DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) Nr. 427/2014 DER KOMMISSION

vom 25. April 2014

zur Einführung eines Verfahrens zur Genehmigung und Zertifizierung innovativer Technologien zur Verringerung der CO_2-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen nach der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 510/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2011 zur Festsetzung von Emissionsnormen für neue leichte Nutzfahrzeuge im Rahmen des Gesamtkonzepts der Union zur Verringerung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen ([1]), insbesondere auf Artikel 12 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Um die Entwicklung und den frühen Einstieg in neue und fortschrittliche Technologien zur Verringerung von CO_2-Emissionen bei Fahrzeugen zu fördern, haben Hersteller und Zulieferer nach der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 die Möglichkeit, eine Genehmigung für bestimmte innovative Technologien, die zur Verringerung der CO_2-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen beitragen, zu beantragen. Daher ist es erforderlich, die Kriterien zur Bestimmung der Technologien, die nach dieser Verordnung als Ökoinnovationen in Betracht kommen, zu klären.

(2) Es empfiehlt sich, die nach der Einführung einer Regelung für innovative Technologien für Personenkraftwagen gemäß der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission ([2]) gewonnenen Erfahrungen zu berücksichtigen und für leichte Nutzfahrzeuge dieselben Auswahlkriterien anzuwenden. Bei leichten Nutzfahrzeugen, deren Bau und Typgenehmigung in mehreren Stufen erfolgt, sollte jedoch differenziert werden. Für solche Fahrzeuge sollte sich die Zertifizierung der CO_2-Minderungen auf in das Basisfahrzeug eingebaute Ökoinnovationen beschränken.

(3) Gemäß Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 kommen Technologien, die Teil des in zwei Mitteilungen der Kommission vom 7. Februar 2007 ([3]) skizzierten Gesamtkonzepts der Union sind und im Unionsrecht geregelt oder nach dem Unionsrecht vorgeschrieben sind, nicht als Ökoinnovationen nach der genannten Verordnung in Betracht. Zu diesen Technologien gehören Reifendrucküberwachungssysteme, der Rollwiderstand und Gangwechselanzeiger, die unter die Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ([4]) und — was den Rollwiderstand anbelangt — unter die Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates ([5]) fallen.

(4) Eine Technologie, die bereits seit einiger Zeit in großem Umfang auf dem Markt verfügbar ist, kann nicht als innovativ im Sinne von Artikel 12 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 erachtet werden und sollte daher nicht als Ökoinnovation in Betracht kommen. Um sicherzustellen, dass diese Verordnung völlig parallel zur Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 ist, sollten lediglich Technologien, mit der 3 % oder weniger aller im Jahr 2009 registrierten leichten Nutzfahrzeuge ausgestattet waren, als Ökoinnovationen in Betracht kommen. Diese Schwellenwerte sollten spätestens im Jahr 2016 überprüft werden.

(5) Um Technologien mit dem höchsten Potenzial zur Verringerung der CO_2-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen zu fördern, insbesondere die Entwicklung innovativer Antriebstechnologien, sollten nur solche Technologien in Betracht kommen, die wesentlich zur Transportfunktion des Fahrzeugs und entscheidend zur Verbesserung des gesamten Energieverbrauchs des Fahrzeugs beitragen. Technologien, die diesen Zweck ergänzen oder den Komfort des Fahrers oder der Fahrgäste erhöhen, sollten nicht in Betracht kommen.

([1]) ABl. L 145 vom 31.5.2011, S. 1.

([2]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 725/2011 der Kommission vom 25. Juli 2011 zur Einführung eines Verfahrens zur Genehmigung und Zertifizierung innovativer Technologien zur Verringerung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen nach der Verordnung (EG) Nr. 443/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 194 vom 26.7.2011, S. 19).

([3]) Mitteilung KOM(2007) 19 endg. der Kommission — Die Ergebnisse der Überprüfung der Strategie der Gemeinschaft zur Minderung der CO_2-Emissionen von Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen und Mitteilung KOM(2007) 22 endg. der Kommission — Ein wettbewerbsfähiges Kfz-Regelungssystem für das 21. Jahrhundert.

([4]) Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (ABl. L 200 vom 31.7.2009, S. 1).

([5]) Verordnung (EG) Nr. 1222/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 über die Kennzeichnung von Reifen in Bezug auf die Kraftstoffeffizienz und andere wesentliche Parameter (ABl. L 342 vom 22.12.2009, S. 46).

(6) Anträge können gemäß der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 sowohl von Herstellern als auch von Zulieferern eingereicht werden. Der Antrag sollte die erforderlichen Nachweise enthalten, dass die Auswahlkriterien voll erfüllt sind, einschließlich eines Verfahrens zur Messung der durch die innovative Technologie erzielten CO_2-Einsparungen.

(7) Die CO_2-Einsparungen durch eine Ökoinnovation sollten mit einem zufriedenstellenden Grad an Genauigkeit messbar sein. Eine solche Genauigkeit kann nur erreicht werden, wenn die Einsparungen bei 1 g CO_2/km oder mehr liegen.

(8) Wenn die CO_2-Einsparungen einer Technologie vom Verhalten des Fahrers oder anderen Faktoren abhängen, die außerhalb der Kontrolle des Antragstellers liegen, sollte die Technologie grundsätzlich nicht als Ökoinnovation in Betracht kommen, es sei denn, es können auf der Basis von überzeugenden und unabhängigen statistischen Beweisen nachprüfbare Annahmen über das durchschnittliche Fahrverhalten gemacht werden.

(9) Mit der CO_2-Messung nach dem standardisierten Prüfzyklus für die Typgenehmigung eines Fahrzeugs können nicht alle Einsparungen, die auf bestimmte Technologien zurückzuführen sind, nachgewiesen werden. Um die richtigen Innovationsanreize zu schaffen, sollten nur solche Einsparungen, die nicht durch den standardisierten Prüfzyklus erfasst werden, bei der Berechnung der gesamten CO_2-Einsparungen berücksichtigt werden.

(10) Beim Nachweis der CO_2-Einsparungen sollten die gleichen Fahrzeuge mit und ohne Ökoinnovation verglichen werden. Das Prüfverfahren sollte nachprüfbare, wiederholbare und vergleichbare Messwerte liefern. Um gleiche Wettbewerbsbedingungen zu gewährleisten, und in Ermangelung eines vereinbarten und realistischeren Fahrzyklus sollte der Neue Europäische Fahrzyklus gemäß der Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission ([1]) als gemeinsame Referenz verwendet werden. Das Prüfverfahren sollte auf Messungen beruhen, die auf einem Fahrleistungsprüfstand oder mit Hilfe von Modellen oder Simulationen durchgeführt werden, wenn solche Methoden bessere und genauere Ergebnisse liefern.

(11) Die Kommission sollte Leitlinien für die Vorbereitung des Antrags und der Prüfverfahren zur Verfügung stellen und regelmäßig aktualisieren, um Erfahrungen aus der Prüfung verschiedener Anträge einfließen zu lassen.

(12) Gemäß der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 ist dem Antrag ein Prüfbericht einer unabhängigen und zertifizierten Stelle beizufügen. Bei dieser Stelle sollte es sich um einen technischen Dienst der Kategorie A oder B gemäß der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([2]) handeln. Um aber die Unabhängigkeit der Stelle zu gewährleisten, sollten nach Artikel 41 Absatz 6 dieser Richtlinie benannte technische Dienste nicht als unabhängige und zertifizierte Stellen im Sinne der vorliegenden Verordnung betrachtet werden. Zusammen mit dem Prüfbericht sollte die Stelle ihre Unabhängigkeit von dem Antragsteller entsprechend nachweisen.

(13) Um eine effiziente Erfassung und Überwachung der spezifischen Einsparungen für die einzelnen Fahrzeuge zu gewährleisten, sollten Einsparungen als Teil der Typgenehmigung für ein Fahrzeug zertifiziert und die Gesamteinsparung in der Übereinstimmungsbescheinigung gemäß Richtlinie 2007/46/EG eingetragen werden.

(14) Die Kommission sollte die Möglichkeit haben, auf einer Ad-hoc-Basis die zertifizierten Gesamteinsparungen einzelner Fahrzeuge zu überprüfen. Ist davon auszugehen, dass die zertifizierten Einsparungen nicht mit der Höhe der Einsparungen übereinstimmen, die sich aus der Entscheidung ergeben, eine Technologie als Ökoinnovation zu genehmigen, sollte die Kommission die Möglichkeit haben, die zertifizierten CO_2-Einsparungen bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen außer Acht zu lassen. Allerdings sollte dem Hersteller eine Frist gewährt werden, die Richtigkeit der zertifizierten Werte nachzuweisen.

(15) Um ein transparentes Antragsverfahren zu gewährleisten, sollten der Öffentlichkeit zusammenfassende Informationen zu Genehmigungsanträgen für innovative Technologien und Prüfverfahren zur Verfügung stehen. Nach Genehmigung des Antrags sollten die Prüfverfahren öffentlich zugänglich sein. Ausnahmen vom Recht auf Zugang zu den Dokumenten der Kommission gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) sollten soweit angemessen Anwendung finden.

(16) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ausschusses für Klimaänderung —

([1]) Verordnung (EG) Nr. 692/2008 der Kommission vom 18. Juli 2008 zur Durchführung und Änderung der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (ABl. L 199 vom 28.7.2008, S. 1).

([2]) Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1).

([3]) Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2001 über den Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten des Europäischen Parlaments, des Rates und der Kommission (ABl. L 145 vom 31.5.2001, S. 43).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Gegenstand

Diese Verordnung regelt das Verfahren für die Beantragung, Prüfung, Genehmigung und Zertifizierung von innovativen Technologien, die CO_2-Emissionen von leichten Nutzfahrzeugen gemäß Artikel 12 der Verordnung (EU) Nr. 510/2011 mindern.

Artikel 2

Geltungsbereich

(1) Eine Technologie, die in den Geltungsbereich der folgenden Maßnahmen fällt, wird nicht als innovative Technologie angesehen:

a) Effizienzsteigerung bei Klimaanlagen;

b) Reifendrucküberwachungssysteme, die in den Geltungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 fallen;

c) Reifenrollwiderstand gemäß den Verordnungen (EG) Nr. 661/2009 und (EG) Nr. 1222/2009;

d) Gangwechselanzeiger gemäß der Verordnung (EG) Nr. 661/2009;

e) Verwendung von Biokraftstoffen.

(2) Eine Technologie kommt für einen Antrag gemäß dieser Verordnung in Betracht, sofern die folgenden Bedingungen erfüllt sind:

a) Ein Anteil von 3 % oder weniger aller im Jahr 2009 registrierten, neuen Personenkraftwagen waren damit ausgestattet.

b) Sie betrifft Elemente, die für den effizienten Betrieb des Fahrzeugs wesentlich sind, und ist mit der Richtlinie 2007/46/EG vereinbar.

(3) Im Falle vervollständigter Fahrzeuge werden lediglich Ökoinnovationen, mit denen ein Basisfahrzeug ausgestattet ist, das als unvollständiges Fahrzeug der EG-Typgenehmigung unterzogen wurde, für die Zertifizierung von CO_2-Minderungen gemäß Artikel 11 in Betracht gezogen.

Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. „innovative Technologie“ eine Technologie oder eine Kombination von Technologien mit ähnlichen technischen Merkmalen und Eigenschaften (innovatives Technologiepaket), bei denen die CO_2-Einsparungen mit einem Prüfverfahren nachgewiesen werden können und bei der jede der einzelnen Technologien, die die Kombination bilden, in den Geltungsbereich nach Artikel 2 fallen;

2. „Zulieferer“ den Hersteller einer innovativen Technologie, der dafür verantwortlich ist, die Übereinstimmung der Produktion zu gewährleisten, bzw. sein Bevollmächtigter in der EU oder der Einführer;

3. „Antragsteller“ den Hersteller oder Zulieferer, der einen Antrag auf die Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation stellt;

4. „Ökoinnovation“ eine innovative Technologie mitsamt einem Prüfverfahren, die von der Kommission nach Maßgabe dieser Verordnung genehmigt wurde;

5. „unabhängige und zertifizierte Stelle“ einen technischen Dienst der Kategorie A oder B gemäß Artikel 41 Absatz 3 Buchstaben a und b der Richtlinie 2007/46/EG, der den Anforderungen nach Artikel 42 der genannten Richtlinie entspricht, mit Ausnahme von gemäß Artikel 41 Absatz 6 der genannten Richtlinie benannten Stellen;

6. „Vergleichsfahrzeug“ ein Fahrzeug, das verwendet wird, um durch den Vergleich mit einem mit innovativer Technologie ausgerüsteten Fahrzeug die durch die Ökoinnovation erzielten CO_2-Einsparungen nachzuweisen.

Artikel 4

Antrag

(1) Ein Antrag auf Genehmigung einer innovativen Technologie als Ökoinnovation wird schriftlich bei der Kommission eingereicht. Der Antrag und alle Begleitunterlagen werden zusätzlich per E-Mail oder per elektronischen Datenträger übermittelt oder auf einen von der Kommission betriebenen Server hochgeladen. Der schriftliche Antrag umfasst ein Verzeichnis der Begleitunterlagen.

(2) Der Antrag muss Folgendes umfassen:

a) die Kontaktdaten des Antragstellers;

b) eine Beschreibung der innovativen Technologie und der Art des Einbaus in einem Fahrzeug, einschließlich des Nachweises, dass die Technologie in den Geltungsbereich gemäß Artikel 2 fällt;

c) eine Kurzbeschreibung der innovativen Technologie, einschließlich Einzelheiten, die belegen, dass die Bedingungen gemäß Artikel 2 Absatz 2 erfüllt sind, und des Prüfverfahrens gemäß Buchstabe e dieses Absatzes, das bei Antragseinreichung bei der Kommission öffentlich zu machen ist;

d) eine Schätzung der Zahl der einzelnen Fahrzeuge, die mit der innovativen Technologie ausgestattet werden können oder dafür vorgesehen sind, sowie die geschätzte Verringerung der CO_2-Emissionen dieser Fahrzeuge durch die innovative Technologie;

e) ein Verfahren zum Nachweis der CO_2-Emissionssenkungen der innovativen Technologie oder ein Verweis auf ein solches Verfahren, wenn es bereits durch die Kommission genehmigt wurde;

f) Belege, dass:

i) die durch die innovative Technologie erreichte Emissionsverringerung dem in Artikel 9 Absatz 1 festgelegten Schwellenwert entspricht, unter Berücksichtigung der schleichenden Verschlechterung der Technologie;

ii) die innovative Technologie nicht von der CO_2-Messung nach dem standardisierten Prüfzyklus gemäß Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 510/2011, wie in Artikel 9 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung geregelt, erfasst wird;

iii) der Antragsteller für die Verringerung der CO_2-Emissionen der innovativen Technologie im Sinne von Artikel 9 Absatz 3 verantwortlich ist;

g) einen Prüfbericht einer unabhängigen und zertifizierten Stelle gemäß Artikel 7.

Artikel 5

Vergleichsfahrzeug und Ökoinnovationsfahrzeug

(1) Zum Nachweis der CO_2-Emissionen gemäß Artikel 8 bestimmt der Antragsteller

a) ein Ökoinnovationsfahrzeug, das mit der innovativen Technologie auszustatten ist;

b) ein Vergleichsfahrzeug, das nicht mit der innovativen Technologie auszustatten ist, das aber in jeder anderen Hinsicht mit dem Ökoinnovationsfahrzeug identisch ist.

(2) In dem Fall, dass eine innovative Technologie in ein unvollständiges Fahrzeug eingebaut wird, spiegelt das Vergleichsfahrzeug gemäß Absatz 1 den Stand der Vervollständigung des Ökoinnovationsfahrzeugs wider.

(3) Ist der Antragsteller der Auffassung, dass die Informationen gemäß den Artikeln 8 und 9 auch ohne den in Absatz 1 genannten Einsatz eines Vergleichsfahrzeugs und eines Ökoinnovationsfahrzeug dargelegt werden können, enthält der Antrag die erforderlichen Angaben zur Rechtfertigung dieser Auffassung und ein Verfahren, das vergleichbare Ergebnisse erzielt.

Artikel 6

Prüfverfahren

(1) Das Prüfverfahren nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe e muss nachprüfbare, wiederholbare und vergleichbare Ergebnisse erbringen. Es muss ermöglichen, in einer realistischen Weise die Vorteile der innovativen Technologie in Bezug auf die CO_2-Emissionen mit starker statistischer Signifikanz und gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen mit anderen Ökoinnovationen nachzuweisen.

(2) Die Kommission veröffentlicht Leitlinien für die Vorbereitung der Prüfverfahren für verschiedene mögliche innovative Technologien, die die Kriterien nach Absatz 1 erfüllen.

Artikel 7

Prüfbericht

(1) Der in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe g genannte Prüfbericht wird von einer unabhängigen und zertifizierten Stelle erstellt, die weder Teil eines antragstellenden Unternehmens noch in anderer Weise mit ihm verbunden ist.

(2) Für den Prüfbericht hat die unabhängige und zertifizierte Stelle die Aufgabe

a) zu überprüfen, dass alle Auswahlkriterien nach Artikel 2 Absatz 2 erfüllt sind;

b) zu überprüfen, dass die gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe f vorgelegten Informationen die Kriterien nach Artikel 9 erfüllen;

c) zu überprüfen, dass das Prüfverfahren nach Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe e geeignet ist, um CO_2-Einsparungen durch eine innovative Technologie für die betreffenden Fahrzeuge gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d zu bestätigen, und die Mindestanforderungen nach Artikel 6 Absatz 1 erfüllt;

d) zu überprüfen, dass die innovative Technologie mit den maßgeblichen Anforderungen für die Typgenehmigung des Fahrzeugs vereinbar ist;

e) zu bestätigen, dass sie die Anforderungen nach Absatz 1 erfüllt.

Für die Zwecke von Buchstabe c stellt die unabhängige und zertifizierte Stelle die für die Prüfung vorgegebenen Testprotokolle bereit.

(3) Zur Zertifizierung der CO_2-Einsparungen gemäß Artikel 11 erstellt die unabhängige und zertifizierte Stelle auf Verlangen des Herstellers einen Bericht über die Wechselwirkungen zwischen mehreren Ökoinnovationen in einem Fahrzeugtyp, einer Variante oder Version.

In dem Bericht werden die CO_2-Einsparungen durch die unterschiedlichen Ökoinnovationen unter Berücksichtigung der Wechselwirkungen einzeln angegeben.

(4) Der Prüfbericht kann eingeschränkt werden, so dass er lediglich die in Absatz 2 Unterabsatz 2 genannten Testprotokolle enthält, wenn der Antragsteller seinen Antrag auf Daten und Annahmen stützt, die die Kommission bereits genehmigt hat oder die in den Leitlinien gemäß Artikel 6 Absatz 2 enthalten sind.

Artikel 8

Nachweis der CO_2-Emissionen

(1) Die folgenden CO_2-Emissionen werden an einer Anzahl Fahrzeuge, die für die gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe d angegebenen einzelnen Fahrzeuge repräsentativ sind, nachgewiesen:

a) CO_2-Emissionen des Vergleichsfahrzeugs und des Ökoinnovationsfahrzeugs mit der innovativen Technologie in Betrieb mit Hilfe des in Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe e genannten Verfahrens;

b) CO_2-Emissionen des Vergleichsfahrzeugs und des Ökoinnovationsfahrzeugs mit der innovativen Technologie in Betrieb mit Hilfe des standardisierten Prüfzyklus gemäß Artikel 12 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EU) Nr. 510/2011.

Der Nachweis der CO_2-Emissionen gemäß Unterabsatz 1 Buchstaben a und b werden bei allen Prüfungen unter identischen Prüfbedingungen durchgeführt.

(2) Die Gesamteinsparungen für ein einzelnes Fahrzeug entsprechen der Differenz zwischen den gemäß Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a nachgewiesenen Emissionswerten.

Besteht zwischen den gemäß Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b nachgewiesenen Emissionen eine Differenz, wird diese Differenz von den Gesamteinsparungen, die gemäß Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe a nachgewiesen wurden, abgezogen.

Artikel 9

Auswahlkriterien

(1) Die durch die innovative Technologie zu erzielenden Mindesteinsparungen müssen bei 1 g CO_2/km liegen. Dieser Schwellenwert gilt als eingehalten, wenn die gemäß Artikel 8 Absatz 2 nachgewiesenen Gesamteinsparungen für die innovative Technologie oder das innovative Technologiepaket bei 1 g CO_2/km oder mehr liegen.

(2) Beinhalten die Gesamteinsparungen einer innovativen Technologie keine Einsparungen, die gemäß Artikel 8 Absatz 2 im standardisierten Prüfzyklus nachgewiesen wurden, wird die innovative Technologie oder das innovative Technologiepaket als nicht durch den standardisierten Prüfzyklus erfasst angesehen.

(3) Die technische Beschreibung der innovativen Technologie gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe b liefert die erforderlichen Einzelheiten für den Nachweis, dass die Leistungsfähigkeit der Technologie bei der Verringerung der CO_2-Emissionen nicht von Einstellungen oder Faktoren abhängen, die außerhalb der Kontrolle des Antragstellers liegen.

Beruht die Beschreibung auf Annahmen, so sind diese Annahmen nachprüfbar und fußen auf starken und unabhängigen statistischen Beweisen, die sie und ihre Anwendbarkeit in der gesamten EU bestätigen.

Artikel 10

Prüfung des Ökoinnovationsantrags

(1) Nach Eingang des Antrags veröffentlicht die Kommission die Kurzbeschreibung der innovativen Technologie und des Prüfverfahrens gemäß Artikel 4 Absatz 2 Buchstabe c.

(2) Die Kommission prüft den Antrag und genehmigt innerhalb von neun Monaten nach Eingang eines vollständigen Antrags die innovative Technologie mitsamt der Prüfmethode als Ökoinnovation, es sei denn, es werden Einwände in Bezug auf die Genehmigung der Technologie oder die Angemessenheit des Prüfverfahrens erhoben.

Der Genehmigungsbeschluss bestimmt, welche Informationen für die Zertifizierung der CO_2-Einsparungen gemäß Artikel 11 der vorliegenden Verordnung erforderlich sind, vorbehaltlich der Ausnahmen vom Recht auf Zugang der Öffentlichkeit zu Dokumenten gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001.

(3) Die Kommission kann die Anpassung des vorgeschlagenen Prüfverfahrens oder die Verwendung eines genehmigten Prüfverfahrens, das sich von dem vom Antragsteller vorgeschlagenen unterscheidet, verlangen. Der Antragsteller wird zur vorgeschlagenen Anpassung bzw. der Wahl des Prüfverfahrens konsultiert.

(4) Der Prüfungszeitraum kann um fünf Monate verlängert werden, wenn die Kommission feststellt, dass aufgrund der Komplexität der innovativen Technologie und des damit einhergehenden Prüfverfahrens oder wegen der Größe und des Inhalts des Antrags der Antrag in der neunmonatigen Prüfungsfrist nicht in geeigneter Weise beurteilt werden kann.

Die Kommission informiert den Antragsteller innerhalb von 40 Tagen nach Eingang des Antrags, ob die Prüfungsfrist verlängert wird.

Artikel 11

Zertifizierung der CO_2-Einsparungen von Ökoinnovationen

(1) Ein Hersteller, der zur Einhaltung seiner Zielvorgabe für spezifische Emissionen von einer Verringerung der durchschnittlichen spezifischen CO_2-Emissionen durch die CO_2-Einsparungen einer Ökoinnovation profitieren will, beantragt eine EG-Typgenehmigung für das mit der Ökoinnovation ausgestattete vollständige oder unvollständige Fahrzeug bei einer Genehmigungsbehörde im Sinne der Richtlinie 2007/46/EG. Der Antrag auf eine Genehmigung enthält neben den Unterlagen mit den gemäß Artikel 6 der Richtlinie 2007/46/EG erforderlichen Angaben einen Verweis auf den Beschluss der Kommission zur Genehmigung einer Ökoinnovation gemäß Artikel 10 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung.

(2) Die zertifizierten, gemäß Artikel 8 dieser Verordnung nachgewiesenen CO_2-Einsparungen der Ökoinnovation werden gesondert sowohl in den Typgenehmigungsunterlagen als auch der Übereinstimmungsbescheinigung gemäß der Richtlinie 2007/46/EG aufgeführt, wobei von den technischen Diensten gemäß Artikel 11 der genannten Richtlinie mit Hilfe des genehmigten Prüfverfahrens durchgeführte Prüfungen die Grundlage bilden.

Liegen die CO_2-Einsparung einer Ökoinnovation für einen bestimmten Typ, eine Variante oder Version unter dem Schwellenwert gemäß Artikel 9 Absatz 1, werden die Einsparungen nicht zertifiziert.

(3) Ist das Fahrzeug mit mehr als einer Ökoinnovation ausgestattet, müssen die CO_2-Einsparungen gemäß dem Verfahren nach Artikel 8 Absatz 1 für jede Ökoinnovation einzeln nachgewiesen werden. Die Summe der daraus resultierenden Einsparungen, die gemäß Artikel 8 Absatz 2 für jede Ökoinnovation bestimmt werden, ergibt die CO_2-Gesamteinsparung für den Zweck der Zertifizierung des Fahrzeugs.

(4) Können Wechselwirkungen zwischen mehreren Ökoinnovationen in einem Fahrzeug wegen ihrer offensichtlich unterschiedlichen Art nicht ausgeschlossen werden, gibt der Hersteller dies in dem Antrag an die Genehmigungsbehörde an und legt einen Bericht der unabhängigen und zertifizierten Stelle über die Auswirkungen der Wechselwirkungen auf die Einsparungen der Ökoinnovationen in dem Fahrzeug gemäß Artikel 7 Absatz 3 vor.

Liegen die Gesamteinsparungen aufgrund dieser Wechselwirkungen unter 1 g CO_2/km multipliziert mit der Zahl der Ökoinnovationen, finden nur die Einsparungen der Ökoinnovationen bei der Berechnung der Gesamteinsparungen gemäß Absatz 3 Berücksichtigung, die dem Schwellenwert gemäß Artikel 9 Absatz 1 entsprechen.

Artikel 12

Überprüfung der Zertifizierungen

(1) Die Kommission sorgt dafür, dass die Zertifizierungen und die CO_2-Einsparungen einzelner Fahrzeuge auf einer Ad-hoc-Basis überprüft werden.

Stellt sie fest, dass eine Differenz zwischen den zertifizierten CO_2-Einsparungen und den Einsparungen besteht, die sie bei der Überprüfung mit Hilfe des/der einschlägigen Prüfverfahren(s) nachgewiesen hat, unterrichtet die Kommission den Hersteller über ihre Ergebnisse.

Der Hersteller kann innerhalb von 60 Tagen nach Erhalt der Mitteilung der Kommission den Nachweis erbringen, dass die zertifizierten CO_2-Einsparungen richtig sind. Auf Verlangen der Kommission wird der Bericht über die Wechselwirkungen von verschiedenen Ökoinnovationen gemäß Artikel 7 Absatz 3 vorgelegt.

(2) Wird der Nachweis im Sinne von Absatz 1 nicht innerhalb der angegebenen Frist erbracht oder hält die Kommission ihn für unzureichend, kann sie beschließen, die zertifizierten CO_2-Einsparungen bei der Berechnung der durchschnittlichen spezifischen Emissionen des Herstellers für das folgende Kalenderjahr nicht zu berücksichtigen.

(3) Ein Hersteller, für den die zertifizierten CO_2-Einsparungen nicht mehr berücksichtigt werden, kann eine neue Zertifizierung der Fahrzeuge nach dem Verfahren gemäß Artikel 11 beantragen.

Artikel 13

Offenlegung von Informationen

Ein Antragsteller, der beantragt, dass gemäß der vorliegenden Verordnung eingereichte Informationen als vertraulich behandelt werden, begründet, warum eine der Ausnahmeregelungen gemäß Artikel 4 der Verordnung (EG) Nr. 1049/2001 anzuwenden ist.

Artikel 14

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 25. April 2014

Für die Kommission
Der Präsident
José Manuel BARROSO