

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 CO₂ generate de automobile, în temeiul Regulamentului (CE) nr. 443/2009 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 (CE) nr. 443/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 aprilie 2009 de stabilire a standardelor de performanță privind emisiile pentru autoturismele noi, ca parte a abordării integrate a Comunității de a reduce emisiile de CO₂ generate de vehiculele ușoare ⁽¹⁾, în special articolul 12 alineatul (2),

întrucât:

(1) Pentru a promova dezvoltarea și adoptarea timpurie a tehnologiilor noi și avansate, destinate să reducă emisiile generate de vehicule, Regulamentul (CE) nr. 443/2009 prevede posibilitatea producătorilor și a furnizorilor de a solicita aprobarea anumitor tehnologii inovatoare care contribuie la reducerea emisiilor de CO₂ generate de automobile. Prin urmare, este necesar să se clarifice criteriile pentru determinarea tehnologiilor eligibile ca eco-inovații în temeiul respectivului regulament.

(2) În conformitate cu articolul 12 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009, tehnologiile care fac parte din abordarea integrată a Uniunii evidențiată în Comunicarea Comisiei din 7 februarie 2007 intitulată „Rezultatele revizuirii Strategiei Comunității de reducere a emisiilor de CO₂ provenite de la autoturisme și vehicule utilitare ușoare” ⁽²⁾ și în Comunicarea Comisiei din 7 februarie 2007 intitulată „Un cadru competitiv de reglementare privind autovehiculele pentru secolul XXI” ⁽³⁾ și care au fost reglementate prin legislația Uniunii sau alte tehnologii cu caracter obligatoriu în temeiul legislației Uniunii sunt eligibile ca eco-inovații în temeiul respectivului regulament. Printre aceste tehnologii se numără sistemele de monitorizare a presiunii în pneuri, rezistența pneurilor la rulare și indicatorii de schimbare a vitezei, care intră sub incidența Regulamentului (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 ⁽⁴⁾ și, în ceea ce privește rezistența

pneurilor la rulare, a Regulamentului (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 ⁽⁵⁾.

(3) 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 (CE) nr. 443/2009 și nu trebuie să fie eligibilă ca eco-inovație. Pentru a crea stimulentele adecvate, este oportun ca nivelul de pătrundere pe piață a unei tehnologii să fie limitat la cel al segmentului specializat definit la articolul 11 alineatul (4) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009 și ca anul 2009 să fie utilizat ca an de referință. Pragurile respective trebuie să facă obiectul unei revizuirii cel târziu în 2015.

(4) În scopul promovării tehnologiilor cu cel mai mare potențial de reducere a emisiilor de CO₂ generate de automobile și, în special, a dezvoltării tehnologiilor de propulsie inovatoare, trebuie să fie eligibile numai tehnologiile 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 trebuie să fie eligibile.

(5) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 443/2009, cererile pot fi depuse atât de producători, cât și de furnizori. Cererea trebuie să fie însoțită de dovezile necesare privind îndeplinirea tuturor criteriilor de eligibilitate, inclusiv de o metodologie pentru măsurarea reducerii emisiilor de CO₂ obținute cu ajutorul tehnologiei inovatoare în cauză.

(6) Reducerile de emisii de CO₂ realizate cu ajutorul unei eco-inovații trebuie să poată fi măsurate cu un grad satisfăcător de precizie. Această precizie nu poate fi obținută decât în cazul în care reducerea este de cel puțin 1 g CO₂/km.

(7) În cazul în care reducerile de emisii de CO₂ datorate unei anumite tehnologii depind de comportamentul șoferului sau de alți factori care nu pot fi controlați de solicitant, tehnologia respectivă nu trebuie, în principiu, să fie eligibilă ca eco-inovație decât dacă este posibil ca, pe baza unor dovezi statistice fiabile și independente, să fie formulate ipoteze verificabile cu privire la comportamentul mediu al șoferului.

⁽¹⁾ JO L 140, 5.6.2009, p. 1.⁽²⁾ COM(2007) 19 final.⁽³⁾ COM(2007) 22 final.⁽⁴⁾ JO L 200, 31.7.2009, p. 1.⁽⁵⁾ JO L 342, 22.12.2009, p. 46.

- (8) Ciclul de încercare standard utilizat pentru măsurarea emisiilor de CO₂ generate de un vehicul în cadrul procedurii de aprobare de tip nu demonstrează toate reducerile care pot fi obținute cu ajutorul unei anumite tehnologii. În vederea creării stimulentei adecvate pentru inovare, la calcularea reducerilor totale de emisii de CO₂ trebuie să se țină seama numai de reducerile care nu sunt luate în considerare în cadrul ciclului de încercare standard.
- (9) Pentru demonstrarea reducerilor de emisii de CO₂ trebuie să se facă o comparație între emisiile generate de același vehicul atunci când este echipat și atunci când nu este echipat cu o eco-inovație. Metodologia de testare trebuie să furnizeze măsurători verificabile, repetabile și comparabile. Pentru a se asigura condiții de concurență echitabile și în absența unui ciclu de conducere convenit și mai realist, trebuie utilizate ca punct de referință comun modelele de conducere din cadrul noului ciclu de conducere european prevăzut de 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⁽¹⁾. Metodologia de testare trebuie să se bazeze pe măsurători efectuate pe un stand dinamometric, pe o modelare sau pe o simulare, acolo unde astfel de metodologii ar furniza rezultate mai fiabile și mai precise.
- (10) Comisia trebuie să elaboreze orientări cu privire la redactarea cererii și la metodologiile de testare, pe care să le actualizeze periodic pentru a lua în considerare experiența dobândită din evaluarea diferitelor cereri.
- (11) În conformitate cu Regulamentul (CE) nr. 443/2009, 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 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⁽²⁾. Cu toate acestea, pentru a se asigura independența acestui organism, serviciile tehnice desemnate în conformitate cu articolul 41 alineatul (6) din directiva respectivă nu trebuie considerate ca fiind un organism independent și certificat în sensul prezentului regulament. Organismul trebuie să furnizeze, împreună cu raportul de verificare, dovezi relevante cu privire la independența sa față de solicitant.
- (12) Pentru a se asigura o înregistrare și o monitorizare eficientă a reducerilor specifice realizate de vehicule individuale, reducerile trebuie să fie certificate în cadrul procedurii de aprobare de tip a vehiculului, iar reducerile totale trebuie înscrise în certificatul de conformitate, în concordanță cu Directiva 2007/46/CE.
- (13) Comisia trebuie 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 eco-inovație, Comisia trebuie să poată face abstracție de reducerile certificate ale emisiilor de CO₂ la calcularea emisiilor de CO₂ specifice medii. Cu toate acestea, producătorului trebuie să i se acorde un interval de timp limitat în care să poată demonstra că valorile certificate sunt corecte.
- (14) Pentru a se asigura transparența procedurii de solicitare, trebuie 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 trebuie să fie accesibile publicului. Excepțiile de la dreptul de acces public la documente, stabilit prin Regulamentul (CE) nr. 1049/2001 al Parlamentului European și Consiliului din 30 mai 2001 privind accesul public la documentele Parlamentului European, ale Consiliului și ale Comisiei⁽³⁾, trebuie să se aplice acolo unde este cazul.
- (15) În conformitate cu articolul 13 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009, începând cu data aplicării procedurii revizuite pentru măsurarea emisiilor de CO₂, tehnologiile inovatoare nu mai pot fi aprobate conform procedurii prevăzute de regulamentul respectiv. Pentru a se asigura o eliminare progresivă corespunzătoare a creditelor pentru eco-inovare aprobate în temeiul prezentului regulament, prezentul regulament trebuie revizuit cel târziu în 2015.
- (16) Măsurile prevăzute de prezentul regulament sunt conforme cu avizul Comitetului privind schimbările climatice,

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 CO₂ generate de automobile, în conformitate cu articolul 12 din Regulamentul (CE) nr. 443/2009.

Articolul 2

Domeniul de aplicare

(1) Tehnologiile cuprinse în domeniul de aplicare al următoarelor măsuri, care fac obiectul abordării integrate menționate la articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 443/2009, nu sunt considerate tehnologii inovatoare:

(a) îmbunătățirea eficienței sistemelor de aer condiționat;

⁽¹⁾ JO L 199, 28.7.2008, p. 1.

⁽²⁾ JO L 263, 9.10.2007, p. 1.

⁽³⁾ JO L 145, 31.5.2001, p. 43.

- (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) privește elemente inerente funcționării eficiente a vehiculului și este compatibilă cu Directiva 2007/46/CE.

Articolul 3

Definiții

Pe lângă definițiile prevăzute la articolele 2 și 3 din Regulamentul (CE) nr. 443/2009, se aplică următoarele definiții:

- (a) „tehnologie inovatoare” înseamnă o tehnologie sau o combinație de tehnologii cu elemente și caracteristici tehnice similare, în cazul cărora reducerea emisiilor de CO₂ 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;
- (b) „furnizor” înseamnă producătorul unei tehnologii inovatoare, care este responsabil cu asigurarea conformității producției, reprezentantul autorizat al acestuia în Uniune sau importatorul;
- (c) „solicitant” înseamnă producătorul sau furnizorul care depune o cerere pentru aprobarea unei tehnologii inovatoare ca eco-inovație;
- (d) „eco-inovație” înseamnă o tehnologie inovatoare însoțită de o metodologie de testare care a fost aprobată de Comisie în conformitate cu dispozițiile prezentului regulament;
- (e) „organism independent și certificat” înseamnă un serviciu tehnic din categoriile 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.

Articolul 4

Cererea

(1) Cererea pentru aprobarea unei tehnologii inovatoare ca eco-inovație 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 ori 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 trebuie publicată în momentul depunerii cererii la 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 CO₂ 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 de emisii de CO₂ 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 încercare standard pentru măsurarea emisiilor de CO₂ menționat la articolul 12 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009, în conformitate cu articolul 9 alineatul (2) din prezentul regulament;
 - (iii) solicitantul este responsabil de reducerea emisiilor de CO₂ 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 eco-inovator

(1) În scopul realizării demonstrației emisiilor de CO₂ menționate la articolul 8, solicitantul desemnează:

- (a) un vehicul eco-inovator care este echipat cu tehnologia inovatoare;
- (b) un vehicul de referință care nu este dotat cu tehnologia inovatoare, dar care, în toate celelalte privințe, este identic cu vehiculul eco-inovator.

(2) 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 eco-inovator în conformitate cu alineatul (1) din prezentul articol, cererea trebuie să includă informațiile necesare care să justifice această concluzie și o metodologie care să conducă la rezultate similare.

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 CO₂ și, dacă este cazul, să țină seama de interacțiunea cu alte eco-inovații.

(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 și nu are niciun alt 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 CO₂ 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 aprobarea de tip a vehiculului;

(e) declară că îndeplinește cerința prevăzută la alineatul (1) din prezentul articol.

(3) În scopul certificării reducerilor de emisii de CO₂ în conformitate cu articolul 11, organismul independent și certificat întocmește, la cererea producătorului, un raport cu privire la interacțiunea dintre mai multe eco-inovații instalate pe un singur tip, o singură variantă sau o singură versiune de vehicul.

Raportul specifică reducerile de emisii de CO₂ obținute cu ajutorul diferitelor eco-inovații, luând în considerare impactul interacțiunii dintre acestea.

Articolul 8

Demonstrarea emisiilor de CO₂

(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 CO₂:

- (a) emisiile de CO₂ generate de vehiculul de referință și de vehiculul eco-inovator cu tehnologia inovatoare în funcțiune, care rezultă din aplicarea metodologiei menționate la articolul 4 alineatul (2) litera (e);
- (b) emisiile de CO₂ generate de vehiculul de referință și de cel eco-inovator cu tehnologia inovatoare în funcțiune, care rezultă din aplicarea ciclului de încercare standard menționat la articolul 12 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 443/2009.

Demonstrarea emisiilor de CO₂ în conformitate cu literele (a) și (b) de la primul paragraf 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 CO₂/km. Acest prag este considerat atins în cazul în care valoarea totală a reducerilor obținute cu ajutorul tehnologiei inovatoare, demonstrate în conformitate cu articolul 8 alineatul (2), este de cel puțin 1 g CO₂/km.

(2) Dacă reducerile totale obținute cu ajutorul tehnologiei inovatoare nu includ nicio reducere demonstrată în cadrul ciclului de încercare standard, în conformitate cu articolul 8 alineatul (2), se consideră că tehnologia inovatoare nu a făcut obiectul ciclului de încercare 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 CO₂ 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 eco-inovații

(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 eco-inovație, împreună cu metodologia de testare, dacă nu există obiecții cu privire la eligibilitatea tehnologiei sau la relevanța metodologiei de testare.

În decizia de aprobare a tehnologiei inovatoare ca eco-inovație se precizează informațiile necesare pentru certificarea reducerilor de emisii de CO₂, 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 CO₂ obținute cu ajutorul eco-inovațiilor

(1) Un producător care dorește să beneficieze de o reducere a emisiilor sale specifice medii de CO₂ pentru a-și îndeplini

obiectivul specific în materie de reducere a emisiilor grație reducerilor de emisii de CO₂ obținute cu ajutorul unei eco-inovații trebuie să solicite unei autorități de omologare în sensul Directivei 2007/46/CE un certificat de omologare CE de tip pentru vehiculul echipat cu eco-inovația respectivă. Cererea pentru obținerea unui certificat trebuie să conțină, pe lângă dosarul informativ cu informațiile necesare, menționat la articolul 6 din Directiva 2007/46/CE, o trimitere la decizia Comisiei de aprobare a eco-inovației, în conformitate cu articolul 10 alineatul (2) din prezentul regulament.

(2) Reducerile certificate de emisii de CO₂ obținute cu ajutorul eco-inovației, demonstrate în conformitate cu articolul 8 din prezentul regulament, se specifică separat atât în documentația privind aprobarea de tip, cât și în certificatul de conformitate, în concordanță cu Directiva 2007/46/CE, pe baza testelor efectuate de serviciile tehnice în conformitate cu articolul 11 din directiva respectivă, utilizând metodologia de testare aprobată.

Reducerile de emisii de CO₂ obținute cu ajutorul unei eco-inovații 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 mai mult de o eco-inovație, reducerile de emisii de CO₂ se determină separat pentru fiecare eco-inovație, în conformitate cu procedura de la articolul 8 alineatul (1). Suma reducerilor obținute, demonstrate în conformitate cu articolul 8 alineatul (2) pentru fiecare eco-inovație, reprezintă reducerile totale de emisii de CO₂, în scopul certificării vehiculului respectiv.

(4) Dacă interacțiunea dintre mai multe eco-inovații 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 aprobarea și prezintă un raport întocmit de un organism independent și certificat cu privire la impactul interacțiunii respective asupra reducerilor obținute cu ajutorul eco-inovațiilor 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 CO₂/km multiplicat cu numărul de eco-inovații, la calcularea reducerilor totale, în conformitate cu alineatul (3) din prezentul articol, se iau în considerare numai reducerile obținute cu ajutorul eco-inovațiilor care respectă pragul prevăzut la articolul 9 alineatul (1).

Articolul 12

Reexaminarea certificărilor

(1) Comisia se asigură că certificările și reducerile de emisii de CO₂ atribuite vehiculelor individuale sunt verificate ad-hoc.

În cazul în care constată că există o diferență între reducerile certificate de emisii de CO₂ 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 CO₂. La cererea Comisiei, trebuie furnizat raportul privind interacțiunea dintre diferite eco-inovații, 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 CO₂ la calcularea emisiilor specifice medii ale producătorului în cauză pentru anul calendaristic următor.

(3) Un producător ale cărui reduceri certificate de emisii de CO₂ 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 trebuie să explice motivele pentru care se aplică oricare dintre excepțiile prevăzute la articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 1049/2001.

Articolul 14

Reexaminare

Prezentul regulament și eco-inovațiile aprobate în temeiul prezentului regulament trebuie reexaminat cel târziu până la 31 decembrie 2015.

Articolul 15

Entry into force

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 iulie 2011.

Pentru Comisie
Președintele
José Manuel BARROSO