

KOMMISSIONENS GENOMFÖRANDEFÖRORDNING (EU) nr 427/2014**av den 25 april 2014****om inrättandet av ett förfarande för godkännande och certifiering av innovativ teknik för att minska koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011****(Text av betydelse för EES)**

EUROPEISKA KOMMISSIONEN HAR ANTAGIT DENNA FÖRORDNING

med beaktande av fördraget om Europeiska unionens funktionssätt,

med beaktande av Europaparlamentets och rådets förordning (EU) nr 510/2011 av den 11 maj 2011 om fastställande av utsläppsnormer för nya lätta nyttofordon som ett led i unionens samordnade strategi för att minska koldioxidutsläppen från lätta fordon ⁽¹⁾, särskilt artikel 12.2, och

av följande skäl:

- (1) För att främja utvecklingen och det tidiga utnyttjandet av ny och avancerad fordonsteknik för minskade koldioxidutsläpp, ger förordning (EU) nr 510/2011 tillverkare och leverantörer möjligheten att ansöka om godkännande av viss innovativ teknik som bidrar till att minska koldioxidutsläppen från nya lätta nyttofordon. Därför är det nödvändigt att förtydliga kriterierna för hur man fastställer vilka tekniker som ska kunna betraktas som miljöinnovationer enligt den förordningen.
- (2) Det är lämpligt att ta hänsyn till de erfarenheter som gjorts i samband med införandet av ett system för innovativ teknik för personbilar i enlighet med kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 725/2011 ⁽²⁾ och tillämpa samma kriterier för stödberättigande för lätta nyttofordon. En åtskillnad bör dock göras beträffande lätta nyttofordon som har konstruerats och typgodkänts etappvis. För dessa fordon är det lämpligt att begränsa certifiering av minskade koldioxidutsläpp till miljöinnovationer som används i grundfordonet.
- (3) Enligt artikel 12.2 c i förordning (EU) nr 510/2011 får teknik som utgör en del av unionens integrerade tillvägagångssätt som beskrivs i två meddelanden från kommissionen av den 7 februari 2007 ⁽³⁾ och har reglerats i unionens lagstiftning, eller annan teknik som är obligatorisk enligt unionens lagstiftning, inte godkännas som miljöinnovation enligt den förordningen. Tekniken inbegriper system för övervakning av däcktryck, däckrullmotstånd och växlingsindikatorer som omfattas av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 ⁽⁴⁾ och, när det gäller däckens rullmotstånd, Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1222/2009 ⁽⁵⁾.
- (4) En teknik som redan har varit allmänt tillgänglig på marknaden under en tid kan inte betraktas som nyskapande enligt artikel 12 i förordning (EU) nr 510/2011 och bör därför inte vara stödberättigande i egenskap av miljöinnovation. För att säkerställa överensstämmelse med genomförandeförordning (EU) nr 725/2011, är det lämpligt att föreskriva att endast teknik som användes i 3 % eller mindre av alla nya lätta nyttofordon som registrerades under 2009 ska kunna betraktas som miljöinnovationer. Dessa tröskelvärden bör ses över senast år 2016.
- (5) För att främja den teknik som har den största potentialen för att minska koldioxidutsläppen från lätta nyttofordon, och i synnerhet utvecklingen av innovativ framdrivningsteknik, bör endast teknik som är väsentlig för fordonets transportfunktion och som avsevärt bidrar till att förbättra fordonets totala energiförbrukning vara stödberättigande. Teknik som endast bidrar till detta ändamål eller syftar till att förbättra komforten för föraren eller passagerarna ska inte kunna betraktas som en miljöinnovation.

⁽¹⁾ EUT L 145, 31.5.2011, s. 1.

⁽²⁾ Kommissionens genomförandeförordning (EU) nr 725/2011 av den 25 juli 2011 om inrättandet av ett förfarande för godkännande och certifiering av innovativ teknik för att minska koldioxidutsläppen från personbilar i enlighet med Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 443/2009 (EUT L 194, 26.7.2011, s. 19).

⁽³⁾ Kommissionens meddelande "Resultat av översynen av gemenskapens strategi för minskade koldioxidutsläpp från personbilar och lätta nyttofordon" (KOM(2007) 19 slutlig) och kommissionens meddelande "Ett konkurrenskraftigt motorfordonsregelverk för tjugohundra-talet" (KOM(2007) 22 slutlig).

⁽⁴⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 661/2009 av den 13 juli 2009 om krav för typgodkännande av allmän säkerhet hos motorfordon och deras släpvagnar samt av de system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för dem (EUT L 200, 31.7.2009, s. 1).

⁽⁵⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1222/2009 av den 25 november 2009 om märkning av däck vad gäller drivmedelseffektivitet och andra väsentliga parametrar (EUT L 342, 22.12.2009, s. 46).

- (6) Enligt förordning (EU) nr 510/2011 kan ansökningar lämnas in av både tillverkare och leverantörer. Ansökan bör innehålla bevis på att kriterierna för berättigande är helt uppfyllda, inklusive en metod för att mäta de koldioxidminskningar som uppnås med hjälp av den innovativa tekniken.
- (7) Det bör vara möjligt att mäta koldioxidminskningar från en miljöinnovation med en tillfredsställande grad av noggrannhet. Denna noggrannhet kan endast uppnås om minskningen är 1 g koldioxid/km eller mer.
- (8) Om den koldioxidminskning som uppnås genom en viss teknik beror på förarens beteende eller på andra faktorer som inte kan kontrolleras av sökanden, bör denna teknik i princip inte kunna betraktas som miljöinnovation, om det inte är möjligt att på grundval av tydliga och oberoende statistiska uppgifter göra kontrollerbara antaganden om genomsnittligt förarbeteende.
- (9) Den standardiserade testcykel som används för typgodkännandemätning av koldioxidutsläpp från ett fordon visar inte alla minskningar som kan hänföras till vissa tekniker. För att skapa de rätta incitamenten för innovation bör endast de minskningar som inte fångas upp av den standardiserade testcykeln beaktas vid beräkningen av de totala koldioxidminskningarna.
- (10) För att visa koldioxidminskningarna bör en jämförelse göras mellan samma fordon med och utan miljöinnovationen. Den testmetod som används måste ge kontrollerbara, repeterbara och jämförbara mätningar. För att garantera lika villkor, och i avsaknad av en gemensamt fastställd och mer realistisk körcykel, bör körmönstren i den s.k. *New European Driving Cycle* som avses i kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 ⁽¹⁾ användas som en gemensam referens. Testmetoderna bör baseras på mätningar på en chassidynamometer eller på modeller eller simulering där sådana metoder skulle vara mer lämpliga och ge bättre och mer precisa resultat.
- (11) Riktlinjer för utarbetandet av ansökan och testmetoderna bör tillhandahållas av kommissionen och regelbundet uppdateras för att man ska kunna ta hänsyn till erfarenheterna från bedömningen av olika ansökningar.
- (12) Enligt förordning (EU) nr 510/2011 måste ansökan åtföljas av en kontrollrapport från ett oberoende och certifierat organ. Detta organ bör vara en teknisk tjänst som tillhör kategori A eller B i enlighet med Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG ⁽²⁾. För att garantera att organet är oberoende bör tekniska tjänster som utsetts i enlighet med artikel 41.6 i det direktivet inte betraktas som oberoende och certifierade organ enligt denna förordning. Organet bör, tillsammans med kontrollrapporten, ge relevanta bevis för sitt oberoende i förhållande till den sökande.
- (13) För att garantera effektiv registrering och övervakning av de specifika minskningarna för enskilda fordon bör minskningarna certifieras som en del av typgodkännandet av ett fordon, och de totala minskningarna bör införas i intyget om överensstämmelse i enlighet med direktiv 2007/46/EG.
- (14) Kommissionen bör ha möjlighet att från fall till fall kontrollera de certifierade totala minskningarna för enskilda fordon. Om det är uppenbart att de certifierade minskningarna inte överensstämmer med minskningarna till följd av beslutet att godkänna en teknik som miljöinnovation, bör kommissionen ha möjlighet att bortse från de certifierade koldioxidminskningarna vid beräkningen av de genomsnittliga specifika koldioxidutsläppen. Tillverkaren bör dock ges en begränsad tidsfrist för att vidta åtgärder för att visa att de certifierade värdena är korrekta.
- (15) För att garantera ett öppet ansökningsförfarande bör allmänheten få tillgång till sammanfattande information om ansökningar om godkännande av innovativ teknik och om testmetoderna. Så fort de har godkänts ska testmetoderna göras tillgängliga för allmänheten. Undantaget från allmänhetens rätt till tillgång till handlingar enligt Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 ⁽³⁾ gäller i tillämpliga fall.
- (16) De åtgärder som föreskrivs i denna förordning är förenliga med yttrandet från kommittén för klimatförändringar.

⁽¹⁾ Kommissionens förordning (EG) nr 692/2008 av den 18 juli 2008 om genomförande och ändring av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 715/2007 om typgodkännande av motorfordon med avseende på utsläpp från lätta personbilar och lätta nyttofordon (Euro 5 och Euro 6) och om tillgång till information om reparation och underhåll av fordon (EUT L 199, 28.7.2008, s. 1.)

⁽²⁾ Europaparlamentets och rådets direktiv 2007/46/EG av den 5 september 2007 om fastställande av en ram för godkännande av motorfordon och släpvagnar till dessa fordon samt av system, komponenter och separata tekniska enheter som är avsedda för sådana fordon (EUT L 263, 9.10.2007, s. 1).

⁽³⁾ Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1049/2001 av den 30 maj 2001 om allmänhetens tillgång till Europaparlamentets, rådets och kommissionens handlingar (EGT L 145, 31.5.2001, s. 43).

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

Syfte

I denna förordning fastställs det förfarande som ska följas vid ansökan om samt bedömning, godkännande och certifiering av innovativ teknik som minskar utsläppen av koldioxid från lätta nyttofordon i enlighet med artikel 12 i förordning (EU) nr 510/2011.

Artikel 2

Tillämpningsområde

1. Teknik som omfattas av följande åtgärder ska inte betraktas som innovativ:
 - a) Energieffektivare luftkonditioneringsystem.
 - b) System för övervakning av däcktryck som omfattas av förordning (EG) nr 661/2009.
 - c) Däckrullmotstånd som omfattas av förordning (EG) nr 661/2009 och (EG) nr 1222/2009.
 - d) Växlingsindikatorer som omfattas av förordning (EG) nr 661/2009.
 - e) Användning av biobränslen.
2. En ansökan får göras enligt denna förordning med avseende på en teknik under förutsättning att följande villkor är uppfyllda:
 - a) Den användes i 3 % eller mindre av alla nya lätta nyttofordon som registrerades under 2009.
 - b) Den avser delar som är väsentliga för en effektiv drift av fordonet och är förenlig med direktiv 2007/46/EG.
3. För etappvis färdigbyggda fordon ska endast miljöinnovationer som används på grundfordon som har typgodkänts som ett icke färdigbyggt fordon beaktas för certifiering av minskning av koldioxidutsläpp i enlighet med artikel 11.

Artikel 3

Definitioner

I denna förordning gäller följande definitioner:

1. *innovativ teknik*: en teknik eller en kombination av tekniker med liknande tekniska egenskaper och kännetecken (innovativa teknikpaket) där minskningen av koldioxid kan påvisas med hjälp av en testmetod och där varje enskild teknik som ingår i kombinationen omfattas av artikel 2,
2. *leverantör*: tillverkaren av en innovativ teknik som ansvarar för kontroll av produktionsöverensstämmelse eller dennes auktoriserade representant inom EU eller importören,
3. *sökande*: den tillverkare eller leverantör som lämnar in en ansökan om att en innovativ teknik ska godkännas som en miljöinnovation,
4. *miljöinnovation*: en innovativ teknik som åtföljs av en testmetod som har godkänts av kommissionen i enlighet med denna förordning,
5. *oberoende och certifierat organ*: en teknisk tjänst som tillhör kategori A eller kategori B enligt vad som avses i artikel 41.3 a och b i direktiv 2007/46/EG och som uppfyller kraven i artikel 42 i det direktivet, med undantag för tekniska tjänster som utsetts i enlighet med artikel 41.6 i det direktivet,
6. *jämförelsefordon*: ett fordon som används för att demonstrera koldioxidutsläppsminskningen från miljöinnovation genom jämförelse med ett fordon som utrustats med den innovativa tekniken.

Artikel 4

Ansökan

1. En ansökan om godkännande av en innovativ teknik som en miljöinnovation ska lämnas in till kommissionen skriftligen. Ansökan och alla styrkande handlingar ska också lämnas in via e-post eller elektronisk databärare eller överföras till en server som förvaltas av kommissionen. Den skriftliga ansökan ska innehålla en förteckning över de styrkande handlingarna.

2. En ansökan ska innehålla följande:
 - a) Den sökandes kontaktuppgifter.
 - b) En beskrivning av den innovativa tekniken och hur den används i ett fordon, samt bevis på att tekniken omfattas av artikel 2.
 - c) En sammanfattande beskrivning av den innovativa tekniken, inklusive uppgifter till stöd för att de villkor som anges i artikel 2.2 är uppfyllda, och de testmetoder som avses i led e i denna punkt ska offentliggöras när ansökan har lämnats in till kommissionen.
 - d) En uppskattad uppgift om de enskilda fordon som kan eller är avsedda att förses med den innovativa tekniken, och den uppskattade minskningen av koldioxidutsläpp för dessa fordon på grund av den innovativa tekniken.
 - e) En metod som ska användas för att demonstrera minskningen av koldioxidutsläpp tack vare den innovativa tekniken, eller om en sådan metod redan har godkänts av kommissionen, en hänvisning till den godkända metoden.
 - f) Uppgifter som visar att
 - i) den minskning av utsläppen som uppnås med hjälp av den innovativa tekniken uppfyller tröskelvärdet i artikel 9.1, med beaktande av eventuella försämringar av tekniken över tid,
 - ii) den innovativa tekniken inte omfattas av den standardiserade testcykeln för koldioxidmätning som avses i artikel 12.2 c i förordning (EU) nr 510/2011 enligt artikel 9.2 i den här förordningen,
 - iii) den sökande är ansvarig för den minskning av koldioxidutsläpp som uppnås med hjälp av den innovativa tekniken i enlighet med artikel 9.3.
 - g) En kontrollrapport från ett oberoende och certifierat organ enligt artikel 7.

Artikel 5

Jämförelsefordon och miljöinnovationsfordon

1. För den demonstration av koldioxidutsläpp som avses i artikel 8 ska den sökande utse
 - a) ett miljöinnovationsfordon som ska utrustas med den innovativa tekniken,
 - b) ett jämförelsefordon som inte ska utrustas med den innovativa tekniken men som i övrigt är identiskt med miljöinnovationsfordonet.
2. Om innovativ teknik installeras i ett icke färdigbyggt fordon, ska jämförelsefordonet som avses i punkt 1 återspegla hur långt arbetet kommit med miljöinnovationsfordonet.
3. Om sökanden anser att den information som avses i artiklarna 8 och 9 kan påvisas utan användning av ett jämförelsefordon och ett miljöinnovationsfordon enligt punkt 1 i denna artikel, ska ansökan innehålla nödvändiga uppgifter som motiverar denna slutsats och en metod som ger likvärdiga resultat.

Artikel 6

Testmetodik

1. Den testmetod som avses i artikel 4.2 e ska ge resultat som är kontrollerbara, repeterbara och jämförbara. Den ska på ett realistiskt sätt med tydlig statistisk signifikans kunna visa på den innovativa teknikens fördelar i fråga om koldioxidutsläpp, och i förekommande fall ta hänsyn till samverkan med andra miljöinnovationer.
2. Kommissionen ska offentliggöra riktlinjer för utarbetandet av testmetoder för olika potentiella innovativa tekniker som uppfyller kriterierna i punkt 1.

Artikel 7

Kontrollrapport

1. Den kontrollrapport som avses i artikel 4.2 g ska upprättas av ett oberoende och certifierat organ som inte utgör en del av det sökande företaget eller på annat sätt har någon koppling till företaget.
2. När det gäller kontrollrapporten ska det oberoende och certifierade organet
 - a) kontrollera att kriterierna i artikel 2.2 är uppfyllda,
 - b) kontrollera att den information som lämnats i enlighet med artikel 4.2 f uppfyller de kriterier som anges i artikel 9,

- c) kontrollera att de testmetoder som avses i artikel 4.2 e är lämpliga för att intyga de koldioxidminskningar som uppnås med hjälp av den innovativa tekniken för de berörda fordon som avses i artikel 4.2 d, och att de uppfyller de minimikrav som anges i artikel 6.1,
- d) kontrollera att den innovativa tekniken är förenlig med relevanta krav för typgodkännandet av fordonet,
- e) intyga att det uppfyller kravet i punkt 1.

I fråga om led c ska det oberoende och certifierade organet lämna in de testprotokoll som upprättats för kontrollen.

3. I samband med intygandet av koldioxidminskningen i enlighet med artikel 11 ska det oberoende och certifierade organet, på begäran av tillverkaren, utarbeta en rapport om samverkan mellan flera miljöinnovationer som används i en typ, variant eller version av ett fordon.

Rapporten ska ange minskningen av koldioxid från de olika miljövänliga innovationerna med hänsyn till effekterna av samverkan.

4. Kontrollrapporten får begränsas till att endast omfatta de testprotokoll som avses i punkt 2 andra stycket, där den sökande grundar sin ansökan på data och antaganden som redan har godkänts av kommissionen eller ingår i de riktlinjer som avses i artikel 6.2.

Artikel 8

Demonstration av koldioxidutsläpp

1. Följande koldioxidutsläpp ska demonstreras för ett antal fordon som är representativa för de enskilda fordon som anges i enlighet med artikel 4.2 d:

- a) De koldioxidutsläpp från jämförelsefordonet och från miljöinnovationsfordonet (som använder den innovativa tekniken) som uppstår till följd av tillämpningen av den metod som avses i artikel 4.2 e.
- b) De koldioxidutsläpp från jämförelsefordonet och från miljöinnovationsfordonet (som använder den innovativa tekniken) som uppstår till följd av tillämpningen av den standardiserade testcykel som avses i artikel 12.2 c i förordning (EU) nr 510/2011.

Demonstrationen av koldioxidutsläppen i enlighet med leden a och b i första punkten ska utföras under testförhållanden som är identiska för samtliga tester.

2. Den totala utsläppsminskningen för ett enskilt fordon ska vara skillnaden mellan de utsläpp som demonstreras enligt punkt 1 första stycket led a.

Om det finns en skillnad mellan de utsläpp som demonstreras enligt punkt 1 första stycket led b ska denna skillnad dras från den totala minskningen som demonstreras enligt punkt 1 första stycket led a.

Artikel 9

Kriterier för berättigande

1. Minimivån för den minskning som uppnås genom den innovativa tekniken ska vara 1 g koldioxid/km. Denna tröskel ska anses uppnådd om den totala minskningen för den innovativa tekniken, eller innovationspaketet, visad i enlighet med artikel 8.2, är 1 g koldioxid/km eller mer.

2. Om den totala minskningen för en innovativ teknik inte innehåller någon minskning som visats i den standardiserade testcykeln i enlighet med artikel 8.2, anses den innovativa tekniken, eller innovationspaketet inte omfattas av den standardiserade testcykeln.

3. Den tekniska beskrivningen av den innovativa tekniken som avses i artikel 4.2 b ska innehålla den detaljerade information som behövs för att visa att teknikens förmåga att minska koldioxidutsläppen inte är beroende av inställningar och val som inte kan kontrolleras av den sökande.

Om beskrivningen bygger på antaganden ska dessa antaganden kunna kontrolleras och de ska grunda sig på tydliga och oberoende statistiska uppgifter som stöder dem och deras tillämplighet i hela unionen.

Artikel 10

Bedömning av en miljöinnovationsansökan

1. När en ansökan har tagits emot ska kommissionen offentliggöra en sammanfattande beskrivning av den innovativa tekniken och de testmetoder som avses i artikel 4.2 c.

2. Kommissionen ska bedöma ansökan och, inom nio månader från mottagandet av en fullständig ansökan, godkänna den innovativa tekniken som en miljöinnovation tillsammans med testmetoden, om den inte har några invändningar mot huruvida tekniken har rätt att betraktas som miljöinnovation eller om testmetodens lämplighet.

Beslutet att godkänna den innovativa tekniken som en miljöinnovation ska innehålla de uppgifter som krävs för att intyga koldioxidminskningarna i enlighet med artikel 11 i denna förordning, med förbehåll för tillämpningen av de undantag från allmänhetens rätt till tillgång till handlingar som anges i förordning (EG) nr 1049/2001.

3. Kommissionen får föreskriva ändringar av den föreslagna testmetoden eller kräva att en annan godkänd testmetod än den som föreslås av sökanden ska användas. Den sökande ska höras om den föreslagna ändringen eller valet av testmetod.

4. Bedömningsperioden kan förlängas med fem månader om kommissionen anser att ansökan inte kan bedömas ordentligt inom bedömningsperioden på nio månader på grund av den innovativa teknikens och den tillhörande testmetodens komplexitet eller på grund av ansökans storlek och innehåll.

Om bedömningsperioden ska förlängas ska kommissionen underrätta sökanden inom 40 dagar efter mottagandet av ansökan.

Artikel 11

Intyg om koldioxidminskningar från miljöinnovationer

1. En tillverkare som vill dra nytta av en minskning av sina genomsnittliga koldioxidutsläpp för att uppfylla sitt specifika utsläppsmål med hjälp av koldioxidminskningar från en miljöinnovation ska till en godkännandemyndighet i enlighet med direktiv 2007/46/EG lämna in en ansökan om EG-typgodkännandeintyg för det färdigbyggda fordonet eller icke färdigbyggda fordon som är utrustat med miljöinnovationen. Ansökan om ett intyg ska, förutom de dokument som innehåller de nödvändiga uppgifter som anges i artikel 6 i direktiv 2007/46/EG, hänvisa till kommissionens beslut att godkänna en miljöinnovation i enlighet med artikel 10.2 i denna förordning.

2. Den intygade koldioxidminskning från miljöinnovationen som demonstreras i enlighet med artikel 8 i den här förordningen ska anges separat i både typgodkännandedokumentationen och intyget om överensstämmelse i enlighet med direktiv 2007/46/EG, på grundval av tester som genomförs av tekniska tjänster i enlighet med artikel 11 i det direktivet, med användning av den godkända testmetoden.

Om den minskning av koldioxid som uppnås med hjälp av en miljöinnovation för en viss typ, variant eller version ligger under det tröskelvärde som anges i artikel 9.1, ska minskningen inte intygas.

3. Om fordonet är utrustat med fler än en miljöinnovation ska minskningen av koldioxid demonstreras separat för varje miljöinnovation i enlighet med det förfarande som anges i artikel 8.1. Den summa av de resulterande minskningar som fastställs i enlighet med artikel 8.2 för varje miljöinnovation ger den totala koldioxidminskningen för certifiering av fordonet.

4. Om samverkan mellan flera miljöinnovationer som används i ett fordon inte kan uteslutas på grund av att de är uppenbart olika till sin natur, ska tillverkaren ange detta i ansökan till godkännandemyndigheten och tillhandahålla en rapport från det oberoende och certifierade organet om hur samverkan påverkar de minskningar som uppnås med hjälp av fordonets miljöinnovationer enligt artikel 7.3.

Om de totala minskningarna på grund av denna samverkan är mindre än 1 g koldioxid/km gånger antalet miljöinnovationer ska man endast ta hänsyn till de minskningar som uppfyller kriteriet i artikel 9.1 vid beräkningen av den totala minskningen i enlighet med punkt 3 i denna artikel.

Artikel 12

Översyn av intyg

1. Kommissionen ska se till att de intyg och minskningar av koldioxid som är kopplade till enskilda fordon kontrolleras på *ad hoc*-basis.

Om kommissionen upptäcker att det finns en skillnad mellan den intygade koldioxidminskningen och den minskning som den har uppmätt med hjälp av relevanta testmetoder, ska kommissionen underrätta tillverkaren om detta.

Tillverkaren får inom 60 dagar efter mottagandet av anmälan lämna in uppgifter till kommissionen som styrker riktigheten av den intygade koldioxidminskningen. På begäran av kommissionen ska den rapport om samverkan mellan olika miljöinnovationer som avses i artikel 7.3 tillhandahållas.

2. Om de uppgifter som avses i punkt 1 inte lämnas inom den angivna tidsperioden, eller om kommissionen finner att uppgifterna inte är tillräckliga som bevis, får kommissionen besluta att inte beakta den intygade koldioxidminskningen vid beräkningen av tillverkarens genomsnittliga specifika utsläpp för det följande kalenderåret.
3. En tillverkare vars intygade koldioxidbesparingar inte längre beaktas kan ansöka om ett nytt intyg för de berörda fordonen i enlighet med förfarandet i artikel 11.

Artikel 13

Utlämnande av information

En sökande som begär att uppgifter som lämnas in enligt denna förordning ska behandlas konfidentiellt måste motivera varför något av de undantag som avses i artikel 4 i förordning (EG) nr 1049/2001 ska tillämpas.

Artikel 14

Ikraftträdande

Denna förordning träder i kraft den tjugonde dagen efter det att den har offentliggjorts i *Europeiska unionens officiella tidning*.

Denna förordning är till alla delar bindande och direkt tillämplig i alla medlemsstater.

Utfärdad i Bryssel den 25 april 2014.

På kommissionens vägnar
José Manuel BARROSO
Ordförande
