

VYKONÁVACIE NARIADENIE KOMISIE (EÚ) č. 725/2011

z 25. júla 2011,

ktorým sa ustanovuje proces schvaľovania a certifikácie inovačných technológií na znižovanie emisií CO₂ z osobných automobilov podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 z 23. apríla 2009, ktorým sa stanovujú výkonové emisné normy nových osobných automobilov ako súčasť integrovaného prístupu Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z ľahkých úžitkových vozidiel⁽¹⁾, a najmä na jeho článok 12 ods. 2,

keďže:

(1) S cieľom podporovať rozvoj a rýchle zavádzanie nových a dokonalejších automobilových technológií znižujúcich emisie CO₂ sa nariadením (ES) č. 443/2009 poskytuje výrobcovi a dodávateľovi možnosť požiadať o schválenie určitých inovačných technológií, ktoré prispievajú k zníženiu emisií CO₂ osobných automobilov. Je preto potrebné objasniť kritériá, ktorými sa určí, ktoré technológie by sa mali podľa uvedeného nariadenia uznať za ekologické inovácie.

(2) Technológie, ktoré sú súčasťou integrovaného prístupu Únie, ktorý je opísaný v oznámení Komisie zo 7. februára 2007 nazvanom Výsledky preskúmania stratégie Spoločenstva na zníženie emisií CO₂ z osobných automobilov a ľahkých komerčných vozidiel⁽²⁾ a v oznámení Komisie zo 7. februára 2007 nazvanom Konkurénčný regulačný rámec pre automobilový priemysel 21. storočia⁽³⁾ a ktorý bol upravený v práve Únie, alebo iné technológie, ktoré sú povinné na základe práva Únie, sa podľa článku 12 ods. 2 písm. c) nariadenia (ES) č. 443/2009 neuznávajú za ekologické inovácie podľa uvedeného nariadenia. Medzi tieto technológie patrí systém monitorovania tlaku v pneumatikách, valivý odpor pneumatík a ukazovatele radenia prevodových stupňov, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 z 13. júla 2009 o požiadavkách typového schvaľovania na všeobecnú bezpečnosť motorových vozidiel, ich prípojných vozidiel a systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá⁽⁴⁾ a, pokiaľ ide o valivý odpor pneumatík,

do rozsahu pôsobnosti nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 z 25. novembra 2009 o označovaní pneumatík vzhľadom na palivovú úspornosť a iné základné parametre⁽⁵⁾.

(3) Technológiu, ktorá už je určitý čas vo veľkej miere k dispozícii na trhu, nemožno uznať za inovačnú v zmysle článku 12 nariadenia (ES) č. 443/2009 a nemala by sa uznať ako ekologická inovácia. S cieľom vytvoriť správne stimuly je vhodné obmedziť úroveň preniknutia technológie na trh na úroveň špecializovaného segmentu podľa článku 11 ods. 4 nariadenia (ES) č. 443/2009 a použiť rok 2009 ako referenčný rok. Uvedené prahové hodnoty by sa mali preskúmať najneskôr v roku 2015.

(4) S cieľom podporovať technológie s najvyšším potenciálom na zníženie emisií CO₂ osobných automobilov a najmä rozvoj inovačných pohonných technológií, by sa mali uznať len tie technológie, ktoré priamo súvisia s prepravnou funkciou vozidla a výrazne prispievajú k celkovému zlepšeniu energetickej spotreby vozidla. Technológie, ktoré sú vzhľadom na tento účel doplnkové alebo ktorých cieľom je zvýšiť pohodlie šoféra alebo pasažierov, by sa uznať nemali.

(5) Podľa nariadenia (ES) č. 443/2009 žiadosti môžu predkladať výrobcovia, ako aj dodávatelia. Žiadosti by mali obsahovať potrebný dôkaz o tom, že kritériá oprávnenosti sú v plnej miere splnené, vrátane metódy merania úspor emisií CO₂ realizovaných prostredníctvom inovačnej technológie.

(6) Úspory emisií CO₂ prostredníctvom ekologických inovácií by sa mali dať merať s uspokojivou mierou presnosti. Túto presnosť možno dosiahnuť len vtedy, ak úspory predstavujú 1 g CO₂/km alebo viac.

(7) V prípade, že úspory emisií CO₂ technológie závisia od správania šoféra alebo iných faktorov, ktoré sú mimo kontroly žiadateľa, uvedená technológia by sa v zásade nemala uznať za ekologickú inováciu, pokiaľ nie je možné na základe presvedčivých a nezávislých štatistických dôkazov formulovať overiteľné hypotézy o správaní priemerného šoféra.

(1) Ú. v. EÚ L 140, 5.6.2009, s. 1.

(2) KOM(2007) 19 v konečnom znení.

(3) KOM(2007) 22 v konečnom znení.

(4) Ú. v. EÚ L 200, 31.7.2009, s. 1.

(5) Ú. v. EÚ L 342, 22.12.2009, s. 46.

- (8) Štandardným testovacím cyklom, ktorý sa používa na meranie emisií CO₂ vozidla pri typovom schvaľovaní, sa nepreukážu všetky úspory, ktoré možno pripísať určitým technológiám. V záujme vytvorenia správnych stimulov pre inováciu by sa pri výpočte celkových úspor emisií CO₂ mali zohľadňovať len tie úspory, ktoré nie sú zachytené pri štandardnom testovacom cykle.
- (9) Na preukázanie úspor emisií CO₂ by sa malo urobiť porovnanie medzi tými istými vozidlami s ekologickou inováciou a bez nej. Testovacia metóda by mala poskytovať overiteľné, zopakovateľné a porovnateľné merania. S cieľom zaistiť rovnaké podmienky zaobchádzania a pretože neexistuje schválený realistickejší jazdný cyklus, mali by sa ako spoločná referencia používať spôsoby jazdy z nového európskeho jazdného cyklu ustanoveného v nariadení Komisie (ES) č. 692/2008 z 18. júla 2008, ktorým sa vykonáva, mení a dopĺňa nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o typovom schvaľovaní motorových vozidiel so zreteľom na emisie ľahkých osobných a úžitkových vozidiel (Euro 5 a Euro 6) a o prístupe k informáciám o opravách a údržbe vozidiel⁽¹⁾. Testovacia metóda by mala byť založená na meraniach na dynamometri podvozku alebo na vytváraní modelov či simulovaní, ak by tieto metódy poskytovali lepšie a presnejšie výsledky.
- (10) Usmernenia týkajúce sa prípravy uplatňovania a testovacích metód by mala poskytnúť Komisia a mali by sa pravidelne aktualizovať, aby sa v nich zohľadnili skúsenosti získané pri hodnotení rôznych žiadostí.
- (11) Podľa nariadenia (ES) č. 443/2009 sa k žiadosti má priložiť osvedčenie o overení od nezávislého a certifikovaného orgánu. Uvedený orgán by mal byť technickou službou kategórie A alebo B, ako sa uvádza v smernici Európskeho parlamentu a Rady 2007/46/ES z 5. septembra 2007, ktorou sa zriaďuje rámec pre typové schválenie motorových vozidiel a ich prípojných vozidiel, systémov, komponentov a samostatných technických jednotiek určených pre tieto vozidlá⁽²⁾. S cieľom zaistiť nezávislosť uvedeného orgánu by sa však za nezávislý a certifikovaný orgán v zmysle tohto nariadenia nemali považovať technické služby určené v súlade s článkom 41 ods. 6 uvedenej smernice. Príslušný orgán by mal spolu s osvedčením o overení poskytnúť relevantný dôkaz o svojej nezávislosti od žiadateľa.
- (12) V záujme zaistenia efektívnej evidencie a monitorovania špecifických úspor jednotlivých vozidiel by úspory mali byť certifikované ako súčasť typového schvaľovania vozidla a celkové úspory by sa mali uviesť na osvedčení o zhode v súlade so smernicou 2007/46/ES.
- (13) Komisia by mala mať možnosť overiť certifikované celkové úspory jednotlivých vozidiel *ad hoc*. V prípade, že je zrejme, že certifikované úspory nezodpovedajú úrovni úspor vyplývajúcej z rozhodnutia o schválení technológie ako ekologickej inovácie, mala by mať Komisia možnosť nezohľadniť tieto certifikované úspory emisií CO₂ pri výpočte priemerných špecifických emisií CO₂. Výrobcom by sa však mala poskytnúť obmedzená lehota, počas ktorej môže preukázať, že certifikované hodnoty sú presné.
- (14) S cieľom zaistiť transparentný proces podávania žiadostí, by mali byť verejnosti k dispozícii súhrnné informácie o žiadostiach o schválenie inovačných technológií a o testovacích metódach. Testovacie metódy by po schválení mali byť verejne dostupné. Výnimky z práva na prístup verejnosti k dokumentom stanoveného v nariadení Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 z 30. mája 2001 o prístupe verejnosti k dokumentom Európskeho parlamentu, Rady a Komisie⁽³⁾ by sa mali uplatňovať tam, kde je to vhodné.
- (15) Podľa článku 13 ods. 3 nariadenia (ES) č. 443/2009 sa inovačné technológie už nebudú schvaľovať postupom ustanoveným v uvedenom nariadení odo dňa začatia uplatňovania revidovaného postupu merania emisií CO₂. S cieľom zaistiť riadne postupné rušenie kreditov spojených s ekologickými inováciami a schválených podľa tohto nariadenia, by sa toto nariadenie malo preskúmať najneskôr v roku 2015.
- (16) Opatrenia ustanovené v tomto nariadení sú v súlade so stanoviskom Výboru pre klimatické zmeny,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Predmet úpravy

V tomto nariadení sa ustanovuje postup, ktorý sa má dodržiavať pri podávaní žiadosti a hodnotení, schvaľovaní a certifikácii inovačných technológií, ktorými sa znižujú emisie CO₂ osobných automobilov podľa článku 12 nariadenia (ES) č. 443/2009.

Článok 2

Rozsah pôsobnosti

1. Žiadna technológia, ktorá patrí do rozsahu pôsobnosti nasledujúcich opatrení, na ktoré sa vzťahuje integrovaný prístup uvedený v článku 1 nariadenia (ES) č. 443/2009, sa nepovažuje za inovatívnu technológiu:

- a) zlepšenie efektívnosti klimatizačných systémov;

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ L 199, 28.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Ú. v. EÚ L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽³⁾ Ú. v. ES L 145, 31.5.2001, s. 43.

- b) systémy monitorovania tlaku v pneumatikách, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 661/2009;
- c) valivý odpor pneumatík, ktorý patrí do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 661/2009 a nariadenia (ES) č. 1222/2009;
- d) ukazovatele radenia prevodových stupňov, ktoré patria do rozsahu pôsobnosti nariadenia (ES) č. 661/2009;
- e) používanie biopalív.

2. Žiadosť podľa tohto nariadenia týkajúca sa určitej technológie sa môže podať za predpokladu, že sú splnené tieto podmienky:

- a) boli ňou vybavené najviac 3 % všetkých nových osobných automobilov zaevidovaných v roku 2009;
- b) týka sa súčiastok, ktoré priamo súvisia s účinným fungovaním vozidla a je v súlade so smernicou 2007/46/ES.

Článok 3

Vymedzenie pojmov

Okrem vymedzení pojmov uvedených v článkoch 2 a 3 nariadenia (ES) č. 443/2009 sa uplatňujú tieto vymedzenia:

- a) „inovačná technológia“ je technológia alebo kombinácia technológií s podobnými technickými vlastnosťami a charakteristikami, pri ktorých možno úspory emisií CO₂ preukázať prostredníctvom jednej testovacej metódy, pričom jednotlivé technológie tvoriace uvedenú kombináciu patria do rozsahu pôsobnosti uvedeného v článku 2;
- b) „dodávateľ“ je výrobca inovačnej technológie zodpovedný za zaistenie zhody výroby alebo jeho oprávnený zástupca v Únii alebo dovozca;
- c) „žiadateľ“ je výrobca alebo dovozca, ktorý podáva žiadosť o schválenie inovačnej technológie ako ekologickej inovácie;
- d) „ekologická inovácia“ je inovačná technológia doplnená o testovaciu metódu, ktorú Komisia schválila v súlade s týmto nariadením;
- e) „nezávislý a certifikovaný orgán“ je technická služba kategórie A alebo kategórie B uvedená v článku 41 ods. 3 písm. a) a b) smernice 2007/46/ES, ktorá spĺňa požiadavky ustanovené v článku 42 uvedenej smernice s výnimkou technických služieb určených v súlade s článkom 41 ods. 6 uvedenej smernice.

Článok 4

Žiadosť

1. Žiadosť o schválenie inovačnej technológie ako ekologickej inovácie sa Komisii predloží písomne. Žiadosť a všetka podporná dokumentácia sa takisto predložia elektronickou poštou alebo na elektronickom dátovom nosiči alebo sa nahrajú na server spravovaný Komisiou. V písomnej žiadosti sa uvedie zoznam podpornej dokumentácie.

2. Žiadosť obsahuje:

- a) podrobné kontaktné údaje žiadateľa;
- b) opis inovačnej technológie a spôsob, akým je nainštalovaná vo vozidle vrátane dôkazu o tom, že technológia patrí do rozsahu pôsobnosti uvedeného v článku 2;
- c) súhrnný opis inovačnej technológie spolu s podrobnými informáciami potvrdzujúcimi, že podmienky ustanovené v článku 2 ods. 2 sú splnené, a testovacej metódy uvedenej v písmene e) tohto odseku, ktorý sa zverejní v čase podania žiadosti Komisii;
- d) odhadovaný orientačný údaj o jednotlivých vozidlách, ktoré môžu byť vybavené inovačnou technológiou alebo sa ňou majú vybaviť a odhadované zníženie emisií CO₂ týchto vozidiel prostredníctvom uvedenej inovačnej technológie;
- e) metódu, ktorá sa má použiť na preukázanie zníženia emisií CO₂ inovačnou technológiou, alebo ak Komisia takú metódu už schválila, odkaz na schválenú metódu;
- f) dôkaz o tom, že:
 - i) znížením emisií, ktoré sa realizuje inovačnou technológiou, sa dosiahne prahová hodnota uvedená v článku 9 ods. 1, pričom sa zohľadní každé zhoršenie technológie, ku ktorému dôjde postupom času;
 - ii) na inovačnú technológiu sa nevzťahuje štandardný testovací cyklus na meranie emisií CO₂ uvedený v článku 12 ods. 2 písm. c) nariadenia (ES) č. 443/2009, ako sa uvádza v článku 9 ods. 2 tohto nariadenia;
 - iii) žiadateľ je zodpovedný za zníženie emisií CO₂ inovačnou technológiou, ako sa uvádza v článku 9 ods. 3;
- g) osvedčenie o overení od nezávislého a certifikovaného orgánu podľa článku 7.

Článok 5

Štandardné vozidlo a vozidlo s ekologickou inováciou

1. Na účely preukázania uvedeného v článku 8 žiadateľ určí:
 - a) vozidlo s ekologickou inováciou, ktoré bude vybavené inovačnou technológiou;
 - b) štandardné vozidlo, ktoré nebude vybavené inovačnou technológiou, ale ktoré sa vo všetkých ostatných aspektoch zhoduje s vozidlom s ekologickou inováciou.
2. Ak žiadateľ usudzuje, že informácie uvedené v článkoch 8 a 9 možno preukázať bez použitia štandardného vozidla a vozidla s ekologickou inováciou, ako sa uvádza v odseku 1 tohto článku, žiadosť obsahuje potrebné podrobné informácie, ktoré odôvodňujú tento záver, a metódu poskytujúcu rovnocenné výsledky.

Článok 6

Testovacia metóda

1. Testovacia metóda uvedená v článku 4 ods. 2 písm. e) poskytne výsledky, ktoré sú overiteľné, zopakovateľné a porovnateľné. Musí byť schopná reálne a štatisticky významne preukázať prínos inovačnej technológie, pokiaľ ide o emisie CO₂, a prípadne zohľadí interakciu s inými ekologickými inováciami.
2. Komisia uverejní usmernenia o príprave testovacích metód pre rozličné potenciálne inovačné technológie, ktoré spĺňajú kritériá uvedené v odseku 1.

Článok 7

Osvedčenie o overení

1. Osvedčenie o overení uvedené v článku 4 ods. 2 písm. g) vystaví nezávislý a certifikovaný orgán, ktorý nemôže byť súčasťou žiadateľa, ani inak prepojený so žiadateľom.
2. Na účely osvedčenia o overení nezávislý a certifikovaný orgán:
 - a) overí, či sú splnené kritériá na uznanie uvedené v článku 2 ods. 2;
 - b) overí, či informácie poskytnuté v súlade s článkom 4 ods. 2 písm. f) spĺňajú kritériá ustanovené v článku 9;
 - c) overí, či testovacia metóda uvedená v článku 4 ods. 2 písm. e) je vhodná na certifikáciu úspor CO₂ prostredníctvom inovačnej technológie v prípade príslušných vozidiel uvedených v článku 4 ods. 2 písm. d) a či spĺňa minimálne požiadavky uvedené v článku 6 ods. 1;

- d) overí, či je inovačná technológia zlučiteľná s príslušnými požiadavkami uvedenými pre typové schvaľovanie vozidla;
- e) vyhlási, že spĺňa požiadavky uvedené v odseku 1 tohto článku.

3. Na účely certifikácie úspor CO₂ v súlade s článkom 11 nezávislý a certifikovaný orgán vypracuje na žiadosť výrobcu správu o interakcii medzi viacerými ekologickými inováciami nainštalovanými do jedného modelu, variantu alebo jednej verzie vozidla.

V správe sa uvedú úspory CO₂ prostredníctvom rôznych ekologických inovácií, pričom sa zohľadní vplyv interakcie.

Článok 8

Preukázanie emisií CO₂

1. Pri určitom počte vozidiel zastupujúcich jednotlivé vozidlá uvedené v súlade s článkom 4 ods. 2 písm. d) sa preukázu tieto emisie CO₂:
 - a) emisie CO₂ štandardného vozidla a vozidla s ekologickou inováciou, ktoré je vybavené fungujúcou inovačnou technológiou, vyplývajúce z metódy uvedenej v článku 4 ods. 2 písm. e);
 - b) emisie CO₂ štandardného vozidla a vozidla s ekologickou inováciou, ktoré je vybavené fungujúcou inovačnou technológiou, vyplývajúce zo štandardného testovacieho cyklu uvedeného v článku 12 ods. 2 písm. c) nariadenia (ES) č. 443/2009.

Preukázanie emisií CO₂ v súlade s písmenami a) a b) prvého pododseku sa vykonajú za testovacích podmienok, ktoré sú pre všetky testy rovnaké.

2. Celkové úspory jednotlivého vozidla predstavujú rozdiel medzi emisiami preukázanými v súlade s odsekom 1 prvým pododsekom písm. a).

Ak je medzi emisiami preukázanými v súlade s odsekom 1 prvým pododsekom písm. b) rozdiel, tento rozdiel sa odpočíta od celkových úspor preukázaných v súlade s odsekom 1 prvým pododsekom písm. a).

Článok 9

Kritériá na uznanie

1. Minimálne zníženie dosiahnuté prostredníctvom inovačnej technológie je 1 g CO₂/km. Uvedená prahová hodnota sa považuje za dosiahnutú, ak celkové úspory dosiahnuté prostredníctvom využitia inovačnej technológie preukázané v súlade s článkom 8 ods. 2 predstavujú 1 g CO₂/km alebo viac.

2. Ak celkové úspory inováčnej technológie nezahŕňajú žiadne úspory preukázané podľa štandardného testovacieho cyklu v súlade s článkom 8 ods. 2, inováčná technológia sa považuje za technológiu, na ktorú sa nevzťahuje štandardný testovací cyklus.

3. Technický opis inováčnej technológie uvedený v článku 4 ods. 2 písm. b) obsahuje potrebné podrobné informácie na preukázanie toho, že výkonnosť tejto technológie, pokiaľ ide o znižovanie CO₂, nezávisí od nastavení ani volieb, ktoré sú mimo kontroly žiadateľa.

Ak je opis založený na hypotézach, tieto hypotézy sú overiteľné a vychádzajú z presvedčivých a nezávislých štatistických dôkazov potvrdzujúcich ich platnosť a uplatniteľnosť v celej Únii.

Článok 10

Posúdenie žiadosti týkajúcej sa ekologickej inovácie

1. Pri prijatí žiadosti Komisia zverejní súhrnný opis inováčnej technológie a testovaciu metódu uvedené v článku 4 ods. 2 písm. c).

2. Komisia posúdi žiadosť a do deviatich mesiacov od prijatia úplnej žiadosti schváli inováčnú technológiu ako ekologickú inováciu spolu s testovacou metódou, ak sa nevzniesú námietky týkajúce sa uznania technológie alebo vhodnosti testovacej metódy.

V rozhodnutí o schválení inovatívnej technológie ako ekologickej inovácie sa uvedú informácie potrebné na certifikáciu úspor CO₂ v súlade s článkom 11 tohto nariadenia s výhradou uplatnenia výnimiek z práva na prístup verejnosti k dokumentom podľa nariadenia (ES) č. 1049/2001.

3. Komisia môže požadovať úpravy navrhovanej testovacej metódy alebo vyžadovať použitie inej schválenej testovacej metódy ako metódy, ktorú navrhuje žiadateľ. So žiadateľom sa konzultuje o navrhovanej úprave alebo výbere testovacej metódy.

4. Lehotu na posúdenie možno predĺžiť o päť mesiacov, ak Komisia usudzuje, že z dôvodu komplexnosti inováčnej metódy a sprievodnej testovacej metódy alebo z dôvodu rozsahu a obsahu žiadosti nemožno žiadosť riadne posúdiť v lehote deviatich mesiacov.

Komisia oznámi žiadateľovi do 40 dní od prijatia žiadosti, že lehotu na posúdenie treba predĺžiť.

Článok 11

Certifikácia úspor CO₂ prostredníctvom ekologických inovácií

1. Výrobca, ktorý chce znížiť svoje priemerné špecifické emisie CO₂, aby dosiahol cieľovú hodnotu špecifických emisií vďaka úsporám CO₂ realizovaným prostredníctvom ekologickej inovácie, požiada schvaľovací orgán v zmysle smernice 2007/46/ES o osvedčenie typového schválenia ES pre vozidlo, ktoré je vybavené ekologickou inováciou. V žiadosti o osvedčenie sa okrem dokumentov s potrebnými informáciami uvedenými v článku 6 smernice 2007/46/ES uvedie odkaz na rozhodnutie Komisie o schválení ekologickej inovácie v súlade s článkom 10 ods. 2 tohto nariadenia.

2. Certifikované úspory CO₂ ekologickej inovácie preukázané v súlade s článkom 8 tohto nariadenia sa uvedú osobitne v dokumentácii typového schválenia, ako aj v osvedčení zhody v súlade so smernicou 2007/46/ES na základe testov, ktoré uskutočnili technické služby v súlade s článkom 11 uvedenej smernice prostredníctvom schválenej testovacej metódy.

Ak úspory CO₂ prostredníctvom ekologickej inovácie v špecifickom modeli, variante alebo špecifickej verzii nedosahujú prahové hodnoty uvedené v článku 9 ods. 1, úspory nie sú certifikované.

3. Ak je vozidlo vybavené viacerými ekologickými inováciami, úspory CO₂ sa preukážu oddelene pre každú ekologickú inováciu v súlade s postupom ustanoveným v článku 8 ods. 1. Súčet výsledných úspor získaný v súlade s článkom 8 ods. 2 pre každú ekologickú inováciu predstavuje celkové úspory CO₂ na účely certifikácie daného vozidla.

4. Ak sa interakcia medzi viacerými ekologickými inováciami nainštalovanými vo vozidle nedá vylúčiť z dôvodu ich zjavne rozličných pováh, výrobca to uvedie v žiadosti schvaľovaciemu orgánu a predloží správu od nezávislého a certifikovaného orgánu o vplyve interakcie na úspory prostredníctvom ekologických inovácií vo vozidle, ako sa uvádza v článku 7 ods. 3.

Ak z dôvodu uvedenej interakcie celkové úspory predstavujú hodnotu menšiu ako 1 g CO₂/km vynásobenú počtom ekologických inovácií, na výpočet celkových úspor v súlade s odsekom 3 tohto článku sa vezmú do úvahy len tie ekologické inovácie, ktoré dosahujú prahové hodnoty ustanovené v článku 9 ods. 1.

Článok 12

Preskúvanie certifikácií

1. Komisia zaistí, aby boli certifikácie a úspory CO₂ priradené k jednotlivým vozidlám overené *ad hoc*.

Ak Komisia zistí, že medzi certifikovanými úsporami CO₂ a úsporami, ktoré overila použitím relevantnej testovacej metódy alebo metód, je rozdiel, informuje výrobcu o svojich zisteniach.

Výrobca môže Komisii do 60 dní od prijatia oznámenia poskytnúť dôkazy, ktorými preukáže presnosť certifikovaných úspor CO₂. Na žiadosť Komisie poskytne správu o interakcii rozličných ekologických inovácií uvedenú v článku 7 ods. 3.

2. Ak Komisia nedostane dôkazy uvedené v odseku 1 v uvedenej lehote, alebo ak dodané dôkazy považuje za neuspokojujúce, môže rozhodnúť, že certifikované úspory CO₂ nezohľadní pri výpočte priemerných špecifických emisií daného výrobcu na ďalší kalendárny rok.

3. Výrobca, ktorého certifikované úspory CO₂ sa už neberú do úvahy, môže požiadať o novú certifikáciu príslušných vozidiel v súlade s postupom ustanoveným v článku 11.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 25. júla 2011

Článok 13

Zverejňovanie informácií

Žiadateľ, ktorý žiada o dôverné zaobchádzanie s informáciami predloženými podľa tohto nariadenia, odôvodní, prečo sa uplatňuje niektorá z výnimiek uvedených v článku 4 nariadenia (ES) č. 1049/2001.

Článok 14

Preskúmanie

Toto nariadenie a ekologické inovácie schválené podľa tohto nariadenia sa preskúmajú najneskôr do 31. decembra 2015.

Článok 15

Nadobudnutie účinnosti

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Za Komisiu

predseda

José Manuel BARROSO