

PROVÁDĚCÍ NAŘÍZENÍ KOMISE (EU) č. 725/2011**ze dne 25. července 2011,****kterým se stanoví postup schvalování a certifikace inovativních technologií ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009****(Text s významem pro EHP)**

EVROPSKÁ KOMISE,

Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1222/2009 ze dne 25. listopadu 2009 o označování pneumatik s ohledem na palivovou účinnost a jiné důležité parametry⁽⁵⁾.

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 443/2009 ze dne 23. dubna 2009, kterým se stanoví výkonostní emisní normy pro nové osobní automobily v rámci integrovaného přístupu Společenství ke snižování emisí CO₂ z lehkých užitkových vozidel⁽¹⁾, a zejména na čl. 12 odst. 2 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Na podporu vývoje a včasného prosazování nových a vyspělých technologií ke snižování emisí CO₂ z vozidel poskytuje nařízení (ES) č. 443/2009 výrobcům a dodavatelům možnost požádat o schválení některých inovativních technologií přispívajících ke snižování emisí CO₂ z osobních automobilů. Proto je třeba vyjasnit kritéria pro určení technologií způsobilých ke schválení jako ekologické inovace podle uvedeného nařízení.
- (2) Podle čl. 12 odst. 2 písm. c) nařízení (ES) č. 443/2009 technologie, které jsou součástí integrovaného přístupu Unie uvedeného ve sdělení Komise ze dne 7. února 2007 nazvaném Výsledky přezkumu strategie Společenství na snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a lehkých užitkových vozidel⁽²⁾ a sdělení Komise ze dne 7. února 2007 nazvaném Rámec právní úpravy pro konkurenceschopnost automobilového průmyslu ve 21. století⁽³⁾ a které upravují právní předpisy Unie, nebo jiné technologie, jež jsou povinné podle právních předpisů Unie, nejsou způsobilé ke schválení jako ekologické inovace podle uvedeného nařízení. Tyto technologie zahrnují systémy monitorování tlaku v pneumatikách, valivý odpor pneumatik a ukazatele rychlostních stupňů spadající do oblasti působnosti nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 661/2009 ze dne 13. července 2009 o požadavcích pro schvalování typu motorových vozidel, jejich přípojných vozidel a systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla z hlediska obecné bezpečnosti⁽⁴⁾, a pokud jde o valivý odpor pneumatik, nařízení
- (3) Technologie, které jsou již po určitou dobu na trhu široce dostupné, nelze považovat za inovativní ve smyslu článku 12 nařízení (ES) č. 443/2009 a neměly by být způsobilé ke schválení jako ekologické inovace. Pro vytvoření náležitých pobídek je vhodné omezit úroveň proniknutí určité technologie na trh odpovídající specializovanému segmentu, jak je vymezeno v čl. 11 odst. 4 nařízení (ES) č. 443/2009, a za základ použít rok 2009. Tyto limity by měly podléhat přezkumu nejpозději v roce 2015.
- (4) Pro účely podpory technologií s nejvyšším potenciálem pro snižování emisí CO₂ z osobních automobilů a zejména vývoje inovačních technik pohonu by měly být způsobilé pouze takové technologie, které přímo souvisejí s přepravní funkcí vozidla a významně přispívají ke zlepšení celkové spotřeby energie vozidla. Technologie, které jsou z hlediska tohoto účelu přídatné nebo zaměřené na zvýšení pohodlí řidiče či spolucestujících, by způsobilé být neměly.
- (5) Podle nařízení (ES) č. 443/2009 mohou žádosti podávat výrobci i dodavatelé. Žádost by měla obsahovat potřebné důkazy o splnění kritérií způsobilosti v celém rozsahu, včetně metody měření snížení emisí CO₂ dosaženého použitím dané inovativní technologie.
- (6) Mělo by být možné měřit snížení emisí CO₂ dosažené použitím ekologické inovace na uspokojivé úrovni přesnosti. Této přesnosti lze dosáhnout pouze tehdy, sníží-li se emise o 1 g CO₂/km či více.
- (7) Pokud snížení emisí CO₂ pomocí určité technologie závisí na chování řidiče nebo na jiných faktorech, které jsou mimo kontrolu žadatele, neměla by tato technologie být v zásadě způsobilá ke schválení jako ekologická inovace, pokud nelze na základě pádných a nezávislých statistických důkazů získat ověřitelné předpoklady ohledně průměrného chování řidičů.

⁽¹⁾ Úř. věst. L 140, 5.6.2009, s. 1.⁽²⁾ KOM(2007) 19 v konečném znění.⁽³⁾ KOM(2007) 22 v konečném znění.⁽⁴⁾ Úř. věst. L 200, 31.7.2009, s. 1.⁽⁵⁾ Úř. věst. L 342, 22.12.2009, s. 46.

- (8) Standardním zkušebním cyklem používaným pro měření emisí CO₂ z určitého vozidla v rámci schvalování typu nelze prokázat veškeré snížení emisí, které lze přičítat určitým technologiím. Pro vytvoření patřičných pobídek k inovacím by mělo být pro výpočet celkového snížení emisí CO₂ vzato v úvahu pouze snížení, které nezachycuje standardní zkušební cyklus.
- (9) Při prokazování snížení emisí CO₂ by mělo být provedeno srovnání stejných vozidel vybavených ekologickou inovací a bez této inovace. Zkušební metoda by měla poskytnout ověřitelná, opakovatelná a srovnatelná měření. Pro zajištění stejných podmínek a při neexistenci dohodnutého a realističtějšího jízdního cyklu by měly být jako společný referenční základ používány jízdní režimy v novém evropském jízdním cyklu uvedeném v nařízení Komise (ES) č. 692/2008 ze dne 18. července 2008, kterým se provádí a mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 715/2007 o schvalování typu motorových vozidel z hlediska emisí z lehkých osobních vozidel a z užitkových vozidel (Euro 5 a Euro 6) a z hlediska přístupu k informacím o opravách a údržbě vozidla⁽¹⁾. Zkušební metoda by měla být založena na měřeních na vozidlovém dynamometru nebo s použitím modelace či simulace tam, kde by tyto metody poskytly lepší a přesnější výsledky.
- (10) Pokyny k přípravě žádosti a zkušebním metodám by měla stanovit Komise a měly by být pravidelně aktualizovány, aby zohledňovaly zkušenosti získané při posuzování různých žádostí.
- (11) Podle nařízení (ES) č. 443/2009 k žádosti musí být přiložena zpráva o ověření provedeném nezávislým a autorizovaným subjektem. Tímto subjektem by měla být technická zkušebna kategorie A nebo B uvedená ve směrnici Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES ze dne 5. září 2007, kterou se stanoví rámec pro schvalování motorových vozidel a jejich přípojných vozidel, jakož i systémů, konstrukčních částí a samostatných technických celků určených pro tato vozidla⁽²⁾. Avšak pro zajištění nezávislosti uvedeného subjektu by neměly být považovány za nezávislý a autorizovaný subjekt ve smyslu tohoto nařízení technické zkušebny určené v souladu s čl. 41 odst. 6 uvedené směrnice. Uvedený subjekt by měl spolu se zprávou o ověření poskytnout příslušné důkazy o své nezávislosti na žadateli.
- (12) Pro zajištění efektivní registrace a monitorování konkrétního snížení emisí z jednotlivých vozidel by měla být snížení emisí certifikována v rámci schvalování typu vozidla a celkové snížení emisí by mělo být uvedeno v prohlášení o shodě v souladu se směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2007/46/ES.
- (13) Komise by měla mít možnost provést *ad hoc* ověření certifikovaných celkových snížení emisí u jednotlivých vozidel. V případě, kdy je zřejmé, že certifikovaná snížení emisí neodpovídají úrovni snížení emisí vyplývajících z rozhodnutí o schválení určité technologie jako ekologické inovace, měla by mít Komise možnost nepřihlížet k certifikovaným snížením emisí CO₂ při výpočtu průměrných specifických emisí CO₂. Výrobci by však měla být poskytnuta určitá lhůta, během níž by mohl prokázat, že jsou certifikované hodnoty přesné.
- (14) Pro zajištění transparentního postupu týkajícího se žádostí by měly být zpřístupněny veřejnosti souhrnné informace o žádostech o schválení inovativních technologií a zkušebních metod. Po schválení by měly být zkušební metody veřejně přístupné. Výjimky z práva veřejného přístupu k dokumentům stanovené v nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1049/2001 ze dne 30. května 2001 o přístupu veřejnosti k dokumentům Evropského parlamentu, Rady a Komise⁽³⁾ se použijí přiměřeně.
- (15) Podle čl. 13 odst. 3 nařízení (ES) č. 443/2009 nejsou ode dne použitelnosti revidovaného postupu pro měření emisí CO₂ inovativní technologie nadále schvalovány postupem stanoveným v uvedeném nařízení. Pro zajištění příslušného postupného vyřazování kreditů ekologických inovací schválených podle tohoto nařízení by mělo být toto nařízení přezkoumáno nejpozději v roce 2015.
- (16) Opatření stanovená tímto nařízením jsou v souladu se stanoviskem Výboru pro změnu klimatu,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Předmět

Toto nařízení stanoví postup podávání žádosti, posouzení, schválení a certifikace týkající se inovativních technologií snižujících emise CO₂ z osobních automobilů podle článku 12 nařízení (ES) č. 443/2009.

Článek 2

Oblast působnosti

1. Za inovativní technologii se nepovažují žádné technologie spadající do oblasti působnosti těchto opatření v rámci integrovaného přístupu uvedeného v článku 1 nařízení (ES) č. 443/2009:

a) požadavky na minimální účinnost klimatizačních systémů;

⁽¹⁾ Úř. věst. L 199, 28.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ Úř. věst. L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽³⁾ Úř. věst. L 145, 31.5.2001, s. 43.

- b) systémy monitorování tlaku v pneumatikách spadající do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 661/2009;
- c) valivý odpor pneumatik spadající do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 661/2009 a nařízení (ES) č. 1222/2009;
- d) ukazatele rychlostních stupňů spadající do oblasti působnosti nařízení (ES) č. 661/2009;
- e) používání biopaliv.

2. Žádost může být podána podle tohoto nařízení ve vztahu k technologii za předpokladu splnění těchto podmínek:

- a) touto technologií byla vybavena maximálně 3 % všech nových osobních automobilů zaregistrovaných v roce 2009;
- b) tato technologie se týká komponent, které jsou nezbytné pro účinné fungování daného vozidla, a je slučitelná se směrnicí 2007/46/ES.

Článek 3

Definice

Kromě definic stanovených v člancích 2 a 3 nařízení (ES) č. 443/2009 se použijí tyto definice:

- a) „inovativní technologií“ se rozumí technologie nebo kombinace technologií s podobnými technickými údaji a charakteristikami, kde lze snížení emisí CO₂ prokázat pomocí jedné zkušební metody a kde každá jednotlivá technologie, která je součástí kombinace technologií, spadá do oblasti působnosti uvedené v článku 2;
- b) „dodavatelem“ se rozumí výrobce určité inovativní technologie odpovědný za zajištění shodnosti výroby nebo jeho pověřený zástupce v Unii či dovozce;
- c) „žadatelem“ se rozumí výrobce nebo dodavatel podávající žádost o schválení určité inovativní technologie jako ekologické inovace;
- d) „ekologickou inovací“ se rozumí inovativní technologie společně se zkušební metodou, které schválila Komise v souladu s tímto nařízením;
- e) „nezávislým a autorizovaným subjektem“ se rozumí technická zkušebna kategorie A nebo kategorie B uvedená v čl. 41 odst. 3 písm. a) a b) směrnice 2007/46/ES splňující požadavky stanovené v článku 42 uvedené směrnice, s výjimkou technických zkušeben určených v souladu s čl. 41 odst. 6 uvedené směrnice.

Článek 4

Žádost

1. Žádost o schválení inovativní technologie jako ekologické inovace se podává Komisi písemně. Žádost a veškerá podkladová dokumentace je podána též elektronickou poštou nebo na nosiči elektronických dat nebo prostřednictvím serveru spravovaného Komisí. V písemné žádosti je uveden seznam podkladové dokumentace.

2. Žádost obsahuje tyto informace:

- a) kontaktní údaje žadatele;
- b) popis dané inovativní technologie a způsob, jakým je instalována na vozidle, včetně důkazů, že daná technologie spadá do oblasti působnosti uvedené v článku 2;
- c) souhrnný popis inovativní technologie, včetně podrobných informací potvrzujících splnění podmínek stanovených v čl. 2 odst. 2, a zkušební metody uvedené v písmenu e) tohoto odstavce, který je zveřejněn při podání žádosti Komisi;
- d) předběžné určení jednotlivých vozidel, která mohou být vybavena danou inovativní technologií nebo jejichž vybavení danou inovativní technologií se zamýšlí, a odhadované snížení emisí CO₂ dosažené u těchto vozidel na základě použití dané inovativní technologie;
- e) metodu, která bude použita pro prokázání snížení emisí CO₂ prostřednictvím dané inovativní technologie, nebo pokud Komise tuto metodu již schválila, odkaz na schválenou metodu;
- f) důkaz toho, že
 - i) snížení emisí dosažené použitím dané inovativní technologie splňuje limit uvedený v čl. 9 odst. 1, s ohledem na opotřebení technologie po určité době,
 - ii) inovativní technologie nepodléhá standardnímu zkušebnímu cyklu měření CO₂ uvedenému v čl. 12 odst. 2 písm. c) nařízení (ES) č. 443/2009, jak je uvedeno v čl. 9 odst. 2 tohoto nařízení,
 - iii) žadatel odpovídá za snížení emisí CO₂ pomocí dané inovativní technologie, jak je uvedeno v čl. 9 odst. 3;
- g) zprávu o ověření provedeném nezávislým a autorizovaným subjektem, jak je uvedeno v článku 7.

Článek 5

Základní vozidlo a vozidlo s ekologickou inovací

1. Pro účely prokázání emisí CO₂ uvedeného v článku 8 žadatel určí

- a) vozidlo s ekologickou inovací, které je vybaveno danou inovativní technologií;
- b) základní vozidlo, které není vybaveno danou inovativní technologií, ale které je ve všech ostatních aspektech totožné s vozidlem s ekologickou inovací.

2. Pokud lze podle názoru žadatele prokázat údaje uvedené v člancích 8 a 9 bez použití základního vozidla a vozidla s ekologickou inovací, jak je uvedeno v odstavci 1 tohoto článku, žádost obsahuje nezbytné informace zdůvodňující tento závěr a metodu poskytující rovnocenné výsledky.

Článek 6

Zkušební metoda

1. Zkušební metoda uvedená v čl. 4 odst. 2 písm. e) poskytne výsledky, které jsou ověřitelné, opakovatelné a srovnatelné. Je schopna reálně prokázat statisticky významné snížení emisí CO₂ pomocí dané inovativní technologie a případně vezme v úvahu vzájemné působení s ostatními ekologickými inovacemi.

2. Komise zveřejní pokyny k přípravě zkušebních metod pro různé potenciální inovativní technologie splňující kritéria uvedená v odstavci 1.

Článek 7

Zpráva o ověření

1. Zprávu o ověření uvedenou v čl. 4 odst. 2 písm. g) zpracuje nezávislý a autorizovaný subjekt, který není součástí žadatele či jinak s ním spojen.

2. Pro účely zprávy o ověření nezávislý a autorizovaný subjekt

- a) ověří splnění kritérií způsobilosti uvedených v čl. 2 odst. 2;
- b) ověří, zda informace poskytnuté v souladu s čl. 4 odst. 2 písm. f) splňují kritéria stanovená v článku 9;
- c) ověří, zda je zkušební metoda uvedená v čl. 4 odst. 2 písm. e) vhodná pro certifikaci snížení emisí CO₂ dosaženého pomocí inovativní technologie u příslušných vozidel uvedených v čl. 4 odst. 2 písm. d) a splňuje minimální požadavky uvedené v čl. 6 odst. 1;

d) ověří, zda je inovativní technologie slučitelná s příslušnými specifikovanými požadavky pro schválení typu vozidla;

e) prohlásí, že splňuje požadavky uvedené v odstavci 1 tohoto článku.

3. Pro účely certifikace snížení emisí CO₂ v souladu s článkem 11 zpracuje nezávislý a autorizovaný subjekt na žádost výrobce zprávu o vzájemném působení několika ekologických inovací, jimiž je vybaven jeden typ, varianta nebo verze vozidla.

Zpráva uvede snížení emisí CO₂ dosažené pomocí různých ekologických inovací s ohledem na dopad jejich vzájemného působení.

Článek 8

Prokázání emisí CO₂

1. Tyto emise CO₂ jsou prokázány u řady vozidel zastupujících jednotlivá vozidla uvedená v souladu s čl. 4 odst. 2 písm. d):

- a) emise CO₂ ze základního vozidla a z vozidla s ekologickou inovací vybaveného fungující inovativní technologií vyplývající z použití metody uvedené v čl. 4 odst. 2 písm. e);
- b) emise CO₂ ze základního vozidla a z vozidla s ekologickou inovací vybaveného fungující inovativní technologií vyplývající z použití standardního zkušebního cyklu uvedeného v čl. 12 odst. 2 písm. c) nařízení (ES) č. 443/2009.

Prokázání emisí CO₂ v souladu s písmeny a) a b) prvního pododstavce se provádí za zkušebních podmínek stejných u všech zkoušek.

2. Celkové snížení emisí u jednotlivých vozidel představuje rozdíl mezi emisemi prokázanými v souladu s odst. 1 prvním pododstavcem písm. a).

V případě, že se vyskytne rozdíl mezi emisemi prokázanými v souladu s odst. 1 prvním pododstavcem písm. b), odečte se tento rozdíl od celkového snížení emisí prokázaného v souladu s odst. 1 prvním pododstavcem písm. a).

Článek 9

Kritéria způsobilosti

1. Minimální snížení emisí dosažené pomocí inovativní technologie je ve výši 1 g CO₂/km. Tento limit se považuje za splněný, je-li celkové snížení dosažené pomocí dané inovativní technologie prokázané v souladu s čl. 8 odst. 2 ve výši 1 g CO₂/km nebo více.

2. V případě, že celkové snížení emisí prostřednictvím určité inovativní technologie nezahrnuje snížení prokázané v rámci standardního zkušebního cyklu v souladu s čl. 8 odst. 2, je inovativní technologie považována za technologii nepodléhající standardnímu zkušebnímu cyklu.

3. Technický popis inovativní technologie uvedený v čl. 4 odst. 2 písm. b) obsahuje potřebné údaje pro prokázání, že výkonnost dané technologie v oblasti snižování emisí CO₂ nezávisí na prostředí nebo výběru mimo kontrolu žadatele.

V případě, že popis vychází z určitých předpokladů, jsou tyto předpoklady ověřitelné a založené na pádných a nezávislých statistických důkazech podporujících tyto předpoklady a jejich použitelnost v rámci celé Unie.

Článek 10

Posouzení žádosti o ekologickou inovaci

1. Po přijetí žádosti zveřejní Komise souhrnný popis inovativní technologie a zkušební metody uvedený v čl. 4 odst. 2 písm. c).

2. Komise posoudí žádost a do devíti měsíců od přijetí úplné žádosti schválí danou inovativní technologii jako ekologickou inovaci spolu se zkušební metodou, pokud nejsou vzneseny námitky proti způsobilosti dané technologie nebo vhodnosti zkušební metody.

Rozhodnutí o schválení inovativní technologie jakožto ekologické inovace obsahuje údaje požadované pro certifikaci snížení emisí CO₂ v souladu s článkem 11 tohoto nařízení s výhradou použití výjimek z práva veřejnosti na přístup k dokumentům uvedeného v nařízení (ES) č. 1049/2001.

3. Komise může požadovat úpravy navrhované zkušební metody nebo si vyžádat použití jiné schválené zkušební metody než té, kterou navrhl žadatel. Navrhovaná úprava nebo výběr zkušební metody jsou konzultovány s žadatelem.

4. Lhůta pro posouzení může být prodloužena o pět měsíců, pokud Komise shledá, že vzhledem ke složitosti dané inovativní technologie a příslušné zkušební metody nebo z důvodu rozsahu a obsahu žádosti nelze žádost náležitě posoudit v rámci devítiměsíční lhůty pro posouzení.

Komise informuje žadatele o případném prodloužení lhůty pro posouzení do 40 dní od přijetí žádosti.

Článek 11

Certifikace snížení emisí CO₂ prostřednictvím ekologických inovací

1. Výrobce, který chce získat výhody ze snížení svých průměrných specifických emisí CO₂ pro účely splnění svého

cíle pro specifické emise na základě snížení emisí CO₂ prostřednictvím ekologické inovace, podá ve smyslu směrnice 2007/46/ES schvalovacímu orgánu žádost o certifikát ES schválení typu pro vozidlo vybavené ekologickou inovací. V žádosti o certifikát je kromě dokumentů obsahujících potřebné informace podle článku 6 směrnice 2007/46/ES uveden odkaz na rozhodnutí Komise o schválení ekologické inovace v souladu s čl. 10 odst. 2 tohoto nařízení.

2. Certifikované snížení emisí CO₂ prostřednictvím dané ekologické inovace prokázané v souladu s článkem 8 tohoto nařízení je uvedeno zvlášť v dokumentaci o schválení typu a v prohlášení o shodě v souladu se směrnicí 2007/46/ES na základě zkoušek provedených technickými zkušebnami v souladu s článkem 11 uvedené směrnice, s použitím schválené zkušební metody.

Pokud je snížení emisí CO₂ prostřednictvím určité ekologické inovace u specifického typu, varianty nebo verze pod limitem uvedeným v čl. 9 odst. 1, není snížení certifikováno.

3. V případě, že je vozidlo vybaveno více než jednou ekologickou inovací, je snížení emisí CO₂ prokázáno zvlášť pro každou ekologickou inovaci postupem podle čl. 8 odst. 1. Součet výsledných snížení stanovených v souladu s čl. 8 odst. 2 pro každou ekologickou inovaci představuje celkové snížení emisí CO₂ pro účely certifikace daného vozidla.

4. Pokud nelze vyloučit vzájemné působení několika ekologických inovací instalovaných na jednom vozidle z důvodu jejich zřejmě odlišné povahy, uvede výrobce tuto informaci v žádosti podané schvalovacímu orgánu a poskytne zprávu nezávislého a autorizovaného subjektu o dopadu uvedeného vzájemného působení na snížení emisí dosaženého prostřednictvím ekologických inovací u daného vozidla, jak je uvedeno v čl. 7 odst. 3.

V případě, že z důvodu vzájemného působení je celkové snížení nižší než 1 g CO₂/km vynásobené počtem ekologických inovací, jsou pro výpočet celkového snížení emisí v souladu s odstavcem 3 tohoto článku vzata v úvahu pouze snížení emisí prostřednictvím ekologických inovací, která splňují limit stanovený v čl. 9 odst. 1.

Článek 12

Přezkum certifikací

1. Komise zajistí *ad hoc* ověřování certifikací a snížení emisí CO₂ přičítané jednotlivým vozidlům.

Tam, kde Komise zjistí rozdíl mezi certifikovaným snížením emisí CO₂ a snížením těchto emisí, které ověřila pomocí příslušné zkušební metody nebo metod, oznámí svá zjištění výrobci.

Výrobce může do 60 dní od přijetí uvedeného oznámení poskytnout Komisi důkazy prokazující přesnost certifikovaného snížení emisí CO₂. Na žádost Komise je předložena zpráva o vzájemném působení odlišných ekologických inovací uvedená v čl. 7 odst. 3.

2. Nejsou-li důkazy uvedené v odstavci 1 poskytnuty v uvedené lhůtě nebo zjistí-li Komise, že poskytnuté důkazy nejsou uspokojivé, může se rozhodnout nevzít certifikovaná snížení emisí CO₂ v úvahu při výpočtu průměrných specifických emisí tohoto výrobce pro následující kalendářní rok.

3. Výrobce, u něhož se certifikované snížení emisí CO₂ již nebere v úvahu, může požádat o novou certifikaci dotčených vozidel postupem podle článku 11.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 25. července 2011.

Článek 13

Zpřístupnění informací

Žadatel požadující zachování důvěrnosti informací, které předkládá podle tohoto nařízení, zdůvodní, proč má být použita některá z výjimek uvedených v článku 4 nařízení (ES) č. 1049/2001.

Článek 14

Přezkum

Toto nařízení a ekologické inovace schválené podle tohoto nařízení jsou přezkoumány nejpozději do 31. prosince 2015.

Článek 15

Vstup v platnost

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Za Komisi

José Manuel BARROSO
předseda
