

ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΟΣ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) αριθ. 725/2011 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 25ης Ιουλίου 2011

σχετικά με την καθιέρωση διαδικασίας για την έγκριση και πιστοποίηση καινοτομικών τεχνολογιών για τον περιορισμό των εκπομπών CO₂ από επιβατικά οχήματα κατ' εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Απριλίου 2009, σχετικά με τα πρότυπα επιδόσεων για τις εκπομπές από τα καινούργια επιβατικά αυτοκίνητα στο πλαίσιο της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Κοινότητας για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από ελαφρά οχήματα ⁽¹⁾, και ιδίως το άρθρο 12 παράγραφος 2,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

- (1) Για την προώθηση της ανάπτυξης και της έγκαιρης αφομοίωσης νέων και προηγμένων τεχνολογιών οχημάτων περιορισμένης εκπομπής CO₂, ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 443/2009 παρέχει σε κατασκευαστές και προμηθευτές τη δυνατότητα να υποβάλλουν αίτηση για την έγκριση ορισμένων καινοτομικών τεχνολογιών που συμβάλλουν στον περιορισμό των εκπομπών CO₂ από επιβατικά οχήματα. Είναι κατά συνέπεια απαραίτητο να αποσαφηνιστούν τα κριτήρια για τον καθορισμό των τεχνολογιών που θα είναι επιλέξιμες ως οικολογικές καινοτομίες κατ' εφαρμογή του εν λόγω κανονισμού.
- (2) Σύμφωνα με το άρθρο 12 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009, τεχνολογίες που αποτελούν μέρος της ολοκληρωμένης προσέγγισης της Ένωσης, όπως περιγράφονται στην ανακοίνωση της Επιτροπής, της 7ης Φεβρουαρίου 2007, με τίτλο Αποτελέσματα της επανεξέτασης της κοινοτικής στρατηγικής για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα και τα ελαφρά εμπορικά οχήματα ⁽²⁾ και στην ανακοίνωση της Επιτροπής, της 7ης Φεβρουαρίου 2007, με τίτλο «Ένα ανταγωνιστικό κανονιστικό πλαίσιο για την αυτοκινητοβιομηχανία για τον εικοστό πρώτο αιώνα» ⁽³⁾ και οι οποίες υπάγονται σε κανονιστική ρύθμιση στην ενωσιακή νομοθεσία, ή άλλες τεχνολογίες, η χρήση των οποίων είναι υποχρεωτική βάσει της ενωσιακής νομοθεσίας, δεν είναι επιλέξιμες ως οικολογικές καινοτομίες στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού. Στις τεχνολογίες αυτές περιλαμβάνονται συστήματα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών, δείκτες της αντίστασης τριβής κύλισης των ελαστικών και δείκτες αλλαγής ταχύτητας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2009, για τις απαιτήσεις έγκρισης τύπου και γενικής ασφάλειας των οχημάτων και των ρυμουλκωμένων τους, και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά ⁽⁴⁾ και, όσον αφορά την αντίσταση τριβής κύλισης των ελαστικών, του κανονισμού

(ΕΚ) αριθ. 1222/2009 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Νοεμβρίου 2009, σχετικά με τη σήμανση των ελαστικών επισώτρων αναφορικά με την εξοικονόμηση καυσίμου και άλλες ουσιώδεις παραμέτρους ⁽⁵⁾.

- (3) Τεχνολογίες που ήδη από καιρού είναι διαδεδομένες στην αγορά δεν μπορούν να θεωρηθούν καινοτομικές κατά την έννοια του άρθρου 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και δεν πρέπει να είναι επιλέξιμες ως οικολογικές καινοτομίες. Για να δημιουργηθούν τα σωστά κίνητρα, είναι ενδεδειγμένο να περιοριστεί το επίπεδο διείσδυσης μιας νέας τεχνολογίας στην αγορά στο εξειδικευμένο τμήμα της, όπως ορίζεται στο άρθρο 11 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 και ως αφετηρία να χρησιμοποιείται το έτος 2009. Τα όρια αυτά πρέπει να αποτελέσουν αντικείμενο αναθεώρησης, το αργότερο το 2015.
- (4) Για την προώθηση τεχνολογιών με τις μεγαλύτερες δυνατότητες μείωσης των εκπομπών CO₂ από τα επιβατικά αυτοκίνητα, και ιδίως για την ανάπτυξη καινοτομικών τεχνολογιών πρόωσης, πρέπει να είναι επιλέξιμες μόνον οι τεχνολογίες που είναι εγγενείς στη λειτουργία μεταφοράς του οχήματος και που συμβάλλουν σημαντικά στη βελτίωση της συνολικής κατανάλωσης ενέργειας του οχήματος. Τεχνολογίες επικουρικές στο σκοπό αυτό ή που αποσκοπούν στη βελτίωση της άνεσης του οδηγού ή των επιβατών δεν πρέπει να είναι επιλέξιμες.
- (5) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009, αιτήσεις μπορούν να υποβληθούν τόσο από κατασκευαστές, όσο και από προμηθευτές. Στην αίτηση πρέπει να συνοποβάλλονται τα απαραίτητα αποδεικτικά στοιχεία αναφορικά με την πλήρη κάλυψη των κριτηρίων επιλεξιμότητας, συμπεριλαμβανομένης μεθόδου για τη μέτρηση της εξοικονόμησης εκπομπών CO₂ που επιτυγχάνει η καινοτομική τεχνολογία.
- (6) Η εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ που προέρχεται από οικολογική καινοτομία πρέπει να είναι μετρήσιμη με ικανοποιητικό βαθμό ακρίβειας. Η εν λόγω ακρίβεια μπορεί να επιτευχθεί μόνο εφόσον η εξοικονόμηση ανέρχεται σε 1 g CO₂/km ή περισσότερο.
- (7) Εφόσον η εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ μιας τεχνολογίας εξαρτάται από τη συμπεριφορά του οδηγού ή από άλλους παράγοντες, εκτός ελέγχου του αιτούντος, η εν λόγω τεχνολογία δεν πρέπει να είναι καταρχήν επιλέξιμη ως οικολογική καινοτομία, εκτός εάν είναι εφικτές, βάσει ισχυρών και ανεξάρτητων στατιστικών στοιχείων, επαληθεύσιμες παραδοχές ως προς τη συμπεριφορά του μέσου οδηγού.

⁽¹⁾ ΕΕ L 140 της 5.6.2009, σ. 1.⁽²⁾ COM(2007) 19 τελικό.⁽³⁾ COM(2007) 22 τελικό.⁽⁴⁾ ΕΕ L 200 της 31.7.2009, σ. 1.⁽⁵⁾ ΕΕ L 342 της 22.12.2009, σ. 46.

- (8) Στον τυποποιημένο κύκλο δοκιμών που χρησιμοποιείται για τη μέτρηση των εκπομπών CO₂ από ένα όχημα με σκοπό την έγκριση τύπου δεν τεκμηριώνεται όλη η εξοικονόμηση που μπορεί να αποδοθεί σε ορισμένες τεχνολογίες. Για τη δημιουργία των σωστών καινοτομικών κινήτρων, πρέπει, στον υπολογισμό της συνολικής εξοικονόμησης CO₂, να λαμβάνεται υπόψη μόνο η εξοικονόμηση που δεν καταγράφεται στον τυποποιημένο κύκλο δοκιμών.
- (9) Κατά την τεκμηρίωση της εξοικονόμησης CO₂ πρέπει να γίνεται σύγκριση μεταξύ ίδιων οχημάτων, με και χωρίς την οικολογική καινοτομία. Η μέθοδος δοκιμών πρέπει να εξασφαλίζει επαληθεύσιμες, επαναλήψιμες και συγκρίσιμες μετρήσεις. Για την εξασφάλιση ισότιμων συνθηκών, εφόσον δεν υφίσταται συμφωνημένος και ρεαλιστικότερος κύκλος οδήγησης, ως κοινή αναφορά πρέπει να χρησιμοποιούνται τα πρότυπα οδήγησης στον Νέο κύκλο ευρωπαϊκής οδήγησης, όπως αυτά αναφέρονται στον κανονισμό της Επιτροπής (ΕΚ) αριθ. 692/2008, της 18ης Ιουλίου 2008, για την εφαρμογή και την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 715/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου που αφορά την έγκριση τύπου μηχανοκίνητων οχημάτων όσον αφορά εκπομπές από ελαφρά επιβατηγά και εμπορικά οχήματα (Euro 5 και Euro 6) και σχετικά με την πρόσβαση σε πληροφορίες επισκευής και συντήρησης οχημάτων⁽¹⁾. Η μέθοδος δοκιμών πρέπει να βασίζεται σε μετρήσεις με δυναμόμετρο πλαισίου ή σε μοντελοποίηση ή προσομοίωση, εφόσον οι εν λόγω μέθοδοι παρέχουν καλύτερα και ακριβέστερα αποτελέσματα.
- (10) Η Επιτροπή πρέπει να παρέχει κατευθύνσεις για την κατάρτιση της αίτησης και για τις μεθόδους δοκιμών, επικαιροποιώντας τακτικά τις εν λόγω κατευθύνσεις, ώστε να συνεκτιμάται η κτηρεια πείρα από την αξιολόγηση διάφορων αιτήσεων.
- (11) Σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 443/2009, η αίτηση συνοδεύεται από έκθεση επαλήθευσης που συντάσσεται από ανεξάρτητο και πιστοποιημένο φορέα. Ο εν λόγω φορέας πρέπει να είναι τεχνική υπηρεσία κατηγορίας Α ή Β, όπως αναφέρεται στην οδηγία 2007/46/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 5ης Σεπτεμβρίου 2007, για τη θέσπιση πλαισίου για την έγκριση των μηχανοκίνητων οχημάτων και των ρυμουλκούμενων τους και των συστημάτων, κατασκευαστικών στοιχείων και χωριστών τεχνικών μονάδων που προορίζονται για τα οχήματα αυτά⁽²⁾. Ωστόσο, για να εξασφαλιστεί η ανεξαρτησία του φορέα, τεχνικές υπηρεσίες που ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 41 παράγραφος 6 της εν λόγω οδηγίας δεν θεωρούνται ανεξάρτητος και πιστοποιημένος φορέας υπό την έννοια του παρόντος κανονισμού. Μαζί με την έκθεση επαλήθευσης, ο φορέας καταθέτει συναφή απόδειξη της ανεξαρτησίας του από τον αιτούντα.
- (12) Για να εξασφαλιστεί η αποτελεσματική καταχώριση και παρακολούθηση της συγκεκριμένης εξοικονόμησης για μεμονωμένα οχήματα, πρέπει η εξοικονόμηση να πιστοποιηθεί ως μέρος της έγκρισης τύπου ενός οχήματος, ενώ η συνολική εξοικονόμηση πρέπει να περιληφθεί στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης, σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/ΕΚ.
- (13) Η Επιτροπή πρέπει να έχει τη δυνατότητα ad hoc επαλήθευσης της πιστοποιημένης συνολικής εξοικονόμησης για μεμονωμένα οχήματα. Όπου είναι προφανές ότι η πιστοποιημένη εξοικονόμηση δεν ανταποκρίνεται στο επίπεδο εξοικονόμησης που προκύπτει από την απόφαση για έγκριση μιας τεχνολογίας ως οικολογικής καινοτομίας, πρέπει η Επιτροπή να είναι σε θέση να μη λαμβάνει υπόψη την πιστοποιημένη εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ για τον υπολογισμό των μέσων ειδικών εκπομπών CO₂. Ο κατασκευαστής πρέπει, ωστόσο, να διαθέτει περιορισμένη χρονική περίοδο κατά τη διάρκεια της οποίας δύναται να αποδείξει ότι οι πιστοποιημένες τιμές είναι ακριβείς.
- (14) Για να διασφαλιστεί η διαφάνεια της διαδικασίας αιτήσεων, πρέπει να παρέχονται στο κοινό συνοπτικές πληροφορίες σχετικά με τις αιτήσεις για έγκριση καινοτομικών τεχνολογιών, καθώς και σχετικά με τις μεθόδους δοκιμών. Μετά την έγκρισή τους, οι μέθοδοι δοκιμών πρέπει να είναι δημόσια προσβάσιμες. Κατά περίπτωση ισχύουν οι εξαιρέσεις στον δικαίωμα πρόσβασης του κοινού στα έγγραφα, όπως αυτές ορίζονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1049/2001 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 30ής Μαΐου 2001, για την πρόσβαση του κοινού στα έγγραφα του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου, του Συμβουλίου και της Επιτροπής⁽³⁾.
- (15) Σύμφωνα με το άρθρο 13 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009, από την ημερομηνία εφαρμογής αναθεωρημένης διαδικασίας για τη μέτρηση των εκπομπών CO₂, οι καινοτομικές τεχνολογίες ενδέχεται να μην υπάγονται πλέον στη διαδικασία έγκρισης που ορίζεται στον εν λόγω κανονισμό. Για τη διασφάλιση ενδεδειγμένης διαδικασίας σταδιακής κατάργησης των μορίων οικολογικής καινοτομίας που εκδίδονται κατ' εφαρμογή του παρόντος κανονισμού, η αναθεώρηση του παρόντος κανονισμού πρέπει να γίνει το αργότερο το 2015.
- (16) Τα μέτρα που προβλέπονται στον παρόντα κανονισμό είναι σύμφωνα με τη γνώμη της επιτροπής για την αλλαγή του κλίματος,

ΕΞΕΛΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Αντικείμενο

Ο παρών κανονισμός καθορίζει τη διαδικασία που θα ακολουθείται για την υποβολή αίτησης, καθώς και για την αξιολόγηση, την έγκριση και την πιστοποίηση των καινοτομικών τεχνολογιών για τη μείωση των εκπομπών CO₂ από επιβατικά αυτοκίνητα σύμφωνα με το άρθρο 12 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009.

Άρθρο 2

Πεδίο εφαρμογής

1. Κάθε τεχνολογία που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής των ακόλουθων μέτρων, τα οποία καλύπτονται από την ολοκληρωμένη προσέγγιση του άρθρου 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009 δεν θεωρείται καινοτομική τεχνολογία:

α) βελτιώσεις στην απόδοση συστημάτων κλιματισμού·

⁽¹⁾ ΕΕ L 199 της 28.7.2008, σ. 1.

⁽²⁾ ΕΕ L 263 της 9.10.2007, σ. 1.

⁽³⁾ ΕΕ L 145 της 31.5.2001, σ. 43.

β) συστήματα παρακολούθησης της πίεσης των ελαστικών επισώτρων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009·

γ) αντίσταση τριβής κύλισης ελαστικών που εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009 και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1222/2009·

δ) ενδείκτες αλλαγής ταχύτητας που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 661/2009·

ε) χρήση βιοκαυσίμων.

2. Αίτηση μπορεί να υποβληθεί, στο πλαίσιο του παρόντος κανονισμού, για μια τεχνολογία, εφόσον τηρούνται οι ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) έχει τοποθετηθεί στο 3 % ή λιγότερο όλων των καινούργιων επιβατικών αυτοκινήτων το 2009·

β) σχετίζεται με στοιχεία εγγενή στην αποτελεσματική λειτουργία του οχήματος και είναι συμβατό με την οδηγία 2007/46/ΕΚ.

Άρθρο 3

Ορισμοί

Πέραν των ορισμών στα άρθρα 2 και 3 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) ως «καινοτομική τεχνολογία» νοείται τεχνολογία ή συνδυασμός τεχνολογιών με παρόμοια τεχνικά χαρακτηριστικά, όπου η εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ μπορεί να αποδειχθεί με τη χρησιμοποίηση μεθόδου δοκιμών και όπου καθεμία από τις επιμέρους τεχνολογίες που απαρτίζουν το συνδυασμό εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής που προσδιορίζεται στο άρθρο 2·

β) ως «προμηθευτής» νοείται ο κατασκευαστής μιας καινοτομικής τεχνολογίας, υπεύθυνος για τη διασφάλιση της συμμόρφωσης της παραγωγής ή ο εξουσιοδοτημένος αντιπρόσωπός του στην Ένωση, ή ο εισαγωγέας·

γ) ως «αιτών» νοείται ο κατασκευαστής ή ο προμηθευτής που υποβάλλει αίτηση για την έγκριση μιας καινοτομικής τεχνολογίας, ως οικολογικής καινοτομίας·

δ) ως «οικολογική καινοτομία» νοείται μια καινοτομική τεχνολογία που συνοδεύεται από μια μέθοδο δοκιμών που έχει εγκριθεί από την Επιτροπή, σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό·

ε) ως «ανεξάρτητος και πιστοποιημένος φορέας» νοείται μια τεχνική υπηρεσία κατηγορίας Α ή κατηγορίας Β που ορίζεται στο άρθρο 41 παράγραφος 3 στοιχεία α) και β) της οδηγίας 2007/46/ΕΚ που τηρεί τις απαιτήσεις του άρθρου 42 της εν λόγω οδηγίας, με την εξαίρεση των τεχνικών υπηρεσιών που ορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 41 παράγραφος 6 της εν λόγω οδηγίας.

Άρθρο 4

Αίτηση

1. Η αίτηση για την έγκριση μιας καινοτομικής τεχνολογίας ως οικολογικής καινοτομίας υποβάλλεται στην Επιτροπή εγγράφως. Η αίτηση και όλα τα δικαιολογητικά υποβάλλονται με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο ή ηλεκτρονικό μέσο εγγραφής/μεταφοράς δεδομένων ή μεταφορτώνονται σε διακομιστή που διαχειρίζεται η Επιτροπή. Στην έγγραφη αίτηση απαριθμούνται τα δικαιολογητικά.

2. Η αίτηση περιλαμβάνει τα ακόλουθα:

α) στοιχεία του αιτούντος·

β) περιγραφή της καινοτομικής τεχνολογίας και του τρόπου που είναι τοποθετημένη σε ένα όχημα, καθώς και τεκμηρίωση της υπαγωγής της τεχνολογίας στο πεδίο εφαρμογής που ορίζεται στο άρθρο 2·

γ) συνοπτική περιγραφή της καινοτομικής τεχνολογίας, καθώς και των στοιχείων που τεκμηριώνουν την τήρηση των προϋποθέσεων του άρθρου 2 παράγραφος 2, και της μεθόδου δοκιμών που αναφέρονται στο στοιχείο ε) της παρούσας παραγράφου που δημοσιοποιείται με την υποβολή της αίτησης στην Επιτροπή·

δ) εκτίμηση του αριθμού των μεμονωμένων οχημάτων που ενδέχεται ή πρόκειται να εξοπλιστούν με την καινοτομική τεχνολογία, καθώς και η εκτιμώμενη μείωση των εκπομπών CO₂ για τα οχήματα αυτά χάρη στην καινοτομική τεχνολογία·

ε) μεθοδολογία που θα χρησιμοποιηθεί για τεκμηρίωση της μείωσης των εκπομπών CO₂ χάρη στην καινοτομική τεχνολογία, ή, εφόσον η μεθοδολογία αυτή έχει ήδη εγκριθεί από την Επιτροπή, αναφορά της εγκεκριμένης μεθοδολογίας·

στ) στοιχεία που αποδεικνύουν ότι:

i) η μείωση των εκπομπών που επιτυγχάνεται με την καινοτομική τεχνολογία τηρεί το όριο του άρθρου 9 παράγραφος 1, συνεκτιμώντας ενδεχόμενη απαξίωση της τεχνολογίας με την πάροδο του χρόνου·

ii) η καινοτομική τεχνολογία δεν καλύπτεται από τη μέτρηση του τυποποιημένου κύκλου δοκιμών του CO₂ που αναφέρεται στο άρθρο 12 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009, όπως ορίζεται στο άρθρο 9 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού·

iii) ο αιτών είναι υπεύθυνος για τη μείωση των εκπομπών CO₂ λόγω της καινοτομικής τεχνολογίας, όπως ορίζεται στο άρθρο 9 παράγραφος 3·

ζ) έκθεση επαλήθευσης που συντάσσεται από ανεξάρτητο και πιστοποιημένο φορέα, όπως ορίζεται στο άρθρο 7.

Άρθρο 5

Όχημα βάσης και όχημα οικολογικής καινοτομίας

1. Για τους σκοπούς της τεκμηρίωσης των εκπομπών CO₂ που αναφέρονται στο άρθρο 8 ο αιτών ορίζει

- α) ένα όχημα οικολογικής καινοτομίας εξοπλισμένο με την καινοτομική τεχνολογία·
- β) ένα όχημα βάσης που δεν είναι εξοπλισμένο με την καινοτομική τεχνολογία, αλλά που από κάθε άλλη άποψη είναι πανομοιότυπο με το όχημα οικολογικής καινοτομίας.

2. Εάν ο αιτών θεωρεί ότι οι πληροφορίες που αναφέρονται στα άρθρα 8 και 9 μπορούν να τεκμηριωθούν χωρίς τη χρήση οχήματος βάσης και οχήματος οικολογικής καινοτομίας, όπως αναφέρεται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου, η αίτηση περιλαμβάνει τα απαραίτητα στοιχεία που στοιχειοθετούν το συμπέρασμα αυτό και μια μέθοδο που αποδίδει ισοδύναμα αποτελέσματα.

Άρθρο 6

Μέθοδος δοκιμών

1. Η μέθοδος δοκιμών που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ε) παρέχει αποτελέσματα επαληθεύσιμα, επαναλήψιμα και συγκρίσιμα. Είναι ικανή να τεκμηριώνει με ρεαλιστικό τρόπο και με ισχυρή στατιστική σημαντικότητα τα οφέλη όσον αφορά τις εκπομπές CO₂ που προκύπτουν από την καινοτομική τεχνολογία, και, κατά περίπτωση, λαμβάνει υπόψη την αλληλεπίδραση με άλλες οικολογικές καινοτομίες.

2. Η Επιτροπή δημοσιεύει κατευθυντήριες οδηγίες σχετικά με την προετοιμασία των μεθόδων δοκιμών για τις διάφορες δυνητικά καινοτομικές τεχνολογίες, οι οποίες τηρούν τα κριτήρια που αναφέρονται στην παράγραφο 1.

Άρθρο 7

Έκθεση επαλήθευσης

1. Η έκθεση επαλήθευσης που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ζ) συντάσσεται από ανεξάρτητο και πιστοποιημένο φορέα που δεν είναι μέρος του αιτούντος ούτε συνδέεται με άλλον τρόπο με αυτόν.

2. Για τους σκοπούς της έκθεσης επαλήθευσης, ο ανεξάρτητος και πιστοποιημένος φορέας

- α) επαληθεύει την τήρηση των κριτηρίων επιλεξιμότητας του άρθρου 2 παράγραφος 2·
- β) επαληθεύει ότι οι πληροφορίες που παρέχονται σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο στ) ανταποκρίνονται στα κριτήρια που καθορίζονται στο άρθρο 9·
- γ) επαληθεύει ότι η μέθοδος δοκιμών που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο ε) είναι κατάλληλη για πιστοποίηση της εξοικονόμησης CO₂ που προκύπτει από την καινοτομική τεχνολογία για τα σχετικά οχήματα που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο δ), και τηρεί τις ελάχιστες απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 6 παράγραφος 1·

δ) επαληθεύει ότι η καινοτομική τεχνολογία είναι συμβατή με τις σχετικές απαιτήσεις που έχουν προσδιοριστεί για την έγκριση τύπου του οχήματος·

ε) δηλώνει ότι ανταποκρίνεται στις απαιτήσεις που ορίζονται στην παράγραφο 1 του παρόντος άρθρου.

3. Για τους σκοπούς της πιστοποίησης της εξοικονόμησης εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το άρθρο 11, ο ανεξάρτητος και πιστοποιημένος φορέας, έπειτα από αίτηση του κατασκευαστή, συντάσσει έκθεση σχετικά με την αλληλεπίδραση μεταξύ των διαφόρων οικολογικών καινοτομιών που έχουν τοποθετηθεί σε ένα τύπο, παραλλαγή ή έκδοση οχήματος.

Στην έκθεση προσδιορίζεται η εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ από τις διάφορες οικολογικές καινοτομίες, συνεκτιμώντας τον αντίκτυπο από την αλληλεπίδραση.

Άρθρο 8

Τεκμηρίωση των εκπομπών CO₂

1. Τεκμηριώνονται οι ακόλουθες εκπομπές CO₂ για αριθμό οχημάτων που αντιπροσωπεύει τα μεμονωμένα οχήματα της εκτίμησης σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο δ):

- α) οι εκπομπές CO₂ από το όχημα βάσης και από το όχημα οικολογικής καινοτομίας με την καινοτομική τεχνολογία σε λειτουργία που προκύπτουν από την εφαρμογή της μεθόδου του άρθρου 4 παράγραφος 2 στοιχείο ε)·
- β) οι εκπομπές CO₂ από το όχημα βάσης και από το όχημα οικολογικής καινοτομίας με την καινοτομική τεχνολογία σε λειτουργία που προκύπτουν από την εφαρμογή της μεθόδου του άρθρου 12 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 443/2009.

Η τεκμηρίωση των εκπομπών CO₂ σύμφωνα με τα σημεία α) και β) του πρώτου εδαφίου διενεργείται υπό ταυτόσημες συνθήκες δοκιμών για όλες τις δοκιμές.

2. Η συνολική εξοικονόμηση για ένα μεμονωμένο όχημα είναι η διαφορά μεταξύ των εκπομπών που τεκμηριώνονται σύμφωνα με την παράγραφο 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο α).

Εφόσον υπάρχει διαφορά μεταξύ των εκπομπών που έχουν τεκμηριωθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1, πρώτο εδάφιο, στοιχείο β), η διαφορά αφαιρείται από τη συνολική εξοικονόμηση που έχει τεκμηριωθεί σύμφωνα με την παράγραφο 1 πρώτο εδάφιο στοιχείο α).

Άρθρο 9

Κριτήρια επιλεξιμότητας

1. Η ελάχιστη μείωση που επιτυγχάνεται με την καινοτομική τεχνολογία είναι 1 g CO₂/km. Το όριο αυτό θεωρείται ότι τηρείται εφόσον η συνολική εξοικονόμηση χάρη στην καινοτομική τεχνολογία που τεκμηριώνεται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 ανέρχεται σε 1 g CO₂/km ή περισσότερο.

2. Εφόσον στη συνολική εξοικονόμηση μιας καινοτομικής τεχνολογίας δεν περιλαμβάνεται εξοικονόμηση που έχει τεκμηριωθεί με βάση τον τυποποιημένο κύκλο δοκιμών σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2, η καινοτομική τεχνολογία θεωρείται ότι δεν καλύπτεται από τον τυποποιημένο κύκλο δοκιμών.

3. Η τεχνική περιγραφή της καινοτομικής τεχνολογίας που αναφέρεται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο β) παρέχει τα απαραίτητα στοιχεία για να τεκμηριωθεί η μη εξάρτηση των επιδόσεων της τεχνολογίας για μείωση του CO₂ από ρυθμίσεις ή επιλογές που διαφεύγουν του ελέγχου του αιτούντος.

Εφόσον η περιγραφή βασίζεται σε υποθέσεις, αυτές είναι επαληθεύσιμες και βασίζονται σε ισχυρά και ανεξάρτητα στατιστικά στοιχεία που τις στηρίζουν, όπως εξάλλου και τη δυνατότητα εφαρμογής τους σε όλη την Ένωση.

Άρθρο 10

Αξιολόγηση μιας αίτησης οικολογικής καινοτομίας

1. Με την παραλαβή της αίτησης, η Επιτροπή δημοσιοποιεί τη συνοπτική περιγραφή της καινοτομικής τεχνολογίας και της μεθόδου δοκιμών που αναφέρονται στο άρθρο 4 παράγραφος 2 στοιχείο γ).

2. Η Επιτροπή αξιολογεί την αίτηση και, εντός εννέα μηνών από την παραλαβή της πλήρους αίτησης, εγκρίνει την καινοτομική τεχνολογία ως οικολογική καινοτομία μαζί με τη μέθοδο δοκιμών, εκτός αν διατυπωθούν αντιρρήσεις όσον αφορά την επιλεξιμότητα της τεχνολογίας ή την καταλληλότητα της μεθόδου δοκιμών.

Στην απόφαση για έγκριση της καινοτομικής τεχνολογίας ως οικολογικής καινοτομίας αναφέρονται τα πληροφοριακά στοιχεία που απαιτούνται για την πιστοποίηση της εξοικονόμησης εκπομπών CO₂ σύμφωνα με το άρθρο 11 του παρόντος κανονισμού, με την επιφύλαξη της εφαρμογής των εξαιρέσεων στο δικαίωμα πρόσβασης του κοινού στα έγγραφα που αναφέρονται στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1049/2001.

3. Η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει προσαρμογές της προτεινόμενης μεθόδου δοκιμών ή να απαιτεί τη χρήση άλλης εγκεκριμένης μεθόδου δοκιμών από αυτήν που προτείνει ο αιτών. Ο αιτών καλείται να γνωμοδοτήσει σχετικά με την προτεινόμενη προσαρμογή ή την επιλογή μεθόδου δοκιμών.

4. Η περίοδος αξιολόγησης μπορεί να παραταθεί κατά πέντε μήνες, εφόσον η Επιτροπή διαπιστώσει ότι, λόγω της πολυπλοκότητας της καινοτομικής τεχνολογίας και της συνοδευτικής μεθόδου δοκιμών ή εξαιτίας της έκτασης και του περιεχομένου της αίτησης, η αίτηση δεν μπορεί να αξιολογηθεί κατάλληλα εντός της εννεάμηνης περιόδου αξιολόγησης.

Εντός 40 ημερών από την παραλαβή της αίτησης, η Επιτροπή ειδοποιεί τον αιτούντα εάν πρέπει να παραταθεί η περίοδος αξιολόγησης

Άρθρο 11

Πιστοποίηση εξοικονόμησης εκπομπών CO₂ από οικολογικές καινοτομίες

1. Ένας κατασκευαστής που επιθυμεί να επωφεληθεί από τη μείωση των μέσων ειδικών εκπομπών του σε CO₂ ώστε να καλύψει

το στόχο εκπομπών του μέσω εξοικονόμησης CO₂ προερχόμενης από μια οικολογική καινοτομία, απευθύνεται σε εγκρίνουσα αρχή κατά την έννοια της οδηγίας 2007/46/ΕΚ για έκδοση πιστοποιητικού έγκρισης ΕΚ τύπου του οχήματος όπου έχει τοποθετηθεί η οικολογική καινοτομία. Η αίτηση χορήγησης πιστοποιητικού, εκτός από τα έγγραφα που παρέχουν τις απαραίτητες πληροφορίες οι οποίες ορίζονται στο άρθρο 6 της οδηγίας 2007/46/ΕΚ, αναφέρεται στην απόφαση της Επιτροπής για έγκριση της οικολογικής καινοτομίας σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 2 του παρόντος κανονισμού.

2. Η πιστοποιημένη εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ από την οικολογική καινοτομία που έχει τεκμηριωθεί σύμφωνα με το άρθρο 8 του παρόντος κανονισμού προσδιορίζεται χωριστά, τόσο στο φάκελο της έγκρισης τύπου, όσο και στο πιστοποιητικό συμμόρφωσης σύμφωνα με την οδηγία 2007/46/ΕΚ, με βάση τις δοκιμές που διεξήγαγαν οι τεχνικές υπηρεσίες σύμφωνα με το άρθρο 11 της εν λόγω οδηγίας, με την εγκεκριμένη μέθοδο δοκιμών.

Εφόσον η εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ από μια οικολογική καινοτομία για ένα συγκεκριμένο τύπο, παραλλαγή ή έκδοση υπολείπεται του κατώτατου ορίου του άρθρου 9 παράγραφος 1, η εξοικονόμηση δεν πιστοποιείται.

3. Εφόσον το όχημα είναι εξοπλισμένο με περισσότερες από μία οικολογικές καινοτομίες, η εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ τεκμηριώνεται χωριστά για κάθε οικολογική καινοτομία, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 8 παράγραφος 1. Το άθροισμα των εξοικονομήσεων αυτών, που καθορίζονται σύμφωνα με το άρθρο 8 παράγραφος 2 για κάθε οικολογική καινοτομία, συνιστά τη συνολική εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ για το σκοπό πιστοποίησης του εν λόγω οχήματος.

4. Εφόσον δεν μπορεί να αποκλειστεί η αλληλεπίδραση μεταξύ των διαφόρων οικολογικών καινοτομιών που έχουν τοποθετηθεί σε ένα όχημα εξαιτίας του προφανώς διαφορετικού χαρακτήρα τους, ο κατασκευαστής επισημαίνει το γεγονός αυτό στην αίτηση προς την αρχή έγκρισης και συνοποβάλλει έκθεση του ανεξάρτητου και πιστοποιημένου φορέα σχετικά με τον αντίκτυπο της αλληλεπίδρασης στην εξοικονόμηση από τις οικολογικές καινοτομίες στο όχημα, όπως αναφέρεται στο άρθρο 7 παράγραφος 3.

Εφόσον, λόγω αυτής της αλληλεπίδρασης, η συνολική εξοικονόμηση είναι μικρότερη από 1 g CO₂/km επί τον αριθμό των οικολογικών καινοτομιών, για τον υπολογισμό της συνολικής εξοικονόμησης σύμφωνα με την παράγραφο 3 του παρόντος άρθρου λαμβάνονται υπόψη μόνο οι εξοικονομήσεις από τις οικολογικές καινοτομίες που τηρούν το όριο του άρθρου 9 παράγραφος 1.

Άρθρο 12

Επανεξέταση των πιστοποιήσεων

1. Η Επιτροπή εξασφαλίζει ότι οι πιστοποιήσεις και η εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ που αποδίδονται σε μεμονωμένα οχήματα επαληθεύονται σε βάση ad hoc.

Εφόσον διαπιστώσει ότι υπάρχει διαφορά μεταξύ της πιστοποιημένης εξοικονόμησης εκπομπών CO₂ και της εξοικονόμησης που έχει διαπιστώσει χρησιμοποιώντας τη σχετική μέθοδο ή μεθόδους δοκιμών, η Επιτροπή ενημερώνει τον κατασκευαστή για τα συμπεράσματά της.

Ο κατασκευαστής μπορεί, εντός 60 ημερών από την παραλαβή της γνωστοποίησης, να υποβάλει στην Επιτροπή στοιχεία που τεκμηριώνουν την ακρίβεια της πιστοποιημένης εξοικονόμησης CO₂. Κατόπιν αιτήματος της Επιτροπής, υποβάλλεται η έκθεση σχετικά με την αλληλεπίδραση των διαφόρων οικολογικών καινοτομιών που αναφέρονται στο άρθρο 7 παράγραφος 3.

2. Αν τα αποδεικτικά στοιχεία που αναφέρονται στην παράγραφο 1 δεν υποβληθούν εντός της οριζόμενης χρονικής περιόδου, ή αν η Επιτροπή διαπιστώσει ότι τα παρεχόμενα στοιχεία δεν είναι ικανοποιητικά, μπορεί η Επιτροπή να αποφασίσει να μην λάβει υπόψη την πιστοποιημένη εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ στον υπολογισμό του μέσου όρου των ειδικών εκπομπών του εν λόγω κατασκευαστή για το επόμενο ημερολογιακό έτος.

3. Ένας κατασκευαστής του οποίου η πιστοποιημένη εξοικονόμηση εκπομπών CO₂ δεν λαμβάνεται πλέον υπόψη, μπορεί να

υποβάλει αίτηση για νέα πιστοποίηση των σχετικών οχημάτων, σύμφωνα με τη διαδικασία που προβλέπεται στο άρθρο 11.

Άρθρο 13

Κοινοποίηση πληροφοριών

Ένας αιτών που ζητά να θεωρούνται εμπιστευτικές οι πληροφορίες που υποβάλλονται δυνάμει του παρόντος κανονισμού, πρέπει να αιτιολογεί γιατί emπίπτουν σε εξαιρέσεις του άρθρου 4 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1049/2001.

Άρθρο 14

Επανεξέταση

Ο παρών κανονισμός και οι οικολογικές καινοτομίες που έχουν εγκριθεί κατ' εφαρμογή του θα επανεξεταστούν το αργότερο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2015.

Άρθρο 15

Έναρξη ισχύος

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 25 Ιουλίου 2011.

Για την Επιτροπή
Ο Πρόεδρος
José Manuel BARROSO