

**KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 427/2014,****25. aprill 2014,****millega kehtestatakse väikeste tarbesõidukite vähese CO<sub>2</sub>-heitega uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmise ja sertifitseerimise kord vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EL) nr 510/2011****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2011. aasta määrust (EL) nr 510/2011, millega kehtestatakse uute väikeste tarbesõidukite heitenormid, lähtudes väikesõidukite CO<sub>2</sub>-heite vähendamist käsitlevast liidu terviklikust lähenemisviisist, <sup>(1)</sup> eriti selle artikli 12 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

- (1) Selleks et edendada sõidukite vähese CO<sub>2</sub>-heitega uute ja edumeelsete tehnoloogiate väljatöötamist ja kiiret kasutuselevõttu, annab määrus (EL) nr 510/2011 tootjatele ja tarnijatele võimaluse taotleda väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite vähendamist soodustavate teatavate uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmist. Seega tuleb täpsustada kriteeriumid, mille alusel määratakse, millised tehnoloogiad vastavad kõnealuse määruse järgi keskkonnasäästliku uuendustegevuse (ökoinnovatsiooni) tingimustele.
- (2) On asjakohane võtta arvesse kogemusi, mis on saadud komisjoni rakendusmääruse (EL) nr 725/2011 <sup>(2)</sup> kohasel sõiduautode uuenduslike tehnoloogiate kava kasutuselevõtmisel, ning kohaldada samu tingimustele vastavuse kriteeriume ka väikeste tarbesõidukite suhtes. Eristada tuleks siiski väikeseid tarbesõidukeid, mille ehitamine ja tüübikinnitamine toimub mitmes etapis. Nende sõidukite korral on asjakohane piirata CO<sub>2</sub> heitkoguste vähendamise sertifitseerimist baassõidukites kasutatavate ökoinnovatsioonilahendustega.
- (3) Määruse (EL) nr 510/2011 artikli 12 lõike 2 punkti c kohaselt ei vasta kõnealuse määruse kohastele ökoinnovatsiooni tingimustele tehnoloogialahendused, mis moodustavad kahes komisjoni 7. veebruari 2007. aasta teatises <sup>(3)</sup> esitatud liidu tervikliku lähenemisviisi osa ja mida reguleeritakse liidu õigusaktidega, või muud tehnoloogiad, mis on liidu õigusaktide alusel kohustuslikud. Need tehnoloogialahendused hõlmavad rehvirõhu seiresüsteeme, rehvide veeretakistust ja käiguvahetuse näidikuid, mis kuuluvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 661/2009 <sup>(4)</sup> ja rehvide veeretakistuse osas ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EÜ) nr 1222/2009 <sup>(5)</sup> reguleerimisalasse.
- (4) Tehnoloogiat, mis on juba mõnda aega turul vabalt kättesaadav olnud, ei saa lugeda uuenduslikuks määruse (EL) nr 510/2011 artikli 12 tähenduses ja seepärast ei vasta see ökoinnovatsiooni tingimustele. Selleks et tagada täielik vastavus rakendusmäärusega (EL) nr 725/2011, on asjakohane sätestada, et ökoinnovatsiooni tingimustele vastavaks tuleks lugeda ainult tehnoloogiad, mida on kasutatud 3 % või väiksema arvu 2009. aastal registreeritud uute sõiduautode puhul. Need lähtetasemed tuleks üle vaadata hiljemalt 2016. aastal.
- (5) Suurima väikeste tarbesõidukite CO<sub>2</sub>-heite vähendamise potentsiaaliga tehnoloogiate ja eriti uuenduslike käivitus- tehnoloogiate väljatöötamise edendamiseks tuleks tingimustele vastavaks lugeda üksnes sellised tehnoloogiad, mis on olemuslikult seotud sõiduki transpordifunktsiooniga ja aitavad olulisel määral kaasa sõiduki energiatarbimise üldisele parandamisele. Tehnoloogiaid, mis on selle eesmärgi suhtes teisejärgulise tähtsusega või mille eesmärk on juhi või reisijate mugavuse suurendamine, ei loeta tingimustele vastavaks.

<sup>(1)</sup> ELTL 145, 31.5.2011, lk 1.

<sup>(2)</sup> Komisjoni rakendusmäärus (EL) nr 725/2011, 25. juuli 2011, millega kehtestatakse sõiduautode vähese CO<sub>2</sub>-heitega uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmise ja sertifitseerimise kord vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 443/2009 (ELT L 194, 26.7.2011, lk 19).

<sup>(3)</sup> Komisjoni teatis KOM(2007) 19 (lõplik) „Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidheite vähendamist käsitleva ühenduse strateegia läbivaatamise tulemused“ ning komisjoni teatis KOM(2007) 22 (lõplik) „21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriv raamistik“.

<sup>(4)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 661/2009, 13. juuli 2009, mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmetike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid (ELT L 200, 31.7.2009, lk 1).

<sup>(5)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1222/2009, 25. november 2009, rehvide kütusesäästlikkuse ja muude oluliste parameetrite märgistamise kohta (ELT L 342, 22.12.2009, lk 46).

- (6) Määruse (EL) nr 510/2011 kohaselt võivad taotlusi esitada nii tootjad kui ka tarnijad. Avalduses peavad olema esitatud vajalikud tõendid selle kohta, et tingimustele vastavuse nõuded, sealhulgas uuenduslike tehnoloogiate kasutamise saavutatud CO<sub>2</sub>-heite vähenemise mõõtmise meetod, on täiel määral täidetud.
- (7) Tänu ökoinnovatsioonile saavutatud CO<sub>2</sub>-heite vähenemine peaks olema rahuldava täpsusega mõõdetav. Sellist täpsust on võimalik saavutada üksnes juhul, kui vähenemine on 1 g CO<sub>2</sub>/km või rohkem.
- (8) Kui tehnoloogia kasutamise saavutatud CO<sub>2</sub>-heite vähenemine sõltub juhi käitumisest või muudest väljaspool taotleja kontrolli olevatest teguritest, ei vasta selline tehnoloogia põhimõtteliselt ökoinnovatsiooni tingimustele, välja arvatud juhul, kui kindlate ja sõltumatute statistiliste tõendite alusel on juhi keskmist käitumist võimalik kontrollitavalt ennustada.
- (9) Tüübikinnituse jaoks sõiduki CO<sub>2</sub>-heite mõõtmisel kasutatav standardne katsetsükkel ei näita kogu teatud tehnoloogiate abil saavutatud CO<sub>2</sub>-heite vähenemist. Uuenduslike lahenduste motiveerimiseks tuleks kogu CO<sub>2</sub>-heite vähenemise arvutamisel arvestada ainult sellist vähenemist, mis ei kuulu mõõtmise standardsesse katsetsükklisse.
- (10) Kui näidata CO<sub>2</sub>-heite vähenemist, tuleks võrrelda sama sõidukit koos ökoinnovatsiooniga ja ilma selleta. Katsetoodika peaks tagama kontrollitava, korratava ja võrreldava mõõtmise. Võrdsete tingimuste tagamiseks ning kokkulepitud ja realistlikuma sõidutsükli puudumisel tuleks ühise võrdlusalusena kasutada komisjoni määruses (EÜ) nr 692/2008<sup>(1)</sup> osutatud uue Euroopa sõidutsükli sõidumudeleid. Katsemeetod peaks põhinema šassiidünamomeetriga mõõtmisel või modelleerimisel või simulatsioonil, kui selline meetod annaks paremaid ja täpsemaid tulemusi.
- (11) Komisjon peab andma juhised taotluse koostamise ja katsemeetodite kohta ning neid korrapäraselt ajakohastama, võttes arvesse eri taotluste hindamisel saadud kogemust.
- (12) Määruse (EL) nr 510/2011 kohaselt tuleb taotlusele lisada sõltumatu ja sertifitseeritud asutuse kontrolliaruanne. Nagu on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivis 2007/46/EÜ,<sup>(2)</sup> peab selleks asutuseks olema A- või B-kategooria tehniline teenistus. Kuid asutuse sõltumatuse tagamiseks ei loeta kõnealuse direktiivi artikli 41 lõike 6 kohaselt määratud tehnilisi teenistusi käesoleva määruse tähenduses sõltumatuks ja sertifitseeritud asutusteks. Koos aruandega peab asutus esitama vastavad tõendid oma sõltumatuse kohta taotluse esitanud ettevõttest.
- (13) Selleks, et tagada üksikute sõidukite CO<sub>2</sub>-heite konkreetse vähenemise tõhus registreerimine ja seire, tuleb vähendamise sertifitseerida sõiduki tüübikinnituse osana ja kogu CO<sub>2</sub>-heite vähenemine kanda direktiivi 2007/46/EÜ kohasesse vastavustunnistusse.
- (14) Komisjonil peab olema võimalus vajaduse korral kontrollida üksikute sõidukite kogu CO<sub>2</sub>-heite sertifitseeritud vähenemist. Kui on ilmne, et sertifitseeritud vähenemine ei vasta tehnoloogia ökoinnovatsioonina heakskiitmise otsusest tulenevale vähenemise tasemele, peaks komisjon saama CO<sub>2</sub>-heite sertifitseeritud vähenemise tühistada, et arvutada välja CO<sub>2</sub>-eriheite keskmine tase. Tootjale tuleks siiski võimaldada piiratud aeg, mille jooksul ta võib sertifitseeritud väärtuste õigsust tõestada.
- (15) Läbipaistva taotluste esitamise korra tagamiseks peaks kokkuvõtlik teave uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmise taotluste ja katsetoodika kohta olema avalikkusele kättesaadav. Heakskiidetud katsemeetodid peaksid olema avalikkusele ligipääsetavad. Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruses (EÜ) nr 1049/2001<sup>(3)</sup> sätestatud erandeid, mis käsitlevad üldsuse juurdepääsu dokumentidele, tuleks kohaldada vastavalt vajadusele.
- (16) Käesolevas määruses sätestatud meetmed on kooskõlas kliimamuutuste komitee seisukohaga,

<sup>(1)</sup> Komisjoni määrus (EÜ) nr 692/2008, 18. juuli 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 (ELT L 199, 28.7.2008, lk 1).

<sup>(2)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2007/46/EÜ, 5. september 2007, millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta (ELT L 263, 9.10.2007, lk 1).

<sup>(3)</sup> Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrus (EÜ) nr 1049/2001, 30. mai 2001, üldsuse juurdepääsu kohta Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni dokumentidele (EÜT L 145, 31.5.2001, lk 43).

ON VASTU VÖTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

#### Artikkel 1

##### Reguleerimisese

Käesolevas määruses kehtestatakse väikeste tarbesõidukite vähese CO<sub>2</sub>-heitega uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmise ja sertifitseerimise taotlemise ja hindamise menetlus vastavalt määruse (EL) nr 510/2011 artiklile 12.

#### Artikkel 2

##### Reguleerimisala

1. Uuendusliku tehnoloogia tingimustele ei vasta ükski järgmiste meetmete alla kuuluv tehnoloogia:
  - a) kliimaseadmete tõhususe suurendamine;
  - b) määruse (EÜ) nr 661/2009 reguleerimisalasse kuuluvad rehvirõhu seire süsteemid;
  - c) määruse (EÜ) nr 661/2009 ja määruse (EÜ) nr 1222/2009 reguleerimisalasse kuuluv rehvide veeretakistus;
  - d) määruse (EÜ) nr 661/2009 reguleerimisalasse kuuluvad käiguvahetuse näidikud;
  - e) biokütuste kasutamine.
2. Tehnoloogia kohta võib käesoleva määruse kohaselt esitada taotluse, kui on täidetud järgmised tingimused:
  - a) seda on kasutatud 3 % või väiksema arvu 2009. aastal registreeritud uute väikeste tarbesõidukite puhul;
  - b) see on seotud sõiduki tõhusa toimimisega olemuslikult seotud elementidega ja vastab direktiivile 2007/46/EÜ.
3. Komplektsete sõidukite korral võetakse artikli 11 kohasel CO<sub>2</sub>-heite sertifitseerimisel arvesse ainult selliseid ökoinnovatsioone, mida on rakendatud baassõidukis, mis on EÜ tüübikinnituse saanud mittekomplektse sõidukina.

#### Artikkel 3

##### Mõisted

Käesolevas määruses kasutatakse järgmisi mõisteid:

- 1) „uuenduslik tehnoloogia” — tehnoloogia või samalaadsete tehniliste omaduste või tunnustega tehnoloogiate kogum (uuenduslik tehnoloogiapakett), mille puhul saab ühte katsemetoodit kasutades näidata CO<sub>2</sub>-heite vähenemist ja mille puhul iga kogumi koostisosaks olev üksik tehnoloogia kuulub artikli 2 reguleerimisalasse;
- 2) „tarnija” — uuendusliku tehnoloogia tootja, kes vastutab toodangu vastavuse tagamise eest, või tema volitatud esindaja liidus või importija;
- 3) „taotleja” — tootja või tarnija, kes esitab taotluse uuendusliku tehnoloogia ökoinnovatsioonina heakskiitmiseks;
- 4) „ökoinnovatsioon” — uuenduslik tehnoloogia, millele on lisatud käesoleva määruse kohaselt komisjoni poolt heakskiidetud katsemetoodika;
- 5) „sõltumatu ja sertifitseeritud asutus” — A- või B-kategooria tehniline teenistus, millele on osutatud direktiivi 2007/46/EÜ artikli 41 lõike 3 punktides a ja b ning mis vastab nimetatud direktiivi artiklis 42 esitatud nõuetele, välja arvatud nimetatud direktiivi artikli 41 lõike 6 kohaselt määratud tehnilised teenistused;
- 6) „kontrollsõiduk” — sõiduk, mida kasutatakse ökoinnovatsiooni abil toimunud CO<sub>2</sub>-heite vähenemise näitlikustamiseks, võrreldes seda sõidukit sõidukiga, milles on kasutatud uuenduslikku tehnoloogialahendust.

#### Artikkel 4

##### Taotlus

1. Uuendusliku tehnoloogia ökoinnovatsioonina heakskiitmise taotlus tuleb esitada komisjonile kirjalikult. Taotlus ja kõik seda täiendavad dokumendid tuleb esitada ka elektronpostiga või elektroonilisel andmekandjal või laadida üles komisjoni hallatavasse serverisse. Kirjalikus avalduses tuleb esitada täiendavate dokumentide loetelu.

2. Taotlusele tuleb lisada:
  - a) taotleja kontaktandmed;
  - b) uuendusliku tehnoloogia kirjeldus ja kirjeldus, mil viisil seda sõiduki puhul on kasutatud, sealhulgas tõendid, et tehnoloogia kuulub artiklis 2 määratletud reguleerimisalasse;
  - c) kokkuvõtlik kirjeldus uuendusliku tehnoloogia kohta, sealhulgas andmed, mis kinnitavad, et artikli 2 lõikes 2 sätestatud tingimused on täidetud, ja käesoleva lõike punktis e osutatud katsete meetoodika kohta, mis komisjonile taotluse esitamisel avalikustada tuleb;
  - d) prognoos sõidukite kohta, mille puhul saab või kavatsetakse kasutada uuenduslikku tehnoloogiat, ja nende sõidukite CO<sub>2</sub>-heite hinnanguline vähenemine, mis on saavutatud uuendusliku tehnoloogia kasutamise tulemusena;
  - e) uuendusliku tehnoloogia kasutamise tulemusena saavutatud CO<sub>2</sub>-heite vähenemise tõestamise meetoodika või, kui komisjon on selle meetoodika juba heaks kiitnud, viide heakskiidetud meetoodikale;
  - f) tõendid, mis kinnitavad, et
    - i) uuendusliku tehnoloogia abil saavutatud heite vähenemine vastab artikli 9 lõikes 1 täpsustatud miinimumnõuetele, võttes arvesse tehnoloogia vananemist aja jooksul;
    - ii) uuenduslik tehnoloogia ei kuulu määruse (EL) nr 510/2011 artikli 12 lõike 2 punktis c osutatud CO<sub>2</sub>-mõõtmise standardsesse katsesükklisse, nagu on määratletud käesoleva määruse artikli 9 lõikes 2;
    - iii) taotleja vastutab uuendusliku tehnoloogia abil saavutatud CO<sub>2</sub>-heite vähendamise eest, nagu on määratletud artikli 9 lõikes 3;
  - g) sõltumatu ja sertifitseeritud asutuse kontrollaruanne, nagu on määratletud artiklis 7.

#### Artikkel 5

### Kontrollsõiduk ja ökoinnovatiivne sõiduk

1. Artiklis 8 osutatud CO<sub>2</sub>-heite näitamise jaoks määrab taotleja:
  - a) ökoinnovatiivse sõiduki, mille puhul tuleb kasutada uuenduslikku tehnoloogiat;
  - b) kontrollsõiduki, mille puhul uuenduslikku tehnoloogiat ei tule kasutada, aga mis igas muus osas on identne ökoinnovatiivse sõidukiga.
2. Mittekomplektse sõiduki korral kasutatud uuendusliku tehnoloogia korral kajastab lõikes 1 viidatud kontrollsõiduk ökoinnovatiivse sõiduki komplekteerituse astet.
3. Kui taotleja arvab, et artiklites 8 ja 9 osutatud teavet saab esitada ilma lõikes 1 osutatud kontrollsõidukit ja ökoinnovatiivset sõidukit kasutamata, peavad avalduses olema toodud seda järeldust põhjendavad vajalikud andmed ja samaväärseid tulemusi andev meetoodika.

#### Artikkel 6

### Katsete meetoodika

1. Artikli 4 lõike 2 punktis e osutatud katsete meetoodika peab andma kontrollitavaid, korratavaid ja võrreldavaid tulemusi. Katsete meetoodika peab suutma realistlikult tõestada uuendusliku tehnoloogia kasutamisest saadavat tugevat statistilist tähtsusega kasu CO<sub>2</sub>-heite vähendamisel ja võtma vajaduse korral arvesse koostoimet muude ökoinnovatsioonimeetmetega.
2. Komisjon avaldab lõikes 1 osutatud nõuetele vastavate erinevate võimalike uuenduslike tehnoloogiate katsetamise meetoodikate koostamise juhised.

#### Artikkel 7

### Kontrolliaruanne

1. Artikli 4 lõike 2 punktis g osutatud kontrolliaruande koostab sõltumatu ja sertifitseeritud asutus, mis ei ole taotluse esitanud ettevõtte osa ega muul viisil selle üksusega seotud.
2. Kontrolliaruande jaoks peab sõltumatu ja sertifitseeritud asutus
  - a) kontrollima, kas artikli 2 lõikes 2 täpsustatud tingimustele vastamise kriteeriumid on täidetud;
  - b) kontrollima, kas artikli 4 lõike 2 punkti f kohaselt esitatud teave vastab artiklis 9 sätestatud kriteeriumidele;

- c) kontrollima, kas artikli 4 lõike 2 punktis e osutatud katsete meetodika on piisav artikli 4 lõike 2 punktis d osutatud vastavate sõidukite uuendusliku tehnoloogia abil saavutatud CO<sub>2</sub>-heite vähenemise sertifitseerimiseks ja vastab artikli 6 lõikes 1 määratletud miinimumnõuetele;
- d) kontrollima, kas uuenduslik tehnoloogia on vastavuses sõiduki tüübikinnituses määratletud asjakohaste nõuetega;
- e) kinnitama, et ta vastab käesoleva artikli lõikes 1 määratletud nõudele.

Punkti c kohaldamisel esitab sõltumatu ja sertifitseeritud asutus kontrollimiseks koostatud katseprotokollid.

3. CO<sub>2</sub>-heite vähenemise sertifitseerimiseks vastavalt artiklile 11 peab sõltumatu ja sertifitseeritud asutus tootja nõudmisel koostama aruande ühe sõidukitüübi, -variandi või -mudeli puhul kasutatud mitme ökoinnovatsiooni vahelise koostoime kohta.

Aruandes tuleb täpselt ära näidata eri ökoinnovatsioonide kasutamise abil saavutatud CO<sub>2</sub>-heite vähenemine, võttes arvesse koostoime mõju.

4. Kui taotleja rajab oma taotluse andmetele ja oletustele, mis on komisjoni poolt juba heaks kiidetud või sisalduvad artikli 6 lõikes 2 osutatud juhistes, võib kontrolliaruannet piirata, nii et see sisaldab ainult lõike 2 teises lõigus viidatud katseprotokolle.

#### Artikkel 8

##### CO<sub>2</sub>-heite näitamine

1. Artikli 4 lõike 2 punkti d kohaselt näidatakse üksikuid sõidukeid esindavate sõidukite puhul järgmist CO<sub>2</sub>-heidet:
  - a) kontrollisõiduki ja uuendusliku tehnoloogiaga ökoinnovatiivse sõiduki CO<sub>2</sub>-heite artikli 4 lõike 2 punktis e osutatud meetodika rakendamise tulemusel;
  - b) kontrollisõiduki ja uuendusliku tehnoloogiaga ökoinnovatiivse sõiduki CO<sub>2</sub>-heite määruse (EL) nr 510/2011 artikli 12 lõike 2 punktis c osutatud standardse katsesükli rakendamise tulemusel.

CO<sub>2</sub>-heite näitamine vastavalt esimese lõigu punktidele a ja b toimub kõikide katsete jaoks ühesugustes katsetingimustes.

2. Üksiku sõiduki kogu CO<sub>2</sub>-heite vähenemiseks loetakse vahe lõike 1 esimese lõigu punkti a kohaselt näidatud heitkoguste vahel.

Kui lõike 1 esimese lõigu punkti b kohaselt näidatud heitkoguste vahel on vahe, tuleb see vahe lahutada lõike 1 esimese lõigu punkti a kohaselt näidatud kogu CO<sub>2</sub>-heite vähenemisest.

#### Artikkel 9

##### Tingimustele vastavuse kriteeriumid

1. Uuendusliku tehnoloogia kasutamise abil saavutatud vähenemise miinimummäär peab olema 1 g CO<sub>2</sub>/km. See nõue loetakse täidetuks, kui vastavalt artikli 8 lõikele 2 näidatud uuendusliku tehnoloogia või uuendusliku tehnoloogia-paketi kasutamise abil saavutatud CO<sub>2</sub>-heite vähenemine on 1 g CO<sub>2</sub>/km või rohkem.
2. Kui uuendusliku tehnoloogia kasutamise abil saavutatud vähenemine ei hõlma standardse katsesükli alusel näidatud vähenemist vastavalt artikli 8 lõikele 2, loetakse uuenduslik tehnoloogia või uuenduslik tehnoloogiapakett standardse katsesükliks mittekuuluvaks.
3. Artikli 4 lõike 2 punktis b osutatud uuendusliku tehnoloogia tehnilises kirjelduses tuleb esitada vajalikud andmed, mis näitavad, et tehnoloogia CO<sub>2</sub>-heidet vähendav toime ei sõltu taotleja kontrolli alt väljas olevatest sätetest või valikutest.

Kui kirjeldus põhineb eeldustel, peavad need eeldused olema kontrollitavad ning põhinema neid ja nende kogu liidus rakendatavust toetaval tugevatel ja sõltumatutel statistilistel tõenditel.

#### Artikkel 10

##### Ökoinnovatsiooni taotluse hindamine

1. Pärast taotluse kättesaamist avalikustab komisjon uuendusliku tehnoloogia kokkuvõtliku kirjelduse ja artikli 4 lõike 2 punktis c osutatud katsete meetodika.

2. Komisjon hindab taotlust ja kui ei esitata vastuväiteid tehnoloogia tingimustele vastavuse või katsetoodika sobivuse kohta, kiidab üheksa kuu jooksul pärast täieliku taotluse kättesaamist uuendusliku tehnoloogia ökoinnovatsioonina koos katsetoodikaga heaks.

Uuendusliku tehnoloogia ökoinnovatsioonina heakskiitmise otsuses määratletakse käesoleva määruse artikli 11 kohaseks CO<sub>2</sub>-heite vähenemise sertifitseerimiseks vajalik teave, mille suhtes kohaldatakse dokumentidele juurdepääsu erandeid, mis on sätestatud määruses (EÜ) nr 1049/2001.

3. Komisjon võib nõuda soovitatud katsetoodika kohandamist või nõuda taotleja soovitu asemel mõne muu heakskiidetud katsetoodika kasutamist. Taotlejale antakse nõu soovitatud kohandamise või katsetoodika valiku suhtes.

4. Hindamisperioodi võib pikendada viie kuu võrra, kui komisjon leiab, et uuendusliku tehnoloogia ja selle juurde kuuluva katsetoodika keerukuse või taotluse ulatuse ja sisu tõttu ei ole taotlust võimalik üheksakuulise hindamisperioodi jooksul nõuetekohaselt hinnata.

Kui hindamisperioodi tuleb pikendada, teavitab komisjon taotlejat sellest 40 päeva jooksul pärast taotluse kättesaamist.

#### Artikkel 11

### Ökoinnovatsiooni kasutamise saavutatud CO<sub>2</sub>-heite vähenemise sertifitseerimine

1. Tootja, kes soovib saada tulu oma CO<sub>2</sub>-eriheite keskmise taseme vähendamisest, et jõuda oma eriheite sihttasemeni ökoinnovatsiooni kasutamise saavutatud CO<sub>2</sub>-heite vähenemise abil, peab esitama direktiivi 2007/46/EÜ tähenduses heakskiitu andvale asutusele taotluse ELi tüübikinnituse saamiseks komplektsele või mittekomplektsele sõidukile, mille puhul on rakendatud ökoinnovatsiooni. Lisaks direktiivi 2007/46/EÜ artiklis 6 määratletud vajalikku teavet andvatele dokumentidele tuleb sertifikaadi taotluses viidata komisjoni otsusele kiita ökoinnovatsioon heaks vastavalt käesoleva määruse artikli 10 lõikele 2.

2. Käesoleva määruse artikli 8 kohaselt näidatud sertifitseeritud CO<sub>2</sub>-heite vähenemist, mis on saavutatud ökoinnovatsiooni kasutamise, tuleb eraldi täpsustada nii tüübikinnituse dokumentides kui ka direktiivi 2007/46/EÜ kohases vastavustunnistuses, lähtudes katsetest, mille tehnilised teenistused on sooritanud heakskiidetud katsetoodika abil vastavalt nimetatud direktiivi artiklile 11.

Kui mingi kindla sõidukitüübi, -variandi või -mudeli ökoinnovatsiooni abil saavutatud CO<sub>2</sub>-heite vähenemine on väiksem kui artikli 9 lõikes 1 määratletud miinimumtase, siis sellist vähenemist ei sertifitseerita.

3. Kui sõiduki puhul on rakendatud rohkem kui üht ökoinnovatsiooni, näidatakse CO<sub>2</sub>-heite vähenemine iga ökoinnovatsiooni kohta eraldi vastavalt artikli 8 lõikes 1 sätestatud menetlusele. Iga ökoinnovatsiooni kohta vastavalt artikli 8 lõikele 2 kindlaks määratud vähenemise summa moodustab CO<sub>2</sub>-heite vähenemise kogusumma selle sõiduki sertifitseerimiseks.

4. Kui ühe sõiduki puhul rakendatud mitme ökoinnovatsiooni koostoimet ei saa nende ilmse erinevuse tõttu välistada, osutab tootja sellele heakskiitu andvale asutusele esitatud taotluses ning esitab sõltumatu ja sertifitseeritud asutuse aruande sõiduki ökoinnovatsioonide abil saavutatud CO<sub>2</sub>-heite vähenemise koostoime mõju kohta, nagu on osutatud artikli 7 lõikes 3.

Kui selle koostoime tõttu on CO<sub>2</sub>-heite vähenemine väiksem kui 1 g CO<sub>2</sub>/km korda ökoinnovatsioonide arv, võetakse kogu vähenemise arvutamisel vastavalt käesoleva artikli lõikele 3 arvesse üksnes need ökoinnovatsioonid, mis vastavad artikli 9 lõikes 1 sätestatud nõuetele.

#### Artikkel 12

### Sertifikaatide läbivaatamine

1. Komisjon tagab, et sertifikaate ja üksikutele sõidukitele omistatud CO<sub>2</sub>-heite vähenemist kontrollitakse vastavalt vajadusele.

Avastades erinevuse sertifitseeritud CO<sub>2</sub>-heite vähenemise ja sellise vähenemise vahel, mida ta on vastavat katsetoodit või meetodeid kasutades kontrollinud, teatab komisjon oma leiust tootjale.

Tootja võib 60 päeva jooksul pärast teate kättesaamist esitada komisjonile sertifitseeritud CO<sub>2</sub>-heite vähenemise õigsust näitavad tõendid. Komisjoni nõudel tuleb esitada aruanne artikli 7 lõikes 3 osutatud erinevate ökoinnovatsioonide koostoime kohta.

2. Kui lõikes 1 osutatud tõendeid ettenähtud aja jooksul ei esitata või kui komisjon leiab, et esitatud tõendid ei ole rahuldavad, võib ta otsustada, et ei arvesta kõnealuse tootja järgmise kalendriaasta eriheite keskmise taseme arvutamisel sertifitseeritud CO<sub>2</sub>-heite vähenemist.

3. Tootja, kelle sertifitseeritud CO<sub>2</sub>-heite vähenemist enam ei arvestata, võib asjaomastele sõidukitele taotleda uut sertifitseerimist vastavalt artiklis 11 sätestatud menetlusele.

#### *Artikkel 13*

#### **Teabe avaldamine**

Taotleja, kes soovib, et käesoleva määruse alusel esitatud teavet käsitletaks konfidentsiaalsena, peab põhjendama, miks tuleb kohaldada mõnda määruse (EÜ) nr 1049/2001 artiklis 4 sätestatud erandit.

#### *Artikkel 14*

#### **Jõustumine**

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

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 25. aprill 2014

*Komisjoni nimel*  
*president*  
José Manuel BARROSO