

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESFORORDNING (EU) Nr. 725/2011

af 25. juli 2011

om indførelse af en procedure for godkendelse og certificering af innovative teknologier til nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler i henhold til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 443/2009 af 23. april 2009 om fastsættelse af præstationsnormer for nye personbilers emissioner inden for Fællesskabets integrerede tilgang til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer⁽¹⁾, særlig artikel 12, stk. 2, og

ud fra følgende betragtninger:

(1) For at fremme udvikling og hurtig udbredelse af nye og avancerede køretøjsteknologier til nedbringelse af CO₂-emissionerne giver forordning (EF) nr. 443/2009 fabrikanter og leverandører mulighed for at ansøge om godkendelse af visse innovative teknologier, der bidrager til at nedbringe CO₂-emissionerne fra personbiler. Det er derfor nødvendigt at præcisere kriterierne for at fastslå, hvilke teknologier, der bør komme i betragtning som miljøinnovationer i henhold til nævnte forordning.

(2) Ifølge artikel 12, stk. 2, litra c), i forordning (EF) nr. 443/2009, kan teknologier, der indgår i Unionens integrerede tilgang som beskrevet i Kommissionens meddelelse af 7. februar 2007 med titlen »Resultater af revisionen af Fællesskabets strategi for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler og lette erhvervskøretøjer»⁽²⁾ og i Kommissionens meddelelse af 7. februar 2007 med titlen »En konkurrencevenlig lovramme for automobiler i det 21. århundrede»⁽³⁾, og som er blevet reguleret i EU-retten, eller andre teknologier, der er obligatoriske i henhold til EU-retten, ikke komme i betragtning som miljøinnovationer i henhold til nævnte forordning. Disse teknologier omfatter dæktryksovervågnings-systemer, rullemodstand for dæk og gearskifteindikatorer, der falder ind under anvendelsesområdet for Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 661/2009 af 13. juli 2009 om krav til typegodkendelse for den generelle sikkerhed af motorkøretøjer, påhængskøretøjer dertil samt systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer⁽⁴⁾ og, for så vidt angår

rullemodstand for dæk, Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1222/2009 af 25. november 2009 om mærkning af dæk for så vidt angår brændstoffektivitet og andre vigtige parametre⁽⁵⁾.

(3) En teknologi, der allerede i nogen tid har været almindelig tilgængelig på markedet, kan ikke anses for innovativ i henhold til artikel 12 i forordning (EF) nr. 443/2009 og bør ikke komme i betragtning som en miljøinnovation. For at skabe de rette incitamenter er det hensigtsmæssigt at begrænse en teknologis markedsindtrængningsgrad til graden for nichesegmentet som defineret i artikel 11, stk. 4, i forordning (EF) nr. 443/2009 og at anvende år 2009 som udgangspunkt. Disse tærskelværdier bør senest revideres i 2015.

(4) For at fremme teknologier med det største potentiale for nedbringelse af CO₂-emissionerne fra personbiler, og især udviklingen af innovative fremdriftsteknologier, bør kun de teknologier komme i betragtning, som er væsentlige for køretøjets transportfunktion og i betydelig grad bidrager til at forbedre køretøjets samlede energiforbrug. Teknologier, der kun bidrager til dette formål eller tager sigte på at forbedre førerens eller passagerernes komfort, bør ikke komme i betragtning.

(5) I henhold til forordning (EF) nr. 443/2009 kan ansøgninger indgives af både fabrikanter og leverandører. Ansøgningen bør indeholde den nødvendige dokumentation for, at alle kriterierne for at komme i betragtning er opfyldt, herunder en metodologi til at måle CO₂-besparelserne ved den innovative teknologi.

(6) CO₂-besparelserne ved en miljøinnovation bør kunne måles med en tilfredsstillende nøjagtighedsgrad. Denne nøjagtighed kan kun opnås, når besparelserne er på 1 g CO₂/km eller derover.

(7) Når CO₂-besparelserne ved en teknologi afhænger af førerens adfærd eller af andre faktorer, som ansøgeren ikke har kontrol over, bør denne teknologi i princippet ikke komme i betragtning som en miljøinnovation, medmindre det på grundlag af stærke og uafhængige statistiske beviser er muligt at fremsætte verificerbare antagelser om gennemsnitsførerens adfærd.

⁽¹⁾ EUT L 140 af 5.6.2009, s. 1.

⁽²⁾ KOM(2007) 19 endelig.

⁽³⁾ KOM(2007) 22 endelig.

⁽⁴⁾ EUT L 200 af 31.7.2009, s. 1.

⁽⁵⁾ EUT L 342 af 22.12.2009, s. 46.

- (8) Den standardprøvecyklus, der anvendes til typegodkendelsesmåling af CO₂-emissionerne fra et køretøj, påviser ikke alle de besparelser, der kan tilskrives bestemte teknologier. For at skabe de rette incitament til innovation bør kun de besparelser, der ikke dækkes af standardprøvecyklussen, tages i betragtning ved beregningen af de samlede CO₂-besparelser.
- (9) Når CO₂-besparelserne skal påvises, bør der foretages en sammenligning mellem de samme køretøjer med og uden miljøinnovationen. Prøvningsmetodologien bør omfatte målinger, der kan verificeres, gentages og sammenlignes. For at sikre ensartede spilleregler, og fordi der ikke findes en aftalt og mere realistisk kørecyklus, bør køremønstret i den nye europæiske kørecyklus som anført i Kommissionens forordning (EF) nr. 692/2008 af 18. juli 2008 om gennemførelse og ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 715/2007 om typegodkendelse af motorkøretøjer med hensyn til emissioner fra lette personbiler og erhvervskøretøjer (Euro 5 og Euro 6) og om adgang til reparations- og vedligeholdelsesinformationer om køretøjer⁽¹⁾ anvendes som en fælles reference. Prøvningsmetodologien bør være baseret på målinger på et chassisdynamometer eller på modellering eller simulering, når sådanne metodologier ville give bedre og mere nøjagtige resultater.
- (10) Kommissionen bør udarbejde retningslinjer for udarbejdelsen af ansøgningen og for prøvningsmetodologierne og regelmæssigt opdatere dem for at tage hensyn til erfaringer indhøstet i forbindelse med vurderingen af forskellige ansøgninger.
- (11) I henhold til forordning (EF) nr. 443/2009 skal ansøgningen være ledsaget af en verifikationsrapport udarbejdet af et uafhængigt og godkendt organ. Dette organ skal være en teknisk tjeneste af kategori A eller B som omhandlet i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/46/EF af 5. september 2007 om fastlæggelse af en ramme for godkendelse af motorkøretøjer og påhængskøretøjer dertil samt af systemer, komponenter og separate tekniske enheder til sådanne køretøjer⁽²⁾. For at sikre organets uafhængighed bør tekniske tjenester, der udpeges i overensstemmelse med artikel 41, stk. 6, i nævnte direktiv, imidlertid ikke anses for et uafhængigt og godkendt organ i betydningen i denne forordning. Organet bør foruden verifikationsrapporten fremlægge relevant dokumentation for sin uafhængighed af ansøgeren.
- (12) For at sikre en effektiv registrering og overvågning af de specifikke besparelser for de enkelte køretøjer bør besparelserne certificeres som led i typegodkendelsen af et køretøj, og de samlede besparelser bør indføres i typeattesten i overensstemmelse med direktiv 2007/46/EF.
- (13) Kommissionen bør have mulighed for på ad hoc-grundlag at verificere de certificerede samlede besparelser for de enkelte køretøjer. Når det er klart, at de certificerede besparelser ikke svarer til omfanget af de besparelser, der følger af afgørelsen om at godkende en teknologi som en miljøinnovation, bør Kommissionen kunne se bort fra de certificerede CO₂-besparelser ved beregningen af de gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner. Fabrikanten bør imidlertid i et begrænset tidsrum få mulighed for at påvise, at de certificerede værdier er nøjagtige.
- (14) For at sikre en gennemsigtig ansøgningsprocedure bør der foreligge et offentligt tilgængeligt resumé af ansøgningerne om godkendelse af innovative teknologier og af prøvningsmetodologierne. Når prøvningsmetodologierne er godkendt, bør de være offentligt tilgængelige. De undtagelser fra retten til aktindsigt, der er anført i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1049/2001 af 30. maj 2001 om aktindsigt i Europa-Parlamentets, Rådets og Kommissionens dokumenter⁽³⁾, finder anvendelse i nødvendigt omfang.
- (15) I henhold til artikel 13, stk. 3, i forordning (EF) nr. 443/2009 godkendes innovative teknologier ikke længere i henhold til den procedure, der er anført i nævnte forordning, fra datoen for en revideret CO₂-emissionsmålingsprocedures ikrafttræden. For at sikre en passende udfasning af de kreditter for miljøinnovationer, der er godkendt i henhold til denne forordning, bør denne forordning revideres senest i 2015.
- (16) Foranstaltningerne i denne forordning er i overensstemmelse med udtalelse fra Udvalget for Klimaændringer —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

Artikel 1

Genstand

I denne forordning fastsættes den procedure, der skal følges ved anmodning om, og vurdering, godkendelse og certificering af innovative teknologier, som nedbringer CO₂-emissionerne fra personbiler i henhold til artikel 12 i forordning (EF) nr. 443/2009.

Artikel 2

Anvendelsesområde

1. Enhver teknologi, der falder ind under anvendelsesområdet for følgende foranstaltninger, som er omfattet af den integrerede tilgang, der henvises til i artikel 1 i forordning (EF) nr. 443/2009, anses ikke for innovative teknologier:

- a) effektivitetsforbedringer i luftkonditioneringsanlæg

⁽¹⁾ EUT L 199 af 28.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUT L 263 af 9.10.2007, s. 1.

⁽³⁾ EFT L 145 af 31.5.2001, s. 43.

- b) dæktryksovervågningssystemer, der falder ind under anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 661/2009
- c) rullemodstand for dæk, der falder ind under anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 661/2009 og forordning (EF) nr. 1222/2009
- d) gearskiftindikatorer, der falder ind under anvendelsesområdet for forordning (EF) nr. 661/2009
- e) brug af biobrændstoffer.

2. En ansøgning kan indgives i henhold til denne forordning med hensyn til teknologi, forudsat at følgende betingelser er opfyldt:

- a) Den er monteret i højst 3 % af alle nyregistrerede personbiler i 2009.
- b) Den vedrører dele, som er væsentlige for køretøjets effektive drift og er forenelig med direktiv 2007/46/EF.

Artikel 3

Definitioner

Ud over definitionerne i artikel 2 og 3 i forordning (EF) nr. 443/2009 anvendes følgende definitioner:

- a) »innovativ teknologi«: en teknologi eller en kombination af teknologier med næsten samme tekniske egenskaber og karakteristika, hvor CO₂-besparelserne kan påvises ved hjælp af en prøvningsmetodologi, og hvor hver af de individuelle teknologier, der udgør kombinationen, falder ind under det anvendelsesområde, der er angivet i artikel 2
- b) »leverandør«: fabrikanten af en innovativ teknologi, som er ansvarlig for at sikre produktionens overensstemmelse, dennes autoriserede repræsentant i Unionen eller importøren
- c) »ansøger«: den fabrikant eller leverandør, der indgiver en ansøgning om godkendelse af en innovativ teknologi som miljøinnovation
- d) »miljøinnovation«: en innovativ teknologi ledsaget af en prøvningsmetodologi, der er godkendt af Kommissionen i overensstemmelse med denne forordning
- e) »uafhængigt og certificeret organ«: en teknisk tjeneste af kategori A eller kategori B som omhandlet i artikel 41, stk. 3, litra a) og b), i direktiv 2007/46/EF, der opfylder kravene i artikel 42 i nævnte direktiv, med undtagelse af tekniske tjenester udpeget i overensstemmelse med artikel 41, stk. 6, i nævnte direktiv.

Artikel 4

Ansøgning

1. En ansøgning om godkendelse af en innovativ teknologi som miljøinnovation forelægges skriftligt for Kommissionen. Ansøgningen og al støttedokumentationen forelægges via e-mail eller elektronisk databærer eller uploades på en server, som administreres af Kommissionen. Den skriftlige ansøgning skal indeholde en liste over støttedokumentationen.

2. En ansøgning skal indeholde følgende:

- a) ansøgers kontaktoplysninger
- b) en beskrivelse af den innovative teknologi og den måde, hvorpå den er monteret på et køretøj, herunder bevis for, at teknologien falder ind under det anvendelsesområde, der er angivet i artikel 2
- c) en kortfattet beskrivelse — som offentliggøres, når ansøgningen indgives til Kommissionen — af den innovative teknologi, herunder detaljerede oplysninger, som underbygger, at betingelserne i artikel 2, stk. 2, er opfyldt, og af den prøvningsmetodologi, der henvises til i litra e) i nærværende stykke
- d) en skønnet angivelse af de individuelle køretøjer, der kan eller er beregnet til at blive udstyret med den innovative teknologi, og de skønnede nedbringelser af CO₂-emissionerne for disse køretøjer ved hjælp af den innovative teknologi
- e) en metodologi, der skal anvendes til at påvise CO₂-emissionsreduktionerne ved den innovative teknologi, eller en henvisning til en sådan metodologi, hvis den allerede er godkendt af Kommissionen
- f) bevis for, at:
 - i) den emissionsreduktion, der opnås ved hjælp af den innovative teknologi, opfylder den tærskelværdi, der er angivet i artikel 9, stk. 1, idet der tages hensyn til en eventuel indtrådt forringelse af teknologien
 - ii) den innovative teknologi ikke er omfattet af de CO₂-målinger i standardprøvecykklussen, der henvises til i artikel 12, stk. 2, litra c), i forordning (EF) nr. 443/2009, som angivet i artikel 9, stk. 2, i nærværende forordning
 - iii) ansøgeren er ansvarlig for CO₂-emissionsreduktionen ved den innovative teknologi som angivet i artikel 9, stk. 3
- g) en verifikationsrapport fra et uafhængigt og godkendt organ som angivet i artikel 7.

Artikel 5

Basiskøretøj og miljøinnovativt køretøj

1. Med henblik på den påvisning af CO₂-emissioner, der henvises til i artikel 8, udpeger ansøgeren:

- a) et miljøinnovativt køretøj, der er udstyret med den innovative teknologi
- b) et basiskøretøj, der ikke er udstyret med den innovative teknologi, men i alle andre henseender er identisk med det miljøinnovative køretøj.

2. Hvis ansøgeren mener, at de oplysninger, der henvises til i artikel 8 og 9, kan påvises uden brug af et basiskøretøj og et miljøinnovativt køretøj som omhandlet i stk. 1 i denne artikel, skal ansøgningen indeholde de nødvendige oplysninger som begrundelse for denne konklusion og en metodologi, der giver tilsvarende resultater.

Artikel 6

Prøvningsmetodologi

1. Den prøvningsmetodologi, der henvises til i artikel 4, stk. 2, litra e), skal give resultater, der kan verificeres, gentages og sammenlignes. Den skal på en realistisk måde og med stor statistisk signifikans kunne påvise den innovative teknologis fordele med hensyn til CO₂-emissioner og eventuelt tage hensyn til interaktionen med andre miljøinnovationer.

2. Kommissionen offentliggør retningslinjer for udarbejdelsen af prøvningsmetodologier for forskellige potentielle innovative teknologier, som opfylder kriterierne i stk. 1.

Artikel 7

Verifikationsrapport

1. Den verifikationsrapport, der henvises til i artikel 4, stk. 2, litra g), udarbejdes af et uafhængigt og godkendt organ, som ikke er en del af ansøgeren eller på anden måde være knyttet dertil.

2. Med henblik på verifikationsrapporten skal det uafhængige og godkendte organ:

- a) kontrollere, at de kriterier for at komme i betragtning, der er angivet i artikel 2, stk. 2, er opfyldt
- b) kontrollere, at de informationer, der afgives i overensstemmelse med artikel 4, stk. 2, litra f), opfylder kriterierne i artikel 9
- c) kontrollere, at den prøvningsmetodologi, der henvises til i artikel 4, stk. 2, litra e), egner sig til certificering af CO₂-besparelserne ved den innovative teknologi for de relevante køretøjer, der henvises til i artikel 4, stk. 2, litra d), og opfylder minimumskraverne i artikel 6, stk. 1

d) kontrollere, at den innovative teknologi er forenelig med relevante krav til typegodkendelsen af køretøjet

e) erklære, at det opfylder kravet i stk. 1 i denne artikel.

3. Med henblik på certificeringen af CO₂-besparelserne i overensstemmelse med artikel 11 skal det uafhængige og godkendte organ på anmodning af fabrikanten udarbejde en rapport om interaktionen mellem flere miljøinnovationer, der anvendes i en type, variant eller udgave af et køretøj.

Rapporten skal angive CO₂-besparelserne ved de forskellige miljøinnovationer under hensyntagen til virkningen af interaktionen.

Artikel 8

Påvisning af CO₂-emissioner

1. Følgende CO₂-emissioner påvises for et antal køretøjer, som er repræsentative for de individuelle køretøjer, der er angivet i overensstemmelse med artikel 4, stk. 2, litra d):

- a) CO₂-emissionerne fra basiskøretøjet og fra det miljøinnovative køretøj med den innovative teknologi i brug som resultat af anvendelsen af den metodologi, der henvises til i artikel 4, stk. 2, litra e)
- b) CO₂-emissionerne fra basiskøretøjet og fra det miljøinnovative køretøj med den innovative teknologi i brug som resultat af anvendelsen af den standardprøvecyklus, der henvises til i artikel 12, stk. 2, litra c), i forordning (EF) nr. 443/2009.

Påvisningen af CO₂-emissionerne i overensstemmelse med stk. 1, litra a) og b), foretages under prøvningsforhold, der er identiske for alle prøvninger.

2. De samlede besparelser for et individuelt køretøj er forskellen mellem de emissioner, der er påvist i overensstemmelse med stk. 1, litra a).

Såfremt der er en forskel mellem de emissioner, der er påvist i overensstemmelse med stk. 1, litra b), trækkes denne forskel fra de samlede besparelser, der er påvist i overensstemmelse med stk. 1, litra a).

Artikel 9

Kriterier for at kunne komme i betragtning

1. Den minimumsreduktion, der opnås med den innovative teknologi, skal være 1 g CO₂/km eller derover. Denne tærskelværdi anses for at være nået, når de samlede besparelser for den innovative teknologi, der er påvist i overensstemmelse med artikel 8, stk. 2, er 1 g CO₂/km eller derover.

2. Såfremt de samlede besparelser for en innovativ teknologi ikke omfatter eventuelle besparelser, der er påvist under standardprøvecyklussen i overensstemmelse med artikel 8, stk. 2, anses den innovative teknologi for ikke at være omfattet af standardprøvecyklussen.

3. Den tekniske beskrivelse af den innovative teknologi, der henvises til i artikel 4, stk. 2, litra b), skal indeholde de detaljerede oplysninger, som er nødvendige for at påvise, at teknologiens CO₂-reducerende kapacitet ikke afhænger af parametre eller valg, som ansøgeren ikke har kontrol over.

Såfremt beskrivelsen er baseret på antagelser, skal disse antagelser kunne verificeres og være baseret på et solidt og uafhængigt statistisk materiale, der støtter dem og deres anvendelsesmuligheder i hele Unionen.

Artikel 10

Vurdering af en ansøgning vedrørende en miljøinnovation

1. Når Kommissionen modtager en ansøgning, offentliggøres den en kortfattet beskrivelse af den innovative teknologi og prøvningsmetodologien som omhandlet i artikel 4, stk. 2, litra c).

2. Kommissionen vurderer ansøgningen, og senest ni måneder efter modtagelsen af en fuldstændig ansøgning godkender Kommissionen den innovative teknologi som en miljøinnovation sammen med prøvningsmetodologien, medmindre der gøres indsigelse med hensyn til teknologiens berettigelse eller prøvningsmetodologiens relevans.

Afgørelsen om at godkende den innovative teknologi som en miljøinnovation skal indeholde de informationer, som er nødvendige for certificering af CO₂-besparelserne i overensstemmelse med artikel 11, dog med forbehold af anvendelsen af de undtagelser fra retten til aktindsigt, der er nærmere angivet i forordning (EF) nr. 1049/2001.

3. Kommissionen kan foreskrive tilpasninger af den foreslåede prøvningsmetodologi eller kræve, at der anvendes en anden godkendt prøvningsmetodologi end den, der foreslås af ansøgeren. Ansøgeren høres om den foreslåede tilpasning eller valget af prøvningsmetodologi.

4. Vurderingsperioden kan forlænges med fem måneder, hvis Kommissionen mener, at ansøgningen ikke kan vurderes på en passende måde inden for vurderingsperioden på ni måneder som følge af den innovative teknologis og den ledsagende prøvningsmetodologis kompleksitet eller som følge af ansøgningens omfang og indhold.

Hvis vurderingsperioden skal forlænges, underretter Kommissionen ansøgeren senest 40 dage efter modtagelsen af ansøgningen.

Artikel 11

Certificering af CO₂-besparelser ved miljøinnovationer

1. En fabrikant, der ønsker at udnytte en reduktion af sine gennemsnitlige specifikke CO₂-emissioner med det formål at opfylde sit specifikke emissionsmål ved hjælp af CO₂-besparelserne ved en miljøinnovation, skal ansøge en godkendende myndighed i henhold til direktiv 2007/46/EF om en EF-typegodkendelsesattest for det køretøj, der er udstyret med miljøinnovationen. Ansøgningen om en attest skal foruden de dokumenter med de nødvendige oplysninger, der er nærmere angivet i artikel 6 i direktiv 2007/46/EF, indeholde en henvisning til Kommissionens afgørelse om at godkende en miljøinnovation i overensstemmelse med artikel 10, stk. 2, i denne forordning.

2. De certificerede CO₂-besparelser ved miljøinnovationen, som er påvist i overensstemmelse med artikel 8 i denne forordning, angives særskilt i både dokumentationen for typegodkendelsen og typeattesten i overensstemmelse med direktiv 2007/46/EF på grundlag af de prøvninger, der er foretaget af de tekniske tjenester i overensstemmelse med artikel 11 i nævnte direktiv ved hjælp af den godkendte prøvningsmetodologi.

Såfremt CO₂-besparelserne ved en miljøinnovation for en bestemt type, variant eller udgave ligger under den tærskelværdi, der er angivet i artikel 9, stk. 1, certificeres besparelserne ikke.

3. Såfremt køretøjet er udstyret med mere end en enkelt miljøinnovation, påvises CO₂-besparelserne særskilt for hver miljøinnovation i overensstemmelse med proceduren i artikel 8, stk. 1. Summen af de deraf følgende besparelser, som er påvist i overensstemmelse med artikel 8, stk. 2, for hver miljøinnovation, udgør de samlede CO₂-besparelser med henblik på certificeringen af dette køretøj.

4. Såfremt interaktion mellem flere miljøinnovationer, der er monteret på et køretøj, ikke kan udelukkes på grund af deres klart forskellige karakter, skal fabrikanten angive dette i ansøgningen til den godkendende myndighed og forelægge en rapport fra det uafhængige og godkendte organ om, hvordan interaktionen påvirker de besparelser, der opnås ved miljøinnovationerne i køretøjet, jf. artikel 7, stk. 3.

Såfremt denne interaktion medfører, at de samlede besparelser er mindre end 1 g CO₂/km gange antallet af miljøinnovationer, tages der kun hensyn til de besparelser, der opfylder tærskelværdien i artikel 9, stk. 1, ved beregningen af de samlede besparelser i overensstemmelse med stk. 3 i nærværende artikel.

Artikel 12

Gennemgang af certificeringerne

1. Kommissionen sikrer, at de certificeringer og CO₂-besparelser, der er forbundet med de enkelte køretøjer, verificeres på et *ad hoc*-grundlag.

Såfremt Kommissionen finder, at der er en forskel mellem de certificerede CO₂-besparelser og de besparelser, den har verificeret ved hjælp af den eller de relevante prøvningsmetodologier, underretter den fabrikanten herom.

Fabrikanten kan inden 60 dage efter modtagelsen af underretningen indsende dokumentation til Kommissionen, som beviser nøjagtigheden af de certificerede CO₂-besparelser. På anmodning af Kommissionen fremlægges rapporten om interaktionen mellem forskellige miljøinnovationer som omhandlet i artikel 7, stk. 3.

2. Såfremt den dokumentation, der henvises til i stk. 1, ikke forelægges inden for den angivne frist, eller hvis Kommissionen finder, at dokumentationen ikke er tilfredsstillende, kan Kommissionen træffe afgørelse om ikke at tage hensyn til de verificerede CO₂-besparelser ved beregningen af fabrikantens gennemsnitlige specifikke emissioner for det følgende kalenderår.

3. En fabrikant, hvis certificerede CO₂-besparelser ikke længere tages i betragtning, kan ansøge om en ny certificering for de pågældende køretøjer i overensstemmelse med proceduren i artikel 11.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

Udfærdiget i Bruxelles, den 25. juli 2011.

Artikel 13

Udbredelse af oplysninger

En ansøger, som anmoder om fortrolig behandling af oplysninger, der er afgivet i henhold til denne forordning, skal begrunde, hvorfor undtagelserne i artikel 4 i forordning (EF) nr. 1049/2001 finder anvendelse.

Artikel 14

Revision

Denne forordning og de miljøinnovationer, der er godkendt i henhold til denne forordning, revideres senest den 31. december 2015.

Artikel 15

Ikrafttræden

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

På Kommissionens vegne
José Manuel BARROSO
Formand