

32011R0725

26.7.2011.

SLUŽBENI LIST EUROPSKE UNIJE

L 194/19

**PROVEDBENA UREDBA KOMISIJE (EU) br. 725/2011****od 25. srpnja 2011.****o uspostavljanju postupka za odobravanje i certifikaciju inovativnih tehnologija za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih automobila sukladno Uredbi (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća****(Tekst značajan za EGP)**

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Uredbu (EZ) br. 443/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. travnja 2009. o utvrđivanju standardnih vrijednosti emisija za nove osobne automobile u okviru integriranog pristupa Zajednice s ciljem smanjivanja emisija CO<sub>2</sub> iz lakih vozila <sup>(1)</sup>, a posebno njezin članak 12. stavak 2.,

budući da:

- (1) U svrhu promicanja razvoja i žurnog uvođenja novih i naprednih tehnologija za smanjenje emisije CO<sub>2</sub> iz vozila, Uredba (EZ) br. 443/2009 predviđa mogućnost za proizvođače i dobavljače da podnesu zahtjev za odobrenje određenih inovativnih tehnologija koje doprinose smanjivanju emisije CO<sub>2</sub> iz osobnih vozila. Stoga je potrebno razjasniti kriterije za određivanje onih tehnologija koje bi trebale biti prihvatljive kao ekoinovativne sukladno toj Uredbi.
- (2) U skladu s člankom 12. stavkom 2. točkom (c) Uredbe (EZ) br. 443/2009, tehnologije koje su dio integriranog pristupa Unije koji je opisan u Komunikaciji Komisije od 7. veljače 2007. pod nazivom „Rezultati preispitivanja Strategije Zajednice s ciljem smanjenja emisije CO<sub>2</sub> iz osobnih automobila i lakih gospodarskih vozila” <sup>(2)</sup> i Komunikacije Komisije od 7. veljače 2007. pod nazivom „Konkurentni zakonodavni okvir za automobilsku industriju za 21. stoljeće” <sup>(3)</sup>, i koje su uređene zakonima Unije, ili druge tehnologije koje su obvezne prema pravu Unije, nisu prihvatljive kao eko-inovacije prema toj Uredbi. Takve tehnologije obuhvaćaju sustave za praćenje tlaka u gumama, otpora kotrljanja i pokazivače promjene brzina koji su obuhvaćeni Uredbom (EZ) br. 661/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 13. srpnja 2009. o zahtjevima za homologaciju tipa za opću sigurnost motornih vozila, njihovih prikolica i sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila <sup>(4)</sup> i, u pogledu otpora

kotrljanja, Uredbe (EZ) br. 1222/2009 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. studenoga 2009. o označivanju guma s obzirom na učinkovitost potrošnje goriva i druge bitne parametre <sup>(5)</sup>.

- (3) Tehnologija koja je već neko vrijeme široko dostupna na tržištu ne može se smatrati inovativnom u smislu članka 12. Uredbe (EZ) br. 443/2009 i ne bi trebala biti prihvatljiva kao eko-inovacija. Kako bi se ostvarili pravi poticaji, potrebno je ograničiti stupanj prodora na tržište određene tehnologije na segment tržišne niše kako je definirana u članku 11. stavku 4. Uredbe (EZ) br. 443/2009, a 2009. godinu uzeti kao početnu. Ovi pragovi trebali bi podlijegati preispitivanju najkasnije 2015. godine.
- (4) S ciljem promicanja tehnologija s najvećim potencijalom za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> iz osobnih automobila, a posebno razvoja inovativnih pogonskih tehnologija, prihvatljivima bi se trebale smatrati samo one tehnologije koje su usko povezane s prijevoznom funkcijom vozila i koje značajno doprinose poboljšanju sveukupne potrošnje energije vozila. Tehnologije koje dopunjavaju tu svrhu ili za cilj imaju povećanje udobnosti vozača ili putnika ne bi trebale biti prihvatljive.
- (5) U skladu s Uredbom (EZ) br. 443/2009, zahtjeve mogu podnositi proizvođači i dobavljači. Zahtjev bi trebao sadržavati potrebne dokaze o potpunom ispunjavanju kriterija prihvatljivosti, uključujući metodu za mjerenje uštede CO<sub>2</sub> korištenjem inovativne tehnologije.
- (6) Trebalo bi biti moguće izmjeriti, sa zadovoljavajućim stupnjem točnosti, uštede CO<sub>2</sub> ostvarene kroz eko-inovaciju. Takvu je točnost moguće postići samo kada su uštede 1 g CO<sub>2</sub>/km ili veće.
- (7) Kada ušteda CO<sub>2</sub> neke tehnologije ovisi o ponašanju vozača ili o drugim čimbenicima koji su izvan kontrole podnositelja zahtjeva, takva tehnologija u načelu ne bi trebala biti prihvatljiva kao eko-inovacija, osim ako nije moguće, na temelju uvjerljivih i neovisnih statističkih dokaza, dati pretpostavku o ponašanju prosječnog vozača koju je moguće provjeriti.

<sup>(1)</sup> SL L 140, 5.6.2009., str. 1.<sup>(2)</sup> COM(2007) 19 završna verzija.<sup>(3)</sup> COM(2007) 22 završna verzija.<sup>(4)</sup> SL L 200, 31.7.2009., str. 1.<sup>(5)</sup> SL L 342, 22.12.2009., str. 46.

- (8) Standardni ispitni ciklus mjerenja emisija CO<sub>2</sub> iz vozila pri homologaciji tipa ne pokazuje sve uštede koje se mogu pripisati određenim tehnologijama. Za stvaranje pravih poticaja za inovacije, za izračunavanje ukupnih ušteda CO<sub>2</sub> u obzir bi trebalo uzeti samo one uštede koje nisu obuhvaćene standardnim ispitnim ciklusom.
- (9) Za dokazivanje ušteda CO<sub>2</sub> trebalo bi napraviti usporedbu između istih vozila s eko-inovacijom i bez eko-inovacije. Metoda ispitivanja trebala bi osigurati provjerljive, ponovljive i usporedive rezultate mjerenja. Kako bi se osigurali jednaki tržišni uvjeti, a budući da ne postoji utvrđen i realističan vozni ciklus, kao zajednička referenca trebali bi se uzimati tipovi vožnje prema novom europskom voznom ciklusu iz Uredbe Komisije (EZ) br. 692/2008 od 18. srpnja 2008. o provedbi i izmjeni Uredbe (EZ) br. 715/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o homologaciji motornih vozila s obzirom na emisije iz lakih osobnih i teretnih vozila (Euro 5 i Euro 6) i dostupnosti podataka za popravke i održavanje vozila<sup>(1)</sup>. Metoda ispitivanja trebala bi se temeljiti na mjerjenjima na dinamometru s valjcima ili modeliranju ili simulaciji kada takve metode daju bolje i točnije rezultate.
- (10) Komisija bi trebala osigurati smjernice za sastavljanje zahtjeva i metode ispitivanja te ih redovito ažurirati tako da u obzir uzimaju iskustvo stečeno u procjeni različitih zahtjeva.
- (11) U skladu s Uredbom (EZ) br. 443/2009, zahtjevu mora biti priloženo izvješće o provjeri koje sastavlja neovisno ovlašteno tijelo. Ovo tijelo trebalo bi biti tehnička služba kategorije A ili B kako se navodi u Direktivi 2007/46/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 5. rujna 2007. o uspostavi okvira za homologaciju motornih vozila i njihovih prikolica te sustava, sastavnih dijelova i zasebnih tehničkih jedinica namijenjenih za takva vozila<sup>(2)</sup>. Međutim, kako bi se osigurala neovisnost tog tijela, tehničke službe određene u skladu s člankom 41. stavkom 6. Direktive ne bi se trebale smatrati neovisnim ovlaštenim tijelom u smislu ove Uredbe. To tijelo trebalo bi, zajedno s izvješćem o provjeri, pružiti odgovarajuće dokaze svoje neovisnosti u odnosu na podnositelja zahtjeva.
- (12) Kako bi se osigurala učinkovita registracija i praćenje određenih ušteda za pojedino vozilo, uštede bi trebalo treba potvrditi u okviru homologacije vozila i ukupne uštede trebalo bi upisati u potvrdu o sukladnosti u skladu s Direktivom 2007/46/EZ.
- (13) Komisija bi trebala imati mogućnost *ad hoc* provjere potvrđene ukupne uštede za pojedino vozilo. Kada je očito da potvrđene uštede nisu dosljedne razini ušteda koje su rezultat odluke o odobravanju tehnologije kao eko-inovacije, Komisija bi trebala moći zanemariti potvrđene uštede CO<sub>2</sub> prilikom izračuna prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub>. Međutim, proizvođaču bi trebalo omogućiti ograničeno razdoblje tijekom kojeg može dokazati da su potvrđene vrijednosti točne.
- (14) Kako bi se osiguralo transparentno podnošenje zahtjeva, sažete informacije o zahtjevima za odobrenje inovativnih tehnologija i metodama ispitivanja trebale bi biti dostupne javnosti. Nakon što su odobrene, metode ispitivanja trebale bi biti javno dostupne. Iznimke od javnog pristupa dokumentima koji je utvrđen Uredbom (EZ) br. 1049/2001 Europskog parlamenta i Vijeća od 30. svibnja 2001. o javnom pristupu dokumentima Europskog parlamenta, Vijeća i Komisije<sup>(3)</sup> trebale bi se primjenjivati prema potrebi.
- (15) U skladu s člankom 13. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 443/2009, inovativne tehnologije više se ne odobravaju prema postupku utvrđenom tom Uredbom od dana primjene revidiranog postupka za mjerenje emisija CO<sub>2</sub>. Kako bi se osiguralo odgovarajuće postupno ukidanje olakšica za eko-inovaciju sukladno toj Uredbi, ovu bi Uredbu trebalo preispitati najkasnije 2015. godine.
- (16) Mjere predviđene ovom Uredbom u skladu su s mišljenjem Odbora za klimatske promjene,

DONIJELA JE OVU UREDBU:

#### Članak 1.

##### Sadržaj

Ova Uredba propisuje postupak kojeg se treba pridržavati prilikom podnošenja zahtjeva, procjene, odobrenja i izdavanja potvrde za inovativne tehnologije koje smanjuju emisije CO<sub>2</sub> iz osobnih automobila sukladno članku 12. Uredbe (EZ) br. 443/2009.

#### Članak 2.

##### Područje primjene

1. Sve tehnologije koje su obuhvaćena sljedećim mjerama koje su dio integriranog pristupa iz članka 1. Uredbe (EZ) br. 443/2009 ne smatraju se inovativnim tehnologijama:

(a) poboljšanje učinkovitosti klimatizacijskih sustava;

<sup>(1)</sup> SL L 199, 28.7.2008., str. 1.

<sup>(2)</sup> SL L 263, 9.10.2007., str. 1.

<sup>(3)</sup> SL L 145, 31.5.2001., str. 43.

- (b) sustavi za praćenje tlaka u gumama koji spadaju u područje primjene Uredbe (EZ) br. 661/2009;
- (c) otpor kotrljanja guma koji spadaju u područje primjene Uredaba (EZ) br. 661/2009 i (EZ) br. 1222/2009;
- (d) pokazatelji mijenjanja brzina koji spadaju u područje primjene Uredbe (EZ) br. 661/2009;
- (e) korištenje biogoriva.

2. Zahtjev za određenu tehnologiju može se podnijeti na temelju ove Uredbe, pod uvjetom da su ispunjeni sljedeći uvjeti:

- (a) tehnologija je ugrađena u 3 % ili manje svih novih osobnih automobila koji su registrirani 2009. godine;
- (b) tehnologija se odnosi na elemente koji su bitni za učinkovito funkcioniranje vozila i kompatibilna je s Direktivom 2007/46/EZ.

### Članak 3.

#### Definicije

Uz definicije pojmova iz članka 2. i 3. Uredbe (EZ) br. 443/2009 primjenjuju se sljedeće definicije:

- (a) „inovativna tehnologija” znači tehnologija ili kombinacija tehnologija sa sličnim tehničkim značajkama i karakteristikama gdje se uštede CO<sub>2</sub> mogu dokazati koristeći jednu metodu ispitivanja i gdje svaka pojedina tehnologija u kombinaciji spada u područje primjene članka 2.;
- (b) „dobavljač” znači proizvođač inovativne tehnologije koji je odgovoran za osiguranje sukladnosti proizvodnje ili njegov ovlašten predstavnik u Zajednici ili uvoznik;
- (c) „podnositelj zahtjeva” znači proizvođač ili dobavljač koji predaje zahtjev za odobrenje inovativne tehnologije kao eko-inovacije;
- (d) „eko-inovacija” znači inovativna tehnologija s pratećom metodom ispitivanja koju je odobrila Komisija u skladu s ovom Uredbom;
- (e) „neovisno ovlašteno tijelo” znači tehnička služba kategorije A ili B iz članka 41. stavka 3. točaka (a) i (b) Direktive 2007/46/EZ koji ispunjava zahtjeve utvrđene u članku 42. predmetne Direktive, uz izuzetak tehničkih servisa utvrđenih u skladu s člankom 41. stavkom 6. Direktive.

### Članak 4.

#### Primjena

1. Zahtjev za odobrenje inovativne tehnologije kao eko-inovacije podnosi se Komisiji u pisanom obliku. Zahtjev i sva popratna dokumentacija također se podnose elektroničkom poštom ili putem elektroničkog nosača podataka ili se učitavaju na poslužitelj kojim upravlja Komisija. U pisanom se zahtjevu navodi sva popratna dokumentacija.

2. Zahtjev sadržava sljedeće:

- (a) detalje za kontakt podnositelja zahtjeva;
- (b) opis inovativne tehnologije i način na koji se ugrađuje u vozilo, uključujući dokaze da je ta tehnologija obuhvaćena člankom 2.;
- (c) sažet opis inovativne tehnologije, uključujući detalje koji dokazuju ispunjavanje uvjeta propisanih u članku 2. stavku 2., kao i metode ispitivanja iz točke (e) tog stavka, koji su prilikom podnošenja zahtjeva Komisiji javno dostupni;
- (d) predviđenu procjenu pojedinih vozila u koja se može, ili u koja se namjerava, ugraditi inovativna tehnologija, i procjenu smanjenja emisija CO<sub>2</sub> korištenjem inovativne tehnologije u tim vozilima;
- (e) metodu koja će se koristiti za dokazivanje smanjenja emisija CO<sub>2</sub> korištenjem inovativne tehnologije ili, u slučaju da je Komisija već odobrila takvu metodu, uputu na odobrenu metodu;
- (f) dokaze koji pokazuju da:
  - i. smanjenje emisija postignuto korištenjem inovativne tehnologije ispunjava granične vrijednosti utvrđene u članku 9. stavku 1., uzimajući u obzir moguće zastarijevanje tehnologije tijekom vremena;
  - ii. inovativna tehnologija nije obuhvaćena standardnim ispitnim ciklusom mjerenja CO<sub>2</sub> iz članka 12. stavka 2. točke (c) Uredbe (EZ) br. 443/2009 kako je utvrđeno u članku 9. stavku 2. ove Uredbe;
  - iii. podnositelj zahtjeva odgovoran je za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> ugradnjom inovativne tehnologije kako je utvrđeno u članku 9. stavku 3.;
- (g) izvješće o provjeri koje sastavlja neovisno ovlašteno tijelo kako je utvrđeno u članku 7.

### Članak 5.

#### Osnovno vozilo i eko-inovativno vozilo

1. U svrhu dokazivanja emisija CO<sub>2</sub> iz članka 8., podnositelj zahtjeva određuje:

(a) ekoinovativno vozilo u koje se ugrađuje inovativna tehnologija;

(b) osnovno vozilo u koje se ne ugrađuje inovativna tehnologija, ali je u svim drugim aspektima identično ekoinovativnom vozilu.

2. Ako podnositelj zahtjeva smatra da se informacije iz članka 8. i 9. mogu dokazati bez korištenja osnovnog vozila i eko-inovativnog vozila kako se navodi u stavku 1. ovog članka, zahtjev mora sadržavati potrebne detalje koji opravdavaju zaključak i metodu koja daje istovjetne rezultate.

### Članak 6.

#### Metoda ispitivanja

1. Metoda ispitivanja iz članka 4. stavka 2. točke (e) mora osigurati rezultate koji su provjerljivi, ponovljivi i usporedivi. Na realan način mora dokazati koristi inovativne tehnologije za smanjenje emisija CO<sub>2</sub> s uvjerljivom statističkom važnošću i, prema potrebi, uzeti u obzir interakciju s drugim eko-inovacijama.

2. Komisija objavljuje smjernice za pripremu metoda ispitivanja za različite moguće inovativne tehnologije koje ispunjavaju kriterije iz stavka 1.

### Članak 7.

#### Izvjешće o provjeri

1. Izvjешće o provjeri iz članka 4. stavka 2. točke (g) sastavlja neovisno ovlašteno tijelo koje nije dio podnositelja zahtjeva ili na bilo koji dugi način povezano s njim.

2. Za potrebe izvješća o provjeri, neovisno ovlašteno tijelo:

(a) provjerava jesu li ispunjeni kriteriji prihvatljivosti iz članka 2. stavka 2;

(b) provjerava da informacije navedene u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (f) udovoljavaju kriterijima iz članka 9.;

(c) provjerava je li metoda ispitivanja iz članka 4. stavka 2. točke (e) primjerena za utvrđivanje ušteda CO<sub>2</sub> korištenjem inovativne tehnologije za relevantna vozila iz članka 4.

stavka 2. točke (d) te da ispunjava minimalne zahtjeve iz članka 6. stavka 1.;

(d) provjerava je li inovativna tehnologija kompatibilna s relevantnim zahtjevima koji su određeni za homologaciju tipa vozila;

(e) daje izjavu da ispunjava zahtjeve iz stavka 1. ovog članka.

3. S ciljem potvrđivanja ušteda CO<sub>2</sub> u skladu s člankom 11., neovisno ovlašteno tijelo, na zahtjev proizvođača, sastavlja izvješće o interakciji između više eko-inovacija koje su ugrađene u jedan tip, varijantu ili izvedbu vozila.

U izvješću se navode uštede CO<sub>2</sub> različitih eko-inovacija uzimajući u obzir utjecaj njihove interakcije.

### Članak 8.

#### Prikaz emisija CO<sub>2</sub>

1. Za određen broj vozila koja predstavljaju pojedinačna vozila kako je navedeno u skladu s člankom 4. stavkom 2. točkom (d), prikazane su sljedeće emisije CO<sub>2</sub>:

(a) emisije CO<sub>2</sub> iz osnovnog vozila i iz eko-inovativnog vozila s ugrađenom inovativnom tehnologijom koja je u pogonu, dobivene primjenom metode iz članka 4. stavka 2. točke (e);

(b) emisije CO<sub>2</sub> iz osnovnog vozila i iz eko-inovativnog vozila s ugrađenom inovativnom tehnologijom koja je u pogonu, dobivene primjenom standardnog ispitnog ciklusa iz članka 12. stavka 2. točke (c) Uredbe (EZ) br. 443/2009.

Prikaz emisija CO<sub>2</sub> u skladu s točkama (a) i (b) prvog podstavka izvodi se u testnim uvjetima koji su identični za sva ispitivanja.

2. Ukupne uštede za pojedino vozilo predstavljaju razliku između emisija prikazanih u skladu s točkom (a) iz prvog podstavka stavka 1.

Kada postoji razlika između emisija prikazanih u skladu s točkom (b) prvog podstavka stavka 1., ta se razlika oduzima od ukupnih ušteda prikazanih u skladu s točkom (a) prvog podstavka stavka 1.

### Članak 9.

#### Kriteriji prihvatljivosti

1. Najmanje smanjenje ostvareno korištenjem inovativne tehnologije iznosi 1g CO<sub>2</sub>/km. Taj se prag smatra ispunjenim kada ukupne uštede inovativne tehnologije prikazane u skladu s člankom 8. stavkom 2. iznose 1g CO<sub>2</sub>/km ili više.

2. Kada ukupne uštede inovativne tehnologije ne uključuju uštede prikazane prema standardnom ispitnom ciklusu u skladu s člankom 8. stavkom 2., smatra se da inovativna tehnologija nije obuhvaćena standardnim ispitnim ciklusom.

3. Tehnički opis inovativne tehnologije iz članka 4. stavka 2. točke (b) navodi potrebne detalje koji dokazuju da učinkovitost tehnologije u smanjivanju CO<sub>2</sub> ne ovisi o postavkama ili opcijama koje su izvan kontrole podnositelja zahtjeva.

Kada se opis temelji na pretpostavkama, te pretpostavke moraju biti provjerljive i temeljene na uvjerljivim i neovisnim statističkim dokazima koji potkrepljuju te pretpostavke i njihovu primjenjivost u cijeloj Uniji.

#### Članak 10.

##### Ocjena zahtjeva za odobrenje eko-inovacije

1. Po primitku zahtjeva Komisija javno objavljuje sažetak opisa inovativne tehnologije i metode ispitivanja iz članka 4. stavka 2. točke (c).

2. Komisija ocjenjuje zahtjev i, u roku od 9 mjeseci od primitka potpunog zahtjeva, odobrava inovativnu tehnologiju kao eko-inovaciju zajedno s metodom ispitivanja, osim ako nije uloženi prigovor u pogledu prihvatljivosti tehnologije ili primjerenosti metode ispitivanja.

U odluci o odobrenju inovativne tehnologije kao eko-inovacije detaljno se navode informacije potrebne za izdavanje potvrde o uštedama CO<sub>2</sub> u skladu s člankom 11. ove Uredbe, podložno iznimkama od prava javnog uvida u dokumente utvrđene u Uredbi (EZ) br. 1049/2001.

3. Komisija može zatražiti da se predložena metoda ispitivanja prilagodi ili može zatražiti korištenje druge odobrene metode ispitivanja od one koju je predložio podnositelj zahtjeva. Tada se traži mišljenje podnositelja zahtjeva o izboru metode ispitivanja.

4. Razdoblje ocjenjivanja može se produljiti za 5 mjeseci ako Komisija utvrdi da, zbog složenosti inovativne tehnologije i prateće metode ispitivanja ili zbog veličine i sadržaja zahtjeva, zahtjev ne može primjereno ocijeniti u roku razdoblja za ocjenjivanje od 9 mjeseci.

Komisija u roku od 40 dana od primitka zahtjeva obavješćuje podnositelja zahtjeva o produljenju razdoblja za ocjenjivanje.

#### Članak 11.

##### Izdavanje potvrde o uštedama CO<sub>2</sub> od eko-inovacija

1. Proizvođač koji želi iskoristiti smanjenje svojih prosječnih specifičnih emisija CO<sub>2</sub> radi ispunjavanja određenih ciljnih vrijednosti kroz uštede CO<sub>2</sub> korištenjem eko-inovacija mora podnijeti zahtjev tijelu za homologaciju u smislu Direktive 2007/46/EZ za izdavanje potvrde o EZ homologaciji tipa vozila s ugrađenom eko-inovacijom. Zahtjev za izdavanje potvrde, osim dokumenata koji sadrže potrebne informacije navedene u članku 6. Direktive 2007/46/EZ, sadrži uputu na odluku Komisije kojom odobrava eko-inovaciju u skladu s člankom 10. stavkom 2. Uredbe.

2. Uštede CO<sub>2</sub> ostvarene korištenjem eko-inovacije kojima je izdana potvrda koje su prikazane u skladu s člankom 8. ove Uredbe navode se odvojeno u dokumentaciji o homologaciji i potvrdi o sukladnosti u skladu s Direktivom 2007/46/EZ, na temelju ispitivanja koja provode tehničke službe u skladu s člankom 11. te Direktive, koristeći odobrene metode ispitivanja.

Ako su uštede CO<sub>2</sub> za određeni tip, varijantu ili izvedbu niže od graničnih vrijednosti utvrđenih u članku 9. stavku 1., uštedama se ne izdaje potvrda.

3. Ako vozilo ima ugrađeno više od jedne eko-inovacije, uštede CO<sub>2</sub> prikazuju se zasebno za svaku eko-inovaciju u skladu s postupkom utvrđenim u članku 8. stavku 1. Zbroj dobivenih ušteda koje su određene u skladu s člankom 8. stavkom 2. za svaku eko-inovaciju daju ukupan zbroj ušteda CO<sub>2</sub> radi izdavanje potvrde takvom vozilu.

4. Ako nije moguće isključiti interakciju između nekoliko eko-inovacija koje su ugrađene u jedno vozilo zbog njihove očito drukčije prirode, proizvođač to mora naznačiti u zahtjevu koji podnosi tijelu za homologaciju i mora dostaviti izvješće koje sastavlja neovisno ovlašteno tijelo o utjecaju interakcije na uštede eko-inovacije u vozilu iz članka 7. stavka 3.

Ako su, zbog interakcije, ukupne uštede manje od 1g CO<sub>2</sub>/km puta broj eko-inovacija, samo one uštede zbog eko-inovacije koje ispunjavaju granične vrijednosti utvrđene u članku 9. stavku 1. uzimaju se u obzir pri izračunavanju ukupnih ušteda u skladu sa stavkom 3. ovog članka.

#### Članak 12.

##### Preispitivanje izdanih potvrda

1. Komisija osigurava da se sve potvrde i uštede CO<sub>2</sub> koje se pripisuju pojedinom vozilu provjeravaju na *ad hoc* osnovi.

Ako utvrdi da nema razlike između potvrđenih ušteda CO<sub>2</sub> i ušteda koje je provjerila koristeći odgovarajuću metodu ili metode ispitivanja, Komisija obavješćuje proizvođača o svojim nalazima.

U roku od 60 dana od primitka obavijesti proizvođač može dostaviti Komisiji dokaze koji prikazuju točnost potvrđenih ušteda CO<sub>2</sub>. Na zahtjev Komisije potrebno je dostaviti izvješće o interakciji različitih eko-inovacija iz članka 7. stavka 3.

2. Ako dokazi iz stavka 1. nisu dostavljeni u naznačenom roku, ili ako se utvrdi da dostavljeni dokazi nisu zadovoljavajući, Komisija može odlučiti da ne uzme u obzir potvrđene uštede CO<sub>2</sub> prilikom izračuna prosječnih specifičnih emisija tog proizvođača za sljedeću kalendarsku godinu.

3. Proizvođač čije se potvrđene uštede CO<sub>2</sub> više ne uzimaju u obzir može podnijeti zahtjev za izdavanje nove potvrde predmetnim vozilima u skladu s postupkom koji je utvrđen u članku 11.

#### Članak 13.

##### **Objavljivanje informacija**

Podnositelj zahtjeva koji zatraži da se podaci dostavljeni prema ovoj Uredbi smatraju povjerljivima dužan je opravdati razlog zbog kojeg se primjenjuju bilo koje iznimke naveden u članku 4. Uredbe (EZ) br. 1049/2001.

#### Članak 14.

##### **Preispitivanje**

Ova se Uredba i eko-inovacije odobrene sukladno ovoj Uredbi preispituju najkasnije do 31. prosinca 2015. godine.

#### Članak 15.

##### **Stupanje na snagu**

Ova Uredba stupa na snagu dvadesetog dana od dana objave u *Službenom listu Europske unije*.

Ova je Uredba u cijelosti obvezujuća i izravno se primjenjuje u svim državama članicama.

Sastavljeno u Bruxellesu 25. srpnja 2011.

Za Komisiju  
Predsjednik  
José Manuel BARROSO