

KOMISJONI MÄÄRUS (EL) nr 171/2013,

26. veebruar 2013,

millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv), I ja IX lisa, millega asendatakse VIII lisa, ning muudetakse komisjoni määruse (EÜ) nr 692/2008 (millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust) I ja XII lisa

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

loogiate heakskiitmise ja sertifitseerimise korra üksikasjalikud eeskirjad on sätestatud komisjoni 25. juuli 2011. aasta rakendusmääruses (EL) nr 725/2011, millega kehtestatakse sõiduautode vähese CO₂-heittega uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmise ja sertifitseerimise kord vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 443/2009⁽⁴⁾.

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivi 2007/46/EÜ, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (raamdirektiiv),⁽¹⁾ eriti selle artikli 39 lõiget 2,

- (2) Määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 13 lõikes 4 on sätestatud, et komisjon vaatab läbi direktiivi 2007/46/EÜ, et iga tüüp/variant/versioon vastaks ainulaadsele uuenduslike tehnoloogiate kogumile.

võttes arvesse komisjoni 18. juuli 2008. aasta määrust (EÜ) nr 692/2008, millega rakendatakse ja muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EÜ) nr 715/2007, mis käsitleb mootorsõidukite tüübikinnitust seoses väikeste sõiduautode ja kommertsveokite (Euro 5 ja Euro 6) heitmetega ning sõidukite remondi- ja hooldusteabe kättesaadavust,⁽²⁾ eriti selle artikli 4 lõiget 3, artikli 5 lõiget 4, artikli 6 lõiget 2 ja artiklit 12,

- (3) Selleks et tagada üksikute sõidukite CO₂-heite konkreetse vähenemise tõhus seire, tuleks sõidukid, mille puhul on rakendatud ökoinnovatsiooni, sertifitseerida sõiduki tüübikinnituse osana ning vähenemine tuleb vastavalt rakendusmääruse (EL) nr 725/2011 artikli 11 lõikele 2 eraldi täpsustada nii tüübikinnituse dokumentides kui ka direktiivi 2007/46/EÜ kohases vastavustunnistuses.

ning arvestades järgmist:

- (1) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määruse (EÜ) nr 443/2009 (millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidide vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähemisviisi raames)⁽³⁾ artiklis 12 on sätestatud, et uuenduslike tehnoloogiate kasutamisega saavutatud süsinikdioksiidisaaste võetakse arvesse iga tootja süsinikdioksiidi eriheite keskmise taseme arvutamisel. Uuenduslike tehnolo-

- (4) Sellest tulenevalt on vaja muuta tüübikinnitusmenetluses kasutatavaid dokumente, selleks et kajastada piisavalt ökoinnovatsiooniga seotud teavet.
- (5) Tüübikinnituseks kasutatavate dokumentide muutmise eesmärk on ühelt poolt pakkuda tüübikinnitusasutustele

⁽¹⁾ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.⁽²⁾ ELT L 199, 28.7.2008, lk 1.⁽³⁾ ELT L 140, 5.6.2009, lk 1.⁽⁴⁾ ELT L 194, 26.7.2011, lk 19.

piisavaid andmeid ökoinnovatiivsete sõidukite sertifitseerimiseks ning teiselt poolt integreerida ökoinnovatsioonide CO₂-heite vähenemine kindla sõidukitüübi, -variandi või -mudeli representatiivse teabe osana.

- (6) Tuleb kohandada direktiivi 2007/46/EÜ VIII lisa, selleks et kaasata asjakohane teave katsetulemuste kohta, nagu on sätestatud asjakohastes heidet käsitlevates õigusaktides kerg- ja raskeveokite tekitatud saasteainete kohta.
- (7) Seepärast tuleks direktiivi 2007/46/EÜ ja määrust (EÜ) nr 692/2008 vastavalt muuta.
- (8) Käesoleva määrusega ettenähtud meetmed on kooskõlas mootorsõidukite tehnilise komitee arvamusega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Direktiivi 2007/46/EÜ I ja IX lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse I lisale.

Artikkel 2

Direktiivi 2007/46/EÜ VIII lisa asendatakse vastavalt käesoleva määruse II lisale.

Artikkel 3

Määruse (EÜ) nr 692/2008 I ja XII lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse III lisale.

Artikkel 4

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 26. veebruar 2013

Komisjoni nimel
president
José Manuel BARROSO

I LISA

Direktiivi 2007/46/EÜ I ja IX lisa muudetakse järgmiselt.

1) I lisa muudetakse järgmiselt.

a) Lisatakse järgmised punktid 3.5.3, 3.5.3.1, 3.5.3.2 ja 3.5.3.3:

„3.5.3. Ökoinnovatiivne sõiduk määruse (EÜ) nr 443/2009 artiklis 12 ja rakendusmääruses (EL) nr 725/2011 määratletud tähenduses: jah/ei ⁽¹⁾

3.5.3.1. Kontrollsõiduki tüüp/variant/versioon, nagu on määratletud rakendusmääruse (EL) nr 725/2011 artiklis 5 (vajaduse korral)

3.5.3.2. Koostoime erinevate ökoinnovatsioonide vahel: jah/ei ⁽¹⁾

3.5.3.3. Ökoinnovatsiooni kasutamisega seotud heitkoguste andmed (tabelit korratakse iga katsetatud etalonkütuse kohta) ^(w1)

Otsus, millega kiidetakse ökoinnovatsioonitehnoloogia heaks ^(w2)	Ökoinnovatsioonitehnoloogia kood ^(w3)	1. Kontrollsõiduki CO ₂ -heide (g/km)	2. Ökoinnovatiivse sõiduki CO ₂ -heide (g/km)	3. Kontrollsõiduki 1. tüüpi katsetsükli CO ₂ -heide ^(w4)	4. Ökoinnovatiivse sõiduki 1. tüüpi katsetsükli CO ₂ -heide (= 3.5.1.3)	5. Kasutuskoeffitsient (UF), s.o tehnoloogia kasutamise ajutine osa tavapärastes töötin-gimustes	CO ₂ -heite vähenemine ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x							
CO₂-heite vähenemine kokku (g/km)^(w5)							

b) Lisatakse järgmised selgitavad märkused:

„^(w) Ökoinnovatsioonitehnoloogiad.

^(w1) Vajaduse korral laiendatakse tabelit kasutades üht lisarida ökoinnovatsioonitehnoloogia kohta.

^(w2) Komisjoni otsuse number, millega kiidetakse heaks ökoinnovatsioonitehnoloogia.

^(w3) Määratud komisjoni otsuses, millega kiidetakse heaks ökoinnovatsioonitehnoloogia.

^(w4) Vastavalt kokkuleppele tüübikinnitusasutusega, kui 1. tüüpi katsetsükli asemel kasutatakse modelleerimist, peab väärtus olema see, mis saadakse modelleerimise meetodikaga.

^(w5) Iga üksiku ökoinnovatsioonitehnoloogiaga saavutatud CO₂-heite vähenemise summa.”;

2) IX lisa muudetakse järgmiselt:

a) I osa B näidisesse „LK 2 – M1-kategooria sõidukid (komplektsed ja komplekteeritud sõidukid)” lisatakse järgmised kanded 49.3, 49.3.1 ja 49.3.2:

„49.3 Sõiduk, mille puhul on rakendatud ökoinnovatsiooni: jah/ei ⁽¹⁾

49.3.1. Ökoinnovatsioonitehnoloogia(te) üldkood ^(P1):

49.3.2. Ökoinnovatsioonitehnoloogiaga saavutatud CO₂-heite vähenemine kokku ^(P2) (korratakse iga katsetatud etalonkütuse kohta);

b) selgitavatesse märkustes IX lisa kohta lisatakse järgmised selgitavad märkused:

„^(P) Ökoinnovatsioonitehnoloogiad.

(P¹) Ökoinnovatsioonitehnoloogia(te) üldkood peab koosnema järgmistest üksteisest tühikuga eraldatud elementidest:

- tüübikinnitusasutuse kood, nagu on määratletud käesoleva direktiivi VII lisas;
- iga sõidukile rakendatud ökoinnovatsioonitehnoloogia individuaalne kood, mis on esitatud komisjoni heakskiitmise otsuste kronoloogilises järjekorras.

(Nt kolme ökoinnovatsioonitehnoloogia puhul, mis kiideti kronoloogiliselt heaks järjekorras 10, 15 ja 16 ning mida kasutati sõidukil, mille sertifitseeris Saksamaa tüübikinnitusasutus, peaks üldkood olema: „e1 10 15 16“).

(P²) Iga üksiku ökoinnovatsioonitehnoloogiaga saavutatud CO₂-heite vähenemise summa.”

II LISA

„VIII LISA

Katsetulemused

(Täidab tüübikinnitusasutus ja lisab sõiduki EÜ tüübikinnitustunnistusele)

Andmetest peab alati selgelt nähtuma, millise variandi või versiooni korral need kehtivad. Ühe versiooni kohta võib olla ainult üks tulemus. Mitme tulemuse kombinatsioon ühe versiooni kohta on siiski lubatud, kui see viitab halvimalle võimalikule juhule. Viimasel juhul tuleb lisada märkus, et tähisega (*) märgistatud objektide korral on esitatud ainult kõige ebasoodsam tulemus.

1. Mürataseme testi tulemused

Põhilise õigusakti ja viimase tüübikinnitusele kohaldatava muutva õigusakti number. Kui õigusakti rakendatakse kahes või enam etapis, tuleb märkida ka rakendamise etapp:

Variant/versioon:	...	...	...
Sõidumüra (dB(A)/E):	...	...	...
Seisumüra (dB(A)/E):	...	...	...
p/min ⁻¹ korral:	...	...	...

2. Heitgaasitesti tulemused

2.1. Selliste mootorsõidukite heitgaasid, mida on katsetatud kergveokite katsemenetluse alusel

Märkida viimane tüübikinnituse suhtes kohaldatav muutev õigusakt. Kui õigusakti rakendatakse kahes või enam etapis, tuleb märkida ka rakendamise etapp:

Kütus(ed) ^(a) (diislikütus, bensiin, veeldatud naftagaas, maagaas ...kahe-kütuse-käitus: bensiin / veeldatud naftagaas, maagaas, segakütus: bensiin/etanool, maagaas / veeldatud maagaas...)

2.1.1. 1. tüüpi katse ^(b) ^(c) (sõiduki heitgaasid katsetuslikul pärast külmkäivitust)

Variant/versioon:	...	...	...
CO (mg/km)	...	...	...
THC (mg/km)	...	...	...
NMHC (mg/km)	...	...	...
NO _x (mg/km)	...	...	...
THC + NO _x (mg/km)	...	...	...
Tahkete osakeste mass (PM) (mg/km)	...	...	...
Tahkete osakeste arv (P) (#/km) ⁽¹⁾

2.1.2. 2. tüüpi katse ^(b) ^(c) (seoses tüübikinnitusega tehnöülevaatuseks vajalikud heitkoguste andmed)

2. tüüp, tühikäigukatse väikesel pöörlemiskiirusel:

Variant/versioon:	...	...	...
CO (mahuprotsent)	...	...	...
Mootori pöörded (min ⁻¹)	...	...	...
Mootori õli temperatuur (°C)	...	...	...

2. tüüp, tühikäigukatse suurel pöörlemiskiirusel:

Variant/versioon:	...	...	...
CO (mahuprotsent)	...	...	...
Lambda väärtus	...	...	...
Mootori pöörded (min ⁻¹)	...	...	...
Mootori õli temperatuur (°C)	...	...	...

2.1.3. 3. tüüpi katse (karterigaaside heitkogused):

2.1.4. 4. tüüpi katse (kütuseaurud): ...g/katse

2.1.5. 5. tüüpi katse (saastekontrolliseadmete kulumiskindlus):

— Läbitud vanandamise distants (km) (nt 160 000 km):.....

— Halvendustegur: arvutatud/määratud ⁽²⁾

— Väärtused:

Variant/versioon:	...	...	...
CO (mg/km)	...	...	...
THC (mg/km)	...	...	...
NMHC (mg/km)	...	...	...
NO _x (mg/km)	...	...	...
THC + NO _x (mg/km)	...	...	...
Tahkete osakeste mass (PM) (mg/km)	...	...	...
Tahkete osakeste arv (P) (#/km) ⁽¹⁾

2.1.6. 6. tüüpi katse (keskmised heitkogused välisõhu madalal temperatuuril):

Variant/versioon:	...	...	...
CO (g/km)	...	...	...
THC (g/km)	...	...	...

2.1.7. Pardadiagnostika (OBD): jah/ei ⁽²⁾

2.2. Mootorite heitgaasid, mida on katsetatud raskeveokite katsemenetluse alusel.

Märkida viimane tüübikinnituse suhtes kohaldatav muutev õigusakt. Kui õigusakti rakendatakse kahes või enamas etapis, tuleb märkida ka rakendamise etapp:...

Kütus(ed) ⁽⁴⁾ (diislikütus, bensiin, veeldatud naftagaas, maagaas, etanool...)

2.2.1. Euroopa püsitsükliga testi (ESC) tulemused ⁽¹⁾ ⁽⁵⁾ ⁽⁶⁾

Variant/versioon:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (mg/kWh)	...	...	...

NO _x (mg/kWh)	...	...	...
NH ₃ (ppm) ⁽¹⁾
Tahkete osakeste mass (mg/kWh)	...	...	...
Tahkete osakeste arv (#/kWh) ⁽¹⁾

2.2.2. Euroopa koormustesti (ELR) tulemused ⁽¹⁾

Variants/versioon:	...	...	...
Suitsususus: ...m ⁻¹	...	...	...

2.2.3. Euroopa muutuvtsükliga testi (ETC) tulemused ^(e) ^(f)

Variants/versioon:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (mg/kWh)	...	...	...
NMHC (mg/kWh) ⁽¹⁾
CH ₄ (mg/kWh) ⁽¹⁾
NO _x (mg/kWh)	...	...	...
NH ₃ (ppm) ⁽¹⁾
Tahkete osakeste mass (mg/kWh)	...	...	...
Tahkete osakeste arv (#/kWh) ⁽¹⁾

2.2.4. Tühikäigukatse ⁽¹⁾

Variants/versioon:	...	...	...
CO (mahuprotsent)	...	...	...
Lambda väärtus ⁽¹⁾
Mootori pöörded (min ⁻¹)	...	...	...
Mootori õli temperatuur (°C)	...	...	...

2.3. Diislisuits

Märkida viimane tüübikinnituse suhtes kohaldatav muutev õigusakt. Kui õigusakti rakendatakse kahes või enamas etapis, tuleb märkida ka rakendamise etapp:

2.3.1. Vaba kiirenduse katse tulemused

Variants/versioon:	...	...	...
Korrigeeritud neeldumistegur (m ⁻¹)	...	...	...
Mootori normaalne pöörete arv tühikäigul	...	...	...
Mootori suurim pöörete arv	...	...	...
Õli temperatuur (min/max)	...	...	...

3. CO₂-heite ja kütuse-/elektrikulu tase ning sõiduki ühe laadimisega läbitav vahemaa
Põhilise õigusakti ja viimase tüübikinnitusele kohaldatava muutva õigusakti number:

- 3.1. Sisepõlemismootorid, sealhulgas väliste seadmetega mittelaetavad hübriidelektrisõidukid (NOVC) ⁽¹⁾ ⁽⁴⁾

Variant/versioon:	...	...	...
CO ₂ -heide (linnasõit) (g/km)	...	...	...
CO ₂ -heide (linnaväline sõit) (g/km)	...	...	...
CO ₂ -heide (keskmise) (g/km)	...	...	...
Kütusekulu (linnasõit) (l/100 km) ⁽⁵⁾
Kütusekulu (linnaväline sõit) (l/100 km) ⁽⁵⁾
Kütusekulu (keskmise) (l/100 km) ⁽⁵⁾

- 3.2. Väliste seadmete abil laetavad hübriidelektrisõidukid (OVC) ⁽¹⁾

Variant/versioon:	...	...	...
CO ₂ massiheide (tingimus A, keskmine) (g/km)	...	...	...
CO ₂ massiheide (tingimus B, keskmine) (g/km)	...	...	...
CO ₂ massiheide (kaalutud keskmine) (g/km)	...	...	...
Kütusekulu (tingimus A, keskmine) (l/100 km) ⁽⁵⁾
Kütusekulu (tingimus B, keskmine) (l/100 km) ⁽⁵⁾
Kütusekulu (kaalutud keskmine) (l/100 km) ⁽⁵⁾
Elektrienergia kulu (tingimus A, keskmine) (Wh/km)	...	...	...
Elektrienergia kulu (tingimus B, keskmine) (Wh/km)	...	...	...
Elektrienergia kulu (kaalutud keskmine) (Wh/km)	...	...	...
Sõidukaugus ainult elektriga (km)	...	...	...

- 3.3. Elektrisõidukid ⁽¹⁾

Variant/versioon:	...	...	...
Elektrienergia kulu (Wh/km)	...	...	...
Sõidukaugus (km)	...	...	...

3.4. Vesinikkütuseelemendiga sõidukid ⁽¹⁾

Variant/versioon:	...	...	...
Kütusekulu (kg/100 km)	...	...	...

4. Katsetulemused sõidukite korral, mille puhul on rakendatud ökoinnovatsiooni ^(h1) ^(h2) ^(h3)

Variant/versioon ...

Otsus, millega kiidetakse ökoinnovatsioon heaks ^(h4)	Ökoinnovatsiooni kood ^(h5)	1. Kontrollsõiduki CO ₂ -heide (g/km)	2. Ökoinnovatiivse sõiduki CO ₂ -heide (g/km)	3. Kontrollsõiduki 1. tüüpi katsesükli CO ₂ -heide ^(h6)	4. Ökoinnovatiivse sõiduki 1. tüüpi katsesükli CO ₂ -heide (= 3.5.1.3)	5. Kasutuskoeffitsient (UF), s.o tehnoloogia kasutamise ajutine osa tavapärastes töötingimustes	CO ₂ -heite vähenemine ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x
...
...
CO ₂ -heite vähenemine kokku (g/km) ^(h7)							...

4.1. Ökoinnovatsiooni(de) üldkood ^(h8)

Selgitavad märkused

⁽¹⁾ Vajaduse korral.⁽²⁾ Mittevajalik maha tõmmata.^(a) Märkida võimalikud piirangud kasutatava kütuse osas (nt maagaasi korral L-rühma gaas või H-rühma gaas).^(b) Kahekütuseliste sõidukite korral korratakse tabelit mõlema kütuse kohta.^(c) Segakütuseliste sõidukite puhul, kui katsetada tuleb mõlemaid kütuseid vastavalt määruse (EÜ) nr 692/2008 I lisa joonisele I.2.4, ning sõidukite puhul, mis töötavad veeldatud naftagaasiga või maagaasi/biometaaniga, kasutades kas üht või kaht kütust, korratakse tabelit katses kasutatud eri etalonkütuste kohta ning lisatabelis esitatakse saadud ebasoodsaimad tulemused. Seda näidatakse vajaduse korral vastavalt määruse (EÜ) nr 692/2008 I lisa punktidele 1.1.2.4 ja 1.1.2.5 tulemuste mõõtmise või arvutamise korral.^(d) Tabelit korratakse iga katsetatud etalonkütuse kohta.^(e) Euro VI puhul käsitatakse ESCd WHSCna ja ETCd WHTCna.^(f) Euro VI puhul, kui surumaagaasi ja veeldatud naftagaasiga töötavaid mootoreid katsetatakse eri etalonkütustega, luuakse uus tabel iga katsetatud etalonkütuse kohta.^(g) Ühik „1/100” asendatakse ühikuga „m³/100 km” maagaasi ja veeldatud maagaasiga töötavate sõidukite korral ning ühikuga „kg/100 km” vesinikuga töötavate sõidukite korral.^(h) Ökoinnovatsioonitehnoloogiad.^(h1) Tabelit korratakse iga variandi/versiooni kohta.^(h2) Tabelit korratakse iga katsetatud etalonkütuse kohta.^(h3) Vajaduse korral laiendatakse tabelit kasutades üht lisarida ökoinnovatsioonitehnoloogia kohta.^(h4) Komisjoni otsuse number, millega kiidetakse heaks ökoinnovatsioonitehnoloogia.^(h5) Määratud komisjoni otsuses, millega kiidetakse heaks ökoinnovatsioonitehnoloogia.^(h6) Kui 1. tüüpi katsesükli asemel kasutatakse modelleerimise meetodikat, peab väärtus olema see, mis saadakse modelleerimise meetodikaga.^(h7) Iga üksiku ökoinnovatsioonitehnoloogiaga saavutatud CO₂-heite vähenemise summa.^(h8) (Ökoinnovatsiooni(de) üldkood koosneb järgmistest üksteisest tühikuga eraldatud elementidest:

— tüübikinnitusasutuse kood, nagu on määratletud käesoleva direktiivi VII lisas;

— iga sõidukile rakendatud ökoinnovatsiooni individuaalne kood, mis on esitatud komisjoni heakskiitmise otsuste kronoloogilises järjekorras.

Nt kolme ökoinnovatsioonitehnoloogia puhul, mis kiideti kronoloogiliselt heaks järjekorras 10, 15 ja 16 ning mida kasutati sõidukil, mille sertifitseeris Saksamaa tüübikinnitusasutus, peaks üldkood olema: „e1 10 15 16.”)

III LISA

Määruse (EÜ) nr 692/2008 I ja XII lisa muudetakse järgmiselt

1) I lisa muudetakse järgmiselt.

a) Lisatakse järgmised punktid 4.3.5, 4.3.5.1 ja 4.3.5.2:

„4.3.5. Sõiduk, mille puhul on rakendatud ökoinnovatsiooni

4.3.5.1. Sellise sõidukitüübi korral, mille puhul on kasutatud üht või mitut ökoinnovatsioonitehnoloogiat, tõendatakse määruse (EÜ) nr 443/2009 artiklis 12 ja rakendusmääruses (EL) nr 725/2011 määratletud tähenduses toodangu vastavust seoses ökoinnovatsioonitehnoloogiatega kõnealust ökoinnovatsioonitehnoloogiat (kõnealuseid innovatsioone) heakskiitvas komisjoni otsuses/otsustes sätestatud katsetega.

4.3.5.2. Kohaldatakse punkte 4.3.1, 4.3.2 ja 4.3.4”

b) 3. liitesse lisatakse järgmised punktid 3.5.3, 3.5.3.1, 3.5.3.2 ja 3.5.3.3:

„3.5.3. Sõiduk, mille puhul on rakendatud ökoinnovatsiooni määruse (EÜ) nr 443/2009 artiklis 12 ja rakendusmääruses (EL) nr 725/2011 määratletud tähenduses: jah/ei (*)

3.5.3.1. Kontrollisõiduki tüüp/variant/versioon, nagu on määratletud rakendusmääruse (EL) nr 725/2011 artiklis 5 (**)

3.5.3.2. Koostoime erinevate ökoinnovatsioonitehnoloogiatega vahel: jah/ei (*)

3.5.3.3. Ökoinnovatsiooni kasutamise seotud heitkoguste andmed (***) (****)

Otsus, millega kiidetakse ökoinnovatsioonitehnoloogia heaks ⁽¹⁾	Ökoinnovatsioonitehnoloogia kood ⁽²⁾	1. Kontrollisõiduki CO ₂ -heide (g/km)	2. Ökoinnovatiivse sõiduki CO ₂ -heide (g/km)	3. Kontrollisõiduki 1. tüüpi katsesükli CO ₂ -heide ⁽³⁾	4. Ökoinnovatiivse sõiduki 1. tüüpi katsesükli CO ₂ -heide (= 3.5.1.3)	5. Kasutuskoeffitsient (UF), s.o tehnoloogia kasutamise ajutine osa tavapärastes tööttingimustes	CO ₂ -heite vähenemine ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x ⁽¹⁾							
CO₂-heite vähenemine kokku (g/km) ⁽⁴⁾							

⁽¹⁾ Komisjoni otsuse number, millega kiidetakse heaks ökoinnovatsioonitehnoloogia.

⁽²⁾ Määratud komisjoni otsuses, millega kiidetakse heaks ökoinnovatsioonitehnoloogia.

⁽³⁾ Vastavalt kokkuleppele tüübikinnitusasutusega, kui 1. tüüpi katsesükli asemel kasutatakse modelleerimist, peab väärtus olema see, mis saadakse modelleerimise meetodikaga

⁽⁴⁾ Iga üksiku ökoinnovatsioonitehnoloogiaga saavutatud CO₂-heite vähenemise summa.

(*) Mittevajalik maha tõmmata.

(**) Vajaduse korral.

(***) Tabelit korratakse iga katsetatud etalonkütuse kohta.

(****) Vajaduse korral laiendatakse tabelit kasutades üht lisarida ökoinnovatsioonitehnoloogia kohta.”

c) 4. liite *addendumit* muudetakse järgmiselt:

i) Punktis 2.1 asendatakse 6. tüüpi katsele vastav tabel järgmisega:

„6. tüüp	CO (g/km)	THC (g/km)
Mõõdetud väärtus”		

ii) Punkt 2.1.1. asendatakse järgmisega:

„2.1.1. Kahekütuseliste sõidukite puhul korratakse 1. tüüpi tabelit mõlema kütuse puhul. Segakütuseliste sõidukite puhul, kui 1. tüüpi katse tuleb teha seoses mõlema kütusega vastavalt määruse (EÜ) nr 692/2008 I lisa joonisele I.2.4, ning selliste sõidukite puhul, mis töötavad veeldatud naftagaasiga või maagaasiga/biometaaniga, kasutades kas üht või kaht kütust, korratakse tabelit katses kasutatud eri etalonkütuste

puhul ning lisatabelis esitatakse ebasoodsaimad saadud tulemused. Seda näidatakse vajaduse korral vastavalt määruse (EÜ) nr 692/2008 I lisa punktidele 1.1.2.4 ja 1.1.2.5 tulemuste mõõtmise või arvutamise korral.”

iii) Lisatakse järgmised punktid 2.6 ja 2.6.1:

„2.6. Ökoinnovatsiooni katsetulemused (*) (**)

Otsus, millega kiidetakse ökoinnovatsiooni-tehnoloogia heaks ⁽¹⁾	Ökoinnovatsioontechnoloogiakood ⁽²⁾	1. Kontrollsõiduki CO ₂ -heide (g/km)	2. Ökoinnovatiivse sõiduki CO ₂ -heide (g/km)	3. Kontrollsõiduki 1. tüüpi katsetsükli CO ₂ -heide ⁽³⁾	4. Ökoinnovatiivse sõiduki 1. tüüpi katsetsükli CO ₂ -heide (= 3.5.1.3)	5. Kasutuskoeffitsient (UF), s.o tehnoloogia kasutamise ajutine osa tavapärastes töötingimustes	CO ₂ -heite vähenemine ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x							
CO₂-heite vähenemine kokku (g/km) ⁽⁴⁾							

⁽¹⁾ Komisjoni otsuse number, millega kiidetakse heaks ökoinnovatsioontechnoloogia.

⁽²⁾ Määratud komisjoni otsuses, millega kiidetakse heaks ökoinnovatsioontechnoloogia.

⁽³⁾ Kui 1. tüüpi katsetsükli asemel kasutatakse modelleerimist, peab väärtus olema see, mis saadakse modelleerimise meetodikaga.

⁽⁴⁾ Iga üksiku ökoinnovatsioontechnoloogiaga saavutatud CO₂-heite vähenemise summa.

2.6.1. Ökoinnovatsioontechnoloogia (te) üldkood (***)

(*) Tabelit korratakse iga katsetatud etalonkütuse kohta.

(**) Vajaduse korral laiendatakse tabelit kasutades üht lisarida ökoinnovatsioontechnoloogia kohta.

(***) Ökoinnovatsioontechnoloogia(te) üldkood peab koosnema järgmistest üksteisest tühikuga eraldatud elementidest:

— tüübikinnitusasutuse kood, nagu on määratletud direktiivi 2007/46/EÜ VII lisas;

— iga sõidukile rakendatud ökoinnovatsiooni individuaalne kood, mis on esitatud komisjoni heakskiitmise otsuste kronoloogilises järjekorras.

Nt kolme ökoinnovatsioontechnoloogia puhul, mis kiideti kronoloogiliselt heaks järjekorras 10, 15 ja 16 ning mida kasutati sõidukil, mille sertifitseeris Saksamaa tüübikinnitusasutus, peaks üldkood olema: „e1 10 15 16.”

2) XII lissasse lisatakse punkt 4:

„4. ÖKOINNOVATIIVSETE SÕIDUKITE TÜÜBIKINNITUS

4.1. Vastavalt rakendusmääruse (EL) nr 725/2011 artikli 11 lõikele 1 taotleb tootja, kes soovib saada tulu CO₂-eriheite keskmise taseme vähendamisest, mis saadakse sõiduki varustamisel ühe või mitme ökoinnovatsioontechnoloogiaga, tüübikinnitusasutuselt ökoinnovatiivse sõiduki EÜ tüübikinnitustunnistuse.

4.2. Vastavalt rakendusmääruse (EL) nr 725/2011 artiklile 10 määratakse sõidukile tüübikinnituse andmisel ökoinnovatiivsete tehnoloogiate kasutamisel saavutatud CO₂-heite vähenemine kindlaks, kasutades selleks menetlust ja katsete meetodikat, mida on kirjeldatud ökoinnovatsiooni heakskiitvas komisjoni otsuses.

4.3. Ökoinnovatsioonidest tuleneva CO₂-heite vähenemise kindlaksmääramiseks vajalike katsete teostamist mõistetakse nii, et see ei piira vajaduse korral ökoinnovatsioonide vastavuse tõendamist direktiivis 2007/46/EÜ sätestatud tehniliste nõuetega.

4.4. Tüübikinnitust ei anta, kui ökoinnovatiivse sõiduki heitkoguste vähenemine ei ole kontrollsõiduki puhul vähemalt 1 g CO₂/km, nagu on määratletud rakendusmääruse (EL) nr 725/2011 artiklis 5.”