurilor, a Regulamentului (CE) nr. 1222/2009 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(5)</sup>.
- (4) O tehnologie care este deja, de un anumit timp, disponibilă pe piață la scară largă nu poate fi considerată inovatoare în sensul articolului 12 din Regulamentul (UE) nr. 510/2011 și, prin urmare, nu ar trebui să fie eligibilă ca ecoinovație. Pentru a asigura un paralelism complet cu Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 725/2011, este necesar să se prevadă că numai tehnologiile care au fost instalate în maximum 3 % dintre toate vehiculele utilitare ușoare noi înmatriculate în 2009 ar trebui să fie eligibile ca ecoinovații. Pragurile respective ar trebui să facă obiectul unei revizuirii cel târziu în 2016.
- (5) Pentru a promova tehnologiile cu cel mai mare potențial de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele utilitare ușoare și, în special, dezvoltarea tehnologiilor de propulsie inovatoare, ar trebui să fie eligibile numai acele tehnologii care sunt inerente funcției de transport a vehiculelor și care contribuie semnificativ la îmbunătățirea consumului total de energie al acestora. Tehnologiile care sunt accesorii acestui scop sau care vizează creșterea confortului șoferului sau al pasagerilor nu ar trebui să fie eligibile.

<sup>(1)</sup> JO L 145, 31.5.2011, p. 1.

<sup>(2)</sup> Regulamentul de punere în aplicare (UE) nr. 725/2011 al Comisiei din 25 iulie 2011 de stabilire a unei proceduri de aprobare și de certificare a tehnologiilor inovatoare care contribuie la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de automobile, în temeiul Regulamentului (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului (JO L 194, 26.7.2011, p. 19).

<sup>(3)</sup> Comunicarea COM(2007)19 final a Comisiei — Rezultatele revizuirii Strategiei Comunității de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare și Comunicarea COM(2007) 22 final a Comisiei — Un cadru competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI.

<sup>(4)</sup> Regulamentul (CE) nr. 661/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 iulie 2009 privind cerințele de omologare de tip pentru siguranța generală a autovehiculelor, a remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate care le sunt destinate (JO L 200, 31.7.2009, p. 1).

<sup>(5)</sup> Regulamentul (CE) nr. 1222/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 noiembrie 2009 privind etichetarea pneurilor în ceea ce privește eficiența consumului de combustibil și alți parametri esențiali (JO L 342 22.12.2009, p. 46).

- (6) În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 510/2011, cererile pot fi depuse atât de producători, cât și de furnizori. Cererea ar trebui să fie însoțită de dovezile necesare privind îndeplinirea tuturor criteriilor de eligibilitate, inclusiv de o metodologie pentru măsurarea reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> obținute cu ajutorul tehnologiei inovatoare în cauză.
- (7) Reducerile de emisii de CO<sub>2</sub> realizate cu ajutorul unei ecoinovații ar trebui să poată fi măsurate cu un grad satisfăcător de precizie. Această precizie nu poate fi obținută decât în cazul în care reducerile sunt de cel puțin 1 g CO<sub>2</sub>/km.
- (8) În cazul în care reducerile de emisii de CO<sub>2</sub> datorate unei anumite tehnologii depind de comportamentul șoferului sau de alți factori care nu pot fi controlați de solicitant, tehnologia respectivă nu ar trebui, în principiu, să fie eligibilă ca ecoinovație, cu excepția cazului în care este posibil ca, pe baza unor dovezii statistice fiabile și independente, să fie formulate ipoteze verificabile cu privire la comportamentul mediu al șoferului.
- (9) Ciclul de testare standard utilizat pentru măsurarea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de un vehicul în cadrul procedurii de omologare de tip nu demonstrează toate reducerile care pot fi obținute cu ajutorul anumitor tehnologii. În vederea creării stimulentei adecvate pentru inovare, la calcularea reducerilor totale de emisii de CO<sub>2</sub> ar trebui să se țină seama numai de reducerile care nu sunt luate în considerare în cadrul ciclului de testare standard.
- (10) Pentru demonstrarea reducerilor de emisii de CO<sub>2</sub> ar trebui să se facă o comparație între emisiile generate de același vehicul atunci când este echipat și atunci când nu este echipat cu o ecoinovație. Metodologia de testare ar trebui să furnizeze măsurători verificabile, repetabile și comparabile. Pentru a asigura condiții egale de concurență și în absența unui ciclu de conducere convenit și mai realist, ar trebui utilizate ca punct de referință comune modelele de conducere din cadrul noului ciclu de conducere european, astfel cum se menționează în Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei <sup>(1)</sup>. Metodologia de testare ar trebui să se bazeze pe măsurători efectuate pe un stand dinamometric, pe o modelare sau pe o simulare, atunci când astfel de metodologii ar furniza rezultate mai fiabile și mai precise.
- (11) Comisia ar trebui să elaboreze orientări cu privire la pregătirea cererii și la metodologiile de testare, pe care să le actualizeze periodic pentru a lua în considerare experiența dobândită din evaluarea diferitelor cereri.
- (12) În conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 510/2011, cererea trebuie să fie însoțită de un raport de verificare care trebuie realizat de un organism independent și certificat. Organismul respectiv trebuie să fie un serviciu tehnic din categoria A sau B, în sensul Directivei 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului <sup>(2)</sup>. Cu toate acestea, pentru a se asigura independența acestui organism, serviciile tehnice desemnate în conformitate cu articolul 41 alineatul (6) din directiva respectivă nu ar trebui considerate ca fiind un organism independent și certificat în sensul prezentului regulament. Acest organism ar trebui să furnizeze, împreună cu raportul de verificare, dovezi relevante cu privire la independența sa față de solicitant.
- (13) Pentru a se asigura o înregistrare și o monitorizare eficientă a reducerilor specifice realizate de vehicule individuale, reducerile ar trebui să fie certificate în cadrul procedurii de omologare de tip a unui vehicul, iar reducerile totale ar trebui să fie înscrise în certificatul de conformitate, în conformitate cu Directiva 2007/46/CE.
- (14) Comisia ar trebui să poată verifica ad-hoc reducerile totale certificate realizate de vehicule individuale. Acolo unde este evident că reducerile certificate nu corespund nivelului reducerilor care rezultă din decizia de aprobare a unei tehnologii ca ecoinovație, Comisia ar trebui să poată face abstracție de reducerile certificate ale emisiilor de CO<sub>2</sub> la calcularea emisiilor de CO<sub>2</sub> specifice medii. Cu toate acestea, producătorului ar trebui să i se acorde un interval de timp limitat în care să poată demonstra că valorile certificate sunt corecte.
- (15) Pentru a se asigura transparența procedurii de solicitare, ar trebui puse la dispoziția publicului informații succinte cu privire la cererile de aprobare a tehnologiilor inovatoare și la metodologiile de testare. Odată aprobate, metodologiile de testare ar trebui să fie accesibile publicului. Excepțiile de la dreptul de acces public la documente, stabilite prin Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului <sup>(3)</sup>, ar trebui să se aplice acolo unde este cazul.
- (16) Măsurile prevăzute în prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului privind schimbările climatice,

<sup>(1)</sup> Regulamentul (CE) nr. 692/2008 al Comisiei din 18 iulie 2008 de punere în aplicare și modificare a Regulamentului (CE) nr. 715/2007 al Parlamentului European și al Consiliului privind omologarea de tip a autovehiculelor în ceea ce privește emisiile provenind de la vehiculele ușoare pentru pasageri și de la vehiculele ușoare comerciale (Euro 5 și Euro 6) și privind accesul la informațiile referitoare la repararea și întreținerea vehiculelor (JO L 199, 28.7.2008, p. 1).

<sup>(2)</sup> Directiva 2007/46/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 5 septembrie 2007 de stabilire a unui cadru pentru omologarea autovehiculelor și remorcilor acestora, precum și a sistemelor, componentelor și unităților tehnice separate destinate vehiculelor respective (JO L 263, 9.10.2007, p. 1).

<sup>(3)</sup> Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și al Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei (JO L 145, 31.5.2001, p. 43).

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

#### Articolul 1

##### Obiect

Prezentul regulament stabilește procedura de urmat în cazul solicitării, evaluării, aprobării și certificării tehnologiilor inovatoare care contribuie la reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele utilitare ușoare, în temeiul articolului 12 din Regulamentul (UE) nr. 510/2011.

#### Articolul 2

##### Domeniul de aplicare

- (1) Tehnologiile cuprinse în domeniul de aplicare al următoarelor măsuri nu sunt considerate tehnologii inovatoare:
  - (a) îmbunătățirea eficienței sistemelor de aer condiționat;
  - (b) sisteme de monitorizare a presiunii în pneuri care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 661/2009;
  - (c) rezistența pneurilor la rulare care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 661/2009 și a Regulamentului (CE) nr. 1222/2009;
  - (d) indicatorii de schimbare a vitezei care intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 661/2009;
  - (e) utilizarea biocarburanților.
- (2) O cerere poate fi formulată în temeiul prezentului regulament cu privire la o tehnologie care îndeplinește următoarele condiții:
  - (a) a fost instalată în maximum 3 % dintre toate automobilele noi înmatriculate în 2009;
  - (b) este asociată unor elemente inerente funcționării eficiente a vehiculului și este compatibilă cu Directiva 2007/46/CE.
3. În cazul vehiculelor completate, numai ecoinovațiile montate pe un vehicul de bază care deține omologarea CE de tip ca vehicul incomplet se iau în considerare pentru certificarea reducerilor de emisii de CO<sub>2</sub> în conformitate cu articolul 11.

#### Articolul 3

##### Definiții

În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

1. „tehnologie inovatoare” înseamnă o tehnologie sau o combinație de tehnologii cu elemente și caracteristici tehnice similare (pachet tehnologic inovator), în cazul cărora reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> poate fi demonstrată printr-o singură metodă de testare, fiecare dintre tehnologiile individuale care formează combinația fiind cuprinsă în domeniul de aplicare menționat la articolul 2;
2. „furnizor” înseamnă producătorul unei tehnologii inovatoare responsabil cu asigurarea conformității producției, reprezentantul autorizat al acestuia în Uniune sau importatorul;
3. „solicitant” înseamnă producătorul sau furnizorul care depune o cerere pentru aprobarea unei tehnologii inovatoare ca ecoinovație;
4. „ecoinovație” înseamnă o tehnologie inovatoare însoțită de o metodologie de testare care a fost aprobată de Comisie în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament;
5. „organism independent și certificat” înseamnă un serviciu tehnic din categoria A sau B, în sensul articolului 41 alineatul (3) literele (a) și (b) din Directiva 2007/46/CE, care îndeplinește cerințele prevăzute la articolul 42 din directiva respectivă, cu excepția serviciilor tehnice desemnate în conformitate cu articolul 41 alineatul (6) din aceeași directivă;
6. „vehicul de referință” înseamnă un vehicul utilizat în scopul demonstrării reducerii emisiilor de CO<sub>2</sub> realizate cu ajutorul unei ecoinovații prin compararea cu un vehicul echipat cu tehnologia inovatoare.

#### Articolul 4

##### Cererea

- (1) Cererea pentru aprobarea unei tehnologii inovatoare ca ecoinovație trebuie trimisă Comisiei în scris. Cererea, împreună cu toate documentele justificative, trebuie trimisă, de asemenea, prin poșta electronică sau pe un suport electronic de stocare a datelor sau trebuie încărcată pe un server administrat de Comisie. Cererea scrisă trebuie să conțină o enumerare a documentelor justificative.

- (2) Cererea cuprinde următoarele elemente:
- (a) datele de contact ale solicitantului;
  - (b) o descriere a tehnologiei inovatoare și a modului în care aceasta este instalată pe vehicul, inclusiv dovada că tehnologia respectivă este cuprinsă în domeniul de aplicare menționat la articolul 2;
  - (c) o descriere succintă a tehnologiei inovatoare, incluzând informații care să dovedească îndeplinirea condițiilor prevăzute la articolul 2 alineatul (2), precum și a metodologiei de testare menționate la litera (e) din prezentul alineat, care va fi publicată în urma transmiterii cererii către Comisie;
  - (d) o indicare estimativă a vehiculelor individuale care ar putea sau care sunt destinate să fie echipate cu tehnologia inovatoare în cauză, precum și reducerile emisiilor de CO<sub>2</sub> generate de vehiculele respective care se estimează că pot fi obținute cu ajutorul tehnologiei inovatoare în cauză;
  - (e) o metodologie care urmează să fie utilizată pentru demonstrarea reducerilor emisiilor de CO<sub>2</sub> obținute cu ajutorul tehnologiei inovatoare sau, în cazul în care această metodologie a fost deja aprobată de către Comisie, o trimitere la metodologia aprobată;
  - (f) dovezi care să demonstreze că:
    - (i) reducerea emisiilor cu ajutorul tehnologiei inovatoare atinge pragul menționat la articolul 9 alineatul (1), luând în considerare eventuala deteriorare în timp a tehnologiei;
    - (ii) tehnologia inovatoare nu face obiectul ciclului de testare standard pentru măsurarea emisiilor de CO<sub>2</sub> menționat la articolul 12 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 510/2011, în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) din prezentul regulament;
    - (iii) solicitantul este responsabil de reducerea emisiilor de CO<sub>2</sub> obținută cu ajutorul tehnologiei inovatoare, în conformitate cu articolul 9 alineatul (3);
  - (g) un raport de verificare întocmit de un organism independent și certificat, în conformitate cu articolul 7.

#### Articolul 5

##### **Vehiculul de referință și vehiculul ecoinovator**

- (1) În scopul realizării demonstrării emisiilor de CO<sub>2</sub> menționate la articolul 8, solicitantul desemnează:
- (a) un vehicul ecoinovator care este echipat cu tehnologia inovatoare;
  - (b) un vehicul de referință care nu este echipat cu tehnologia inovatoare, dar care, în toate celelalte privințe, este identic cu vehiculul ecoinovator.
- (2) În cazul unei tehnologii inovatoare montate pe un vehicul incomplet, vehiculul de referință menționat la alineatul (1) reflectă stadiul de finalizare al vehiculului ecoinovator.
- (3) Dacă solicitantul consideră că informațiile menționate la articolele 8 și 9 pot fi demonstrate fără a se utiliza un vehicul de referință și un vehicul ecoinovator în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol, cererea trebuie să fie însoțită de informațiile necesare care să justifice această concluzie și o metodologie care să conducă la rezultate echivalente.

#### Articolul 6

##### **Metodologia de testare**

- (1) Metodologia de testare menționată la articolul 4 alineatul (2) litera (e) trebuie să conducă la rezultate verificabile, repetabile și comparabile. Aceasta trebuie să poată demonstra, în mod realist și pe baza unor date statistice fiabile, beneficiile tehnologiei inovatoare în materie de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> și, dacă este cazul, să țină seama de interacțiunea cu alte ecoinovații.
- (2) Comisia publică orientări cu privire la elaborarea metodologiilor de testare pentru diferite tehnologii potențial inovatoare care îndeplinesc criteriile menționate la alineatul (1).

#### Articolul 7

##### **Raportul de verificare**

- (1) Raportul de verificare menționat la articolul 4 alineatul (2) litera (g) este întocmit de un organism independent și certificat care nu face parte din societatea solicitantă sau nu are niciun fel de legătură cu aceasta.
- (2) În scopul întocmirii raportului de verificare, organismul independent și certificat:
- (a) verifică dacă sunt îndeplinite criteriile de eligibilitate menționate la articolul 2 alineatul (2);
  - (b) verifică dacă informațiile furnizate în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) litera (f) îndeplinesc criteriile prevăzute la articolul 9;

- (c) verifică dacă metodologia de testare menționată la articolul 4 alineatul (2) litera (e) este adecvată pentru certificarea reducerilor de emisii de CO<sub>2</sub> obținute cu ajutorul tehnologiei inovatoare pentru vehiculele relevante menționate la articolul 4 alineatul (2) litera (d) și dacă îndeplinește cerințele minime prevăzute la articolul 6 alineatul (1);
- (d) verifică dacă tehnologia inovatoare este compatibilă cu cerințele relevante prevăzute pentru omologarea de tip a vehiculului;
- (e) declară că îndeplinește cerința prevăzută la alineatul (1).

În sensul literei (c), organismul independent și certificat furnizează protocoalele de testare stabilite pentru verificare.

(3) În scopul certificării reducerilor de emisii de CO<sub>2</sub> în conformitate cu articolul 11, organismul independent și certificat întocmește, la cererea producătorului, un raport cu privire la interacțiunea dintre mai multe ecoinovații instalate pe un singur tip, o singură variantă sau o singură versiune de vehicul.

Raportul specifică reducerile de emisii de CO<sub>2</sub> obținute cu ajutorul diferitelor ecoinovații, luând în considerare impactul interacțiunii dintre acestea.

(4) Raportul de verificare poate fi limitat pentru a include doar protocoalele de testare menționate la alineatul (2) al doilea paragraf, în cazul în care solicitantul și-a întemeiat cererea pe date și ipoteze care au fost deja aprobate de către Comisie sau sunt incluse în orientările menționate la articolul 6 alineatul (2).

#### Articolul 8

##### **Demonstrarea emisiilor de CO<sub>2</sub>**

(1) Pentru o serie de vehicule care sunt reprezentative pentru vehiculele individuale indicate în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) litera (d), se demonstrează următoarele emisii de CO<sub>2</sub>:

- (a) emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculul de referință și de vehiculul ecoinovator echipat cu tehnologia inovatoare funcțională, care rezultă din aplicarea metodologiei menționate la articolul 4 alineatul (2) litera (e);
- (b) emisiile de CO<sub>2</sub> generate de vehiculul de referință și de cel ecoinovator echipat cu tehnologia inovatoare funcțională, care rezultă din aplicarea ciclului de testare standard menționat la articolul 12 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (UE) nr. 510/2011.

Demonstrarea emisiilor de CO<sub>2</sub> în conformitate cu primul paragraf literele (a) și (b) se efectuează în condiții de testare care sunt identice pentru toate testele.

(2) În cazul unui vehicul individual, reducerile totale reprezintă diferența dintre emisiile demonstrate în conformitate cu alineatul (1) primul paragraf litera (a).

Acolo unde există o diferență între emisiile demonstrate în conformitate cu alineatul (1) primul paragraf litera (b), diferența respectivă se scade din reducerile totale demonstrate în conformitate cu alineatul (1) primul paragraf litera (a).

#### Articolul 9

##### **Criterii de eligibilitate**

(1) Nivelul minim al reducerilor obținute cu ajutorul tehnologiei inovatoare este de 1 g CO<sub>2</sub>/km. Acest prag este considerat atins în cazul în care valoarea totală a reducerilor obținute cu ajutorul tehnologiei inovatoare sau al pachetului tehnologic inovator, demonstrate în conformitate cu articolul 8 alineatul (2), este de cel puțin 1 g CO<sub>2</sub>/km.

(2) Dacă reducerile totale obținute cu ajutorul tehnologiei inovatoare nu includ nicio reducere demonstrată în cadrul ciclului de testare standard, în conformitate cu articolul 8 alineatul (2), se consideră că tehnologia inovatoare sau pachetul tehnologic inovator nu a făcut obiectul ciclului de testare standard.

(3) Descrierea tehnică a tehnologiei inovatoare menționată la articolul 4 alineatul (2) litera (b) furnizează informațiile necesare pentru demonstrarea faptului că performanța tehnologiei în materie de reducere a emisiilor de CO<sub>2</sub> nu depinde de parametri sau de opțiuni care nu pot fi controlate de solicitant.

Dacă descrierea se bazează pe ipoteze, acestea trebuie să fie verificabile și să se bazeze pe dovezi statistice fiabile și independente, care să sprijine aceste ipoteze și aplicabilitatea lor în întreaga Uniune.

#### Articolul 10

##### **Evaluarea cererii de aprobare a unei ecoinovații**

(1) La primirea unei cereri, Comisia publică descrierea succintă a tehnologiei inovatoare și metodologia de testare menționată la articolul 4 alineatul (2) litera (c).

(2) Comisia evaluează cererea, după care, în termen de nouă luni de la primirea cererii complete, aprobă tehnologia inovatoare ca ecoinovație, împreună cu metodologia de testare, dacă nu există obiecții cu privire la eligibilitatea tehnologiei sau la pertinenta metodologiei de testare.

În decizia de aprobare a tehnologiei inovatoare ca ecoinovație se precizează informațiile necesare pentru certificarea reducerilor de emisii de CO<sub>2</sub>, în conformitate cu articolul 11 din prezentul regulament, sub rezerva aplicării excepțiilor de la dreptul de acces public la documente prevăzute de Regulamentul (CE) nr. 1049/2001.

(3) Comisia poate să solicite modificarea metodologiei de testare propuse sau să solicite utilizarea unei alte metodologii de testare aprobate decât cea propusă de solicitant. Solicitantul este consultat cu privire la modificarea propusă sau la alegerea metodologiei de testare.

(4) Perioada de evaluare poate fi prelungită cu cinci luni, în cazul în care Comisia constată că cererea nu poate fi evaluată corespunzător în cursul perioadei de evaluare de nouă luni, din cauza complexității tehnologiei inovatoare și a metodologiei de testare aferente sau din cauza dimensiunilor și a conținutului cererii.

Dacă perioada de evaluare trebuie prelungită, Comisia îi comunică solicitantului acest lucru în termen de 40 de zile de la primirea cererii.

#### Articolul 11

##### **Certificarea reducerilor de emisii de CO<sub>2</sub> obținute cu ajutorul ecoinovațiilor**

(1) Un producător care dorește să beneficieze de o reducere a emisiilor sale specifice medii de CO<sub>2</sub> pentru a-și îndeplini obiectivul specific în materie de reducere a emisiilor grație reducerilor de emisii de CO<sub>2</sub> obținute cu ajutorul unei ecoinovații trebuie să solicite unei autorități de omologare în sensul Directivei 2007/46/CE un certificat de omologare CE de tip pentru vehiculul complet sau incomplet echipat cu ecoinovația respectivă. Cererea pentru obținerea unui certificat trebuie să conțină, pe lângă documentele furnizând informațiile necesare, menționate la articolul 6 din Directiva 2007/46/CE, o trimitere la decizia Comisiei de aprobare a ecoinovației, în conformitate cu articolul 10 alineatul (2) din prezentul regulament.

(2) Reducerile certificate de emisii de CO<sub>2</sub> obținute cu ajutorul ecoinovației, demonstrate în conformitate cu articolul 8 din prezentul regulament, se specifică separat atât în documentația pentru omologarea de tip, cât și în certificatul de conformitate, în concordanță cu Directiva 2007/46/CE, pe baza încercărilor efectuate de serviciile tehnice în conformitate cu articolul 11 din directiva respectivă, utilizând metodologia de testare aprobată.

Reducerile de emisii de CO<sub>2</sub> obținute cu ajutorul unei ecoinovații pentru un anumit tip, o anumită variantă sau o anumită versiune de vehicul nu se certifică în cazul în care sunt inferioare pragului prevăzut la articolul 9 alineatul (1).

(3) Dacă vehiculul este echipat cu mai mult de o ecoinovație, reducerile emisiilor de CO<sub>2</sub> se determină separat pentru fiecare ecoinovație, în conformitate cu procedura stabilită la articolul 8 alineatul (1). Suma reducerilor obținute, demonstrate în conformitate cu articolul 8 alineatul (2) pentru fiecare ecoinovație, reprezintă reducerile totale de emisii de CO<sub>2</sub>, în scopul certificării vehiculului respectiv.

(4) Dacă interacțiunea dintre mai multe ecoinovații instalate pe un singur vehicul nu poate fi exclusă deoarece acestea au în mod vădit o natură diferită, producătorul indică acest lucru în cererea trimisă autorității responsabile cu omologarea și prezintă un raport întocmit de un organism independent și certificat cu privire la impactul interacțiunii respective asupra reducerilor obținute cu ajutorul ecoinovațiilor cu care este echipat vehiculul, în conformitate cu articolul 7 alineatul (3).

În cazul în care, din cauza interacțiunii respective, valoarea totală a reducerilor este mai mică de 1 g CO<sub>2</sub>/km multiplicat cu numărul de ecoinovații, la calcularea reducerilor totale, în conformitate cu alineatul (3) din prezentul articol, se iau în considerare numai reducerile obținute cu ajutorul ecoinovațiilor care respectă pragul prevăzut la articolul 9 alineatul (1).

#### Articolul 12

##### **Reexaminarea certificărilor**

(1) Comisia se asigură că certificările și reducerile de emisii de CO<sub>2</sub> atribuite vehiculelor individuale sunt verificate ad-hoc.

În cazul în care constată că există o diferență între reducerile certificate de emisii de CO<sub>2</sub> și reducerile pe care le-a verificat cu ajutorul metodologiei sau metodologiilor de testare relevante, Comisia îi notifică producătorului constatările sale.

În termen de 60 de zile de la primirea acestei notificări, producătorul poate transmite Comisiei dovezi care să demonstreze corectitudinea reducerilor certificate de emisii de CO<sub>2</sub>. La cererea Comisiei, trebuie furnizat raportul privind interacțiunea dintre diferite ecoinovații menționat la articolul 7 alineatul (3).

(2) În cazul în care dovezile menționate la alineatul (1) nu sunt furnizate în intervalul de timp specificat sau în cazul în care consideră că dovezile prezentate nu sunt satisfăcătoare, Comisia poate decide să nu ia în considerare reducerile certificate de emisii de CO<sub>2</sub> la calcularea emisiilor specifice medii ale producătorului în cauză pentru anul calendaristic următor.

(3) Un producător ale cărui reduceri certificate de emisii de CO<sub>2</sub> nu mai sunt luate în considerare poate depune o nouă cerere de certificare a vehiculelor în cauză, în conformitate cu procedura prevăzută la articolul 11.

#### Articolul 13

### Divulgarea de informații

Un solicitant care dorește ca informațiile comunicate în temeiul prezentului regulament să fie considerate confidențiale explică motivele pentru care se aplică oricare dintre excepțiile prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1049/2001.

#### Articolul 14

### Intrarea în vigoare

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 25 aprilie 2014.

Pentru Comisie  
Președintele  
José Manuel BARROSO