

**A BIZOTTSÁG 427/2014/EU VÉGREHAJTÁSI RENDELETE****(2014. április 25.)****az 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján a könnyű haszongépjárművek széndioxid-kibocsátásának csökkentésére szolgáló innovatív technológiák jóváhagyási és minősítési eljárásának megállapításáról****(EGT-vonatkozású szöveg)**

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel az új könnyű haszongépjárművekre vonatkozó kibocsátási követelményeknek a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló uniós integrált megközelítés keretében történő meghatározásáról szóló, 2011. május 11-i 510/2011/EU európai parlamenti és tanácsi rendeletre <sup>(1)</sup> és különösen annak 12. cikke (2) bekezdésére,

mivel:

- (1) A CO<sub>2</sub>-kibocsátást csökkentő új és korszerű járműtechnológiák fejlődésének és mielőbbi elterjedésének ösztönzése érdekében az 510/2011/EU rendelet lehetővé teszi a gyártók és a beszállítók számára, hogy az új könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentéséhez hozzájáruló bizonyos innovatív technológiák jóváhagyását kérelmezzék. Ennek megfelelően egyértelművé kell tenni azokat a kritériumokat, amelyek alapján meghatározható, hogy az említett rendelet értelmében mely technológiák minősíthetők ökoinnovációnak.
- (2) Helyénvaló figyelembe venni a 725/2011/EU bizottsági végrehajtási rendelet <sup>(2)</sup> szerinti, a személygépkocsikat érintő innovatív technológiákra vonatkozó program bevezetése révén szerzett tapasztalatokat, és a könnyű haszongépjárművek esetében is ugyanazokat a jogosultsági követelményeket alkalmazni. Ugyanakkor különbséget kell tenni azon könnyű haszongépjárművek esetében, amelyek gyártása és típusjóváhagyása több lépcsőben történt. Az ilyen járművek esetében helyénvaló a CO<sub>2</sub>-csökkentés minősítését az alapjárműbe szerelt ökoinnovációra korlátozni.
- (3) Az 510/2011/EU rendelet 12. cikke (2) bekezdésének c) pontja szerint nem tekinthetők ökoinnovációnak a két, 2007. február 7-i bizottsági közleményben <sup>(3)</sup> vázolt – és az uniós jog szerint szabályozott – uniós integrált megközelítés részét képező technológiák, sem az uniós jogszabályok értelmében kötelezően alkalmazandó egyéb technológiák. Ebbe a kategóriába tartoznak a 661/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(4)</sup> hatálya alá tartozó gumiabroncsnyomás-ellenőrző rendszerek, a gumiabroncsok gördülési ellenállását és a sebességváltást jelző technológiák, illetve az 1222/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet <sup>(5)</sup> hatálya alá tartozó, a gumiabroncsok gördülési ellenállását jelző technológiák.
- (4) Azok a technológiák, amelyek egy ideje már széles körben rendelkezésre állnak a piacon, az 510/2011/EU rendelet 12. cikkének értelmében véve nem tekinthetők innovatívnak, és ezért az ökoinnováció minősítésre sem lehetnek jogosultak. A 725/2011/EU végrehajtási rendelettel való teljes párhuzam biztosítása érdekében indokolt úgy rendelkezni, hogy csak azok a technológiák lehetnek ökoinnováció minősítésre jogosultak, amelyekkel a 2009-ben nyilvántartásba vett összes könnyű haszongépjármű legfeljebb 3 %-a volt felszerelve. Az említett korlátozásokat legkésőbb 2016-ig felül kell vizsgálni.
- (5) A könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátása szempontjából a legnagyobb csökkentési potenciállal rendelkező technológiák, különösen az innovatív hajtástechnológiák fejlesztésének előmozdítása érdekében indokolt, hogy csak azok a technológiák részesülhessenek ebben a minősítésben, amelyek szervesen kapcsolódnak a jármű közlekedési-személyszállítási funkciójához, és jelentős mértékben hozzájárulnak a jármű általános energiafogyasztásának javításához. Az e rendeltetést kiegészítő, vagy a gépjárművezető és az utasok kényelmének növelését szolgáló technológiák nem lehetnek jogosultak az ökoinnováció minősítésre.

<sup>(1)</sup> HL L 145., 2011.5.31., 1. o.

<sup>(2)</sup> A Bizottság 2011. július 25-i 725/2011/EU végrehajtási rendelete a 443/2009/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet alapján a személygépkocsik széndioxid-kibocsátásának csökkentésére szolgáló innovatív technológiák jóváhagyási és minősítési eljárásának megállapításáról (HL L 194., 2011.7.26., 19. o.).

<sup>(3)</sup> COM(2007) 19 végleges bizottsági közlemény – A személygépkocsik és a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére irányuló közösségi stratégia felülvizsgálatának eredményeiről és COM(2007) 22 végleges bizottsági közlemény – A 21. századi versenyképes autópári szabályozási keret.

<sup>(4)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009. július 13-i 661/2009/EK rendelete a gépjárművek, az ezekhez tervezett pótkocsik és rendszerek, alkatrészek, valamint önálló műszaki egységek általános biztonságára vonatkozó típus-jóváhagyási előírásokról (HL L 200., 2009.7.31., 1. o.).

<sup>(5)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2009. november 25-i 1222/2009/EK rendelete a gumiabroncsok üzemanyag-hatékonyság és más lényeges paraméterek tekintetében történő címkézéséről (HL L 342., 2009.12.22., 46. o.).

- (6) Az 510/2011/EU rendeletnek megfelelően mind a gyártók, mind a beszállítók nyújthatnak be kérelmet. A kérelemben hitelt érdemlően bizonyítani kell, hogy teljes mértékben teljesülnek a jogosultsági követelmények, valamint meg kell adni az innovatív technológiák alkalmazása révén elért CO<sub>2</sub>-csökkentés mérésének módszerét is.
- (7) Az ökoinnováció révén elérhető CO<sub>2</sub>-csökkentés mértékét kielégítő pontossággal meg kell tudni határozni. A mérés csak akkor lehet pontos, ha a csökkentés mértéke legalább 1 g CO<sub>2</sub>/km.
- (8) Amennyiben egy adott technológia CO<sub>2</sub>-csökkentési potenciálja vezetői magatartás, vagy a kérelmező hatáskörén kívüli álló, egyéb tényezők függvénye, akkor elviekben ez a technológia nem minősíthető ökoinnovációnak, hacsak szilárd és független statisztikai bizonyítékok alapján nem lehet ellenőrizhető feltevéseket megfogalmazni az átlagos vezetői magatartásról.
- (9) A járművek típusjóváhagyásakor a CO<sub>2</sub>-kibocsátás mérésére alkalmazott standard vizsgálati ciklus nem alkalmas az egyes technológiákhoz társítható összes csökkentés tanúsítására. Az innováció megfelelő irányú ösztönzése érdekében a teljes CO<sub>2</sub>-csökkentés mértékének kiszámításakor csak azt a ki nem bocsátott mennyiséget indokolt figyelembe venni, amelyet a standard vizsgálati ciklus nem tudott értékelni.
- (10) A CO<sub>2</sub>-csökkentés tanúsításakor össze kell hasonlítani ugyanazon járműnek az ökoinnovációs technológia alkalmazásával és a nélkül nyert adatait. A vizsgálati módszernek ellenőrizhető, megismételhető és összehasonlítható méréseken kell alapulnia. Az egyenlő versenyfeltételek érdekében, és a valós viszonyokat jobban tükröző, egyeztetett vezetési ciklus hiányában a 692/2008/EK bizottsági rendeletben <sup>(1)</sup> meghatározott új európai menetciklus vezetési mintáit kell közös viszonyítási alapnak venni. A vizsgálati módszert járműfékpadon végzett mérésekre, illetve modellezésre vagy szimulációra kell alapozni azokban az esetekben, ahol ezek a módszerek jobb és pontosabb eredményeket adnak.
- (11) A Bizottságnak gondoskodnia kell a vizsgálati módszereket és a kérelmek elkészítését ismertető iránymutatásokról, amelyeket azután a különböző kérelmek értékeléséből nyert tapasztalatok fényében rendszeresen frissítenie kell.
- (12) Az 510/2011/EU rendelet értelmében a kérelemhez egy független és tanúsított szervezet által készített ellenőrzési jelentést is csatolni kell. Ez a szervezet a 2007/46/EK európai parlamenti és tanács irányelv <sup>(2)</sup> szerinti A vagy B kategóriás műszaki szolgálat lehet. Azonban a szervezet függetlenségét garantálandó, az említett irányelv 41. cikkének (6) bekezdésével összhangban kijelölt műszaki szolgálatok nem tekinthetők az ezen rendelet értelmében vett független és tanúsított szervezetnek. Az ellenőrző jelentést kiállító szervezetnek megfelelő bizonyítékokkal kell szolgálnia arra nézve, hogy független a kérelmező vállalkozástól.
- (13) Az egyes járművek fajlagos CO<sub>2</sub>-csökkentésének hatékony nyilvántartásba vétele és ellenőrzése megkívánja, hogy a csökkentéseket a jármű típusjóváhagyásának részeként minősítsék, és az összes csökkentés értékét bevezessék a jármű megfeleléségi nyilatkozatába, összhangban a 2007/46/EK irányelvvel.
- (14) A Bizottság számára lehetővé kell tenni, hogy eseti jelleggel ellenőrizhesse az egyes járművek minősített összes csökkentését. Ha a minősítésben szereplő csökkentés kétséget kizáróan nem felel meg az adott technológiát ökoinnovációnak elismerő határozat alapját képező csökkentés szintjének, a Bizottság számára biztosítani kell annak lehetőségét, hogy az átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás kiszámításakor ne vegye figyelembe a kérdéses minősített CO<sub>2</sub>-csökkentést. A gyártó számára ugyanakkor bizonyos időt kell hagyni arra, hogy igazolja a minősített értékek helyállóságát.
- (15) A kérelmezési eljárás átláthatóságának biztosítása érdekében összefoglaló információkat kell közzétenni az innovatív technológiák és a vizsgálati módszerek jóváhagyása iránti kérelmekről. A jóváhagyott vizsgálati módszerek leírását nyilvánosan hozzáférhetővé kell tenni. Az 1049/2001/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletben <sup>(3)</sup> a dokumentumokhoz való nyilvános hozzáférés jogával kapcsolatban meghatározott kivételek az adott helyzetnek megfelelően alkalmazandók.
- (16) Az e rendeletben előírt intézkedések összhangban vannak az Éghajlatváltozási Bizottság véleményével,

<sup>(1)</sup> A Bizottság 2008. július 18-i 692/2008/EK rendelete a könnyű személygépjárművek és haszongépjárművek (Euro 5 és Euro 6) kibocsátás tekintetében történő típusjóváhagyásáról és a járműjavítási és -karbantartási információk elérhetőségéről szóló 715/2007/EK európai parlamenti és tanács rendelet módosításáról és végrehajtásáról (HL L 199., 2008.7.28., 1. o.).

<sup>(2)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2007. szeptember 5-i 2007/46/EK irányelve a gépjárművek és pótkocsijaik, valamint az ilyen járművek rendszereinek, alkatrészeinek és önálló műszaki egységeinek jóváhagyásáról (HL L 263., 2007.10.9., 1. o.).

<sup>(3)</sup> Az Európai Parlament és a Tanács 2001. május 30-i 1049/2001/EK rendelete az Európai Parlament, a Tanács és a Bizottság dokumentumaihoz való nyilvános hozzáféréséről (HL L 145., 2001.5.31., 43. o.).

ELFOGADTA EZT A RENDELETET:

*1. cikk*

**Tárgy**

Ez a rendelet az 510/2011/EU rendelet 12. cikke alapján megállapítja a könnyű haszongépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának csökkentésére szolgáló innovatív technológiák jóváhagyására és minősítésére, valamint a jóváhagyás kérelmezésére és a kérelmek értékelésére vonatkozó eljárásokat.

*2. cikk*

**Hatály**

(1) Nem tekinthetők innovatív technológiának az alábbi intézkedések közé sorolt megoldások:

- a) a légkondicionáló rendszerek energiahatékonyságát javító fejlesztések;
- b) a 661/2009/EK rendelet hatálya alá tartozó gumibroncsnyomás-ellenőrző rendszerek;
- c) a gumibroncsok gördülési ellenállását érintő, a 661/2009/EK rendelet és az 1222/2009/EK rendelet hatálya alá tartozó technológiák;
- d) a 661/2009/EK rendelet hatálya alá tartozó sebességváltás-jelzők;
- e) a bioüzemanyagok használata.

(2) Azon technológiákkal kapcsolatban nyújtható be kérelem e rendelet szerint, amelyek esetében teljesülnek az alábbi feltételek:

- a) a 2009-ben nyilvántartásba vett összes új könnyű haszongépjármű legfeljebb 3 %-a van felszerelve az adott technológiával;
- b) a technológia a jármű hatékony működésétől elválaszthatatlan elemhez kapcsolódik, és megfelel a 2007/46/EK irányelvben foglalt követelményeknek.

(3) A teljes járművek esetében kizárólag a nem teljes járműként EK-típusjóváhagyással rendelkező alapjárműbe szerelt ökoinnovációs megoldások vehetők figyelembe a CO<sub>2</sub>-kibocsátás csökkentésének 11. cikk szerinti minősítésénél.

*3. cikk*

**Fogalommeghatározások**

E rendelet alkalmazásában:

1. „innovatív technológia”: olyan technológia, illetve rokon műszaki jellemzőkkel és tulajdonságokkal rendelkező – és kivétel nélkül a 2. cikkben meghatározott hatály alá tartozó – technológiák olyan kombinációja (innovatív technológiacsomag), amelyet alkalmazva a vizsgálati módszerek egyike szerint CO<sub>2</sub>-csökkentés mutatható ki;
2. „beszállító”: az innovatív technológiának a gyártásmegfeleléség biztosításáért felelős gyártója, vagy annak az Unióban letelepedett, feljogosított képviselője, illetve az importőr;
3. „kérelmező”: az a gyártó vagy szállító, aki egy adott innovatív technológia ökoinnovációként való elismertetéséért folyamodik;
4. „ökoinnováció”: a Bizottság által e rendelet alapján jóváhagyott vizsgálati módszerrel kísért innovatív technológia;
5. „független és tanúsított szervezet”: a 2007/46/EK irányelv 41. cikke (3) bekezdésének a) és b) pontja szerinti, A vagy B kategóriás műszaki szolgálat, amely megfelel az említett irányelv 42. cikkében meghatározott követelményeknek, de amely nem tartozik az irányelv 41. cikkének (6) bekezdésével összhangban kijelölt műszaki szolgálatok közé;
6. „viszonyítási alapul vett jármű”: olyan jármű, amely az innovatív technológiával ellátott járművel történő összevetése révén az ökoinnovációból eredő CO<sub>2</sub>-csökkentés tanúsítására szolgál.

*4. cikk*

**Kérelmezés**

(1) Egy adott innovatív technológia ökoinnovációként való elismertetése érdekében írásos kérelmet kell benyújtani a Bizottsághoz. A kérelmet az összes igazoló dokumentummal együtt elektronikus levélben vagy adathordozón is be kell nyújtani, illetve elektronikus formátumban fel kell tölteni egy Bizottság által kezelt szerverre. Az írásos kérelemben tételjegyzéket kell készíteni az igazolásként benyújtott dokumentumokról.

- (2) A kérelemnek a következőket kell tartalmaznia:
- a kérelmező elérhetőségi adatai;
  - leírás az innovatív technológiáról és a járműbe való beépítésének módjáról, valamint igazolás arra vonatkozóan, hogy az adott technológia a 2. cikkben meghatározott hatály alá tartozik;
  - összefoglaló ismertetés az innovatív technológiáról, kitérve annak igazolására, hogy teljesülnek a 2. cikk (2) bekezdésében foglalt feltételek, valamint az ezen bekezdés e) pontjában említett vizsgálati módszerről, amely ismertetések a kérelem Bizottsághoz való beérkezésekor nyilvánosságra kerülnek;
  - az innovatív technológiával felszerelni kívánt vagy azzal ellátható egyedi járművek körének hozzávetőleges jelzése, valamint becslés az érintett gépjárművek CO<sub>2</sub>-kibocsátásának ezen innovatív technológia révén elérhető csökkenéséről;
  - az innovatív technológia nyomán elért CO<sub>2</sub>-kibocsátáscsökkentés tanúsításához alkalmazott módszer, illetve ha a Bizottság által előzetesen már jóváhagyott módszerről van szó, az arra való hivatkozás;
  - bizonyítékok az alábbiak tanúsítására:
    - az innovatív technológia révén elért kibocsátáscsökkentés megfelel a 9. cikk (1) bekezdésében meghatározott küszöbértéknek, a technológia idővel bekövetkező esetleges minőségromlásával is számolva;
    - az innovatív technológia az ezen rendelet 9. cikkének (2) bekezdésében meghatározottak szerint nem releváns a CO<sub>2</sub>-kibocsátás mérésére alkalmazott, az 510/2011/EU rendelet 12. cikke (2) bekezdésének c) pontjában említett standard vizsgálati ciklus szempontjából;
    - a kérelmező a 9. cikk (3) bekezdésében foglaltak szerint elszámoltatható az innovatív technológia révén elérhető CO<sub>2</sub>-kibocsátáscsökkentésért;
  - egy független és tanúsított szervezet által készített ellenőrzési jelentés, a 7. cikkben meghatározottak szerint.

#### 5. cikk

### A viszonyítási alapul vett gépjármű és az ökoinnovatív jármű

- (1) A kérelmező a 8. cikkben említett CO<sub>2</sub>-kibocsátás tanúsítása céljából:
- kijelöl egy olyan járművet, amelyet ellát az adott innovatív technológiával (ökoinnovatív gépjármű);
  - kijelöl egy másik járművet, amely az adott innovatív technológia alkalmazásán kívül minden egyéb tekintetben meg egyezik az ökoinnovatív járművel (viszonyítási alapul vett jármű).
- (2) Az egy nem teljes járműbe szerelendő innovatív technológia esetében az (1) bekezdésben említett viszonyítási alapul vett járműnek az ökoinnovatív jármű gyártási állapotát kell tükröznie.
- (3) Amennyiben a kérelmező úgy ítéli meg, hogy a 8. és a 9. cikkben említett információk helyállóságát az e cikk (1) bekezdésében szereplő viszonyítási alapul vett jármű és ökoinnovatív jármű kijelölése nélkül is bizonyítani tudja, kérelmében részletesen alá kell támasztania ezt a következtetését, ismertetve az azonos eredményre vezető, alternatív módszert.

#### 6. cikk

### Vizsgálati módszer

- (1) A 4. cikk (2) bekezdésének e) pontjában említett vizsgálati módszernek ellenőrizhető, megismételhető és összehasonlítható eredményeket kell adnia. Továbbá megvalósítható módon, szilárd statisztikai szignifikanciával kell tudnia bizonyítani a vizsgált innovatív technológia CO<sub>2</sub>-kibocsátáscsökkentési hozadékait, adott esetben más ökoinnovációs megoldások kölcsönhatásának figyelembevételével.
- (2) A Bizottság iránymutatást tesz közzé az (1) bekezdésben említett követelményeknek megfelelő, potenciálisan innovatív technológiák vizsgálatára szolgáló módszerek meghatározásáról.

#### 7. cikk

### Ellenőrzési jelentés

- (1) A 4. cikk (2) bekezdésének g) pontjában említett ellenőrzési jelentést olyan független és tanúsított szervezetnek kell elkészítenie, amely nem része a kérelmező vállalkozásnak, és azzal semmilyen egyéb kapcsolatban sem áll.
- (2) Az ellenőrzési jelentés elkészítésének céljából a független és tanúsított szervezet:
- ellenőrzi a 2. cikk (2) bekezdésében foglalt jogosultsági követelmények teljesülését;
  - ellenőrzi, hogy a 4. cikk (2) bekezdésének f) pontja szerint megadott információk megfelelnek-e a 9. cikkben meghatározott kritériumoknak;

- c) ellenőrzi, hogy a 4. cikk (2) bekezdésének e) pontjában említett vizsgálati módszer alkalmas-e az innovatív technológia révén a 4. cikk (2) bekezdésének d) pontjában említett járművek vonatkozásában elérhető CO<sub>2</sub>-kibocsátáscsökkentés minősítésére, és megfelel-e a 6. cikk (1) bekezdésében meghatározott minimumkövetelményeknek;
- d) ellenőrzi, hogy a vizsgált innovatív technológia összeegyeztethető-e a jármű típusjövahagyásához meghatározott vonatkozó követelményekkel;
- e) nyilatkozatban jelenti ki, hogy megfelel az (1) bekezdésben rögzített követelménynek.

A c) ponttal összefüggésben a független és tanúsított szervezet rendelkezésre bocsátja az ellenőrzésről készült vizsgálati jegyzőkönyveket.

(3) A CO<sub>2</sub>-csökkentés 11. cikk szerinti minősítéséhez a független és tanúsított szervezet – a gyártó kérésére – jelentést készít az ugyanazon típusú, változatú vagy kivitelű járművekbe szerelt több ökoinnovációs megoldás közötti kölcsönhatásokról.

A jelentés ezen kölcsönhatások figyelembevételével határozza meg az egyes ökoinnovációs megoldásokból eredő CO<sub>2</sub>-csökkentés mértékét.

(4) Az ellenőrzési jelentés a (2) bekezdés második albekezdésében említett vizsgálati jegyzőkönyvekre korlátozható, amennyiben a kérelmező a kérelmét olyan adatokra és feltevésekre alapozza, amelyeket a Bizottság már jóváhagyott vagy szerepelnek a 6. cikk (2) bekezdésében említett iránymutatásban.

#### 8. cikk

##### A CO<sub>2</sub>-kibocsátás tanúsítása

(1) A 4. cikk (2) bekezdésének d) pontjával összhangban feltüntetett egyedi járművek megfelelő számú jellemző darabja kapcsán az alábbi CO<sub>2</sub>-kibocsátást kell tanúsítani:

- a) a viszonyítási alapul vett járműnek és a működő innovatív technológiával felszerelt ökoinnovatív járműnek a 4. cikk (2) bekezdésének e) pontjában említett módszer alkalmazásával mért CO<sub>2</sub>-kibocsátása;
- b) a viszonyítási alapul vett járműnek és a működő innovatív technológiával felszerelt ökoinnovatív járműnek az 510/2011/EU rendelet 12. cikke (2) bekezdésének c) pontjában említett standard vizsgálati ciklus alkalmazásával mért CO<sub>2</sub>-kibocsátása.

Az első albekezdés a) és b) pontja szerinti CO<sub>2</sub>-kibocsátást az összes vizsgálat esetében azonos vizsgálati feltételek mellett kell tanúsítani.

(2) Az egyes járművekre vetített összes csökkentés az (1) bekezdés első albekezdésének a) pontja szerint tanúsított kibocsátások különbségével egyenlő.

Ha az (1) bekezdés első albekezdésének b) pontja alapján tanúsított kibocsátások eltérnek, a különbséget le kell vonni az (1) bekezdés első albekezdésének a) pontja szerint tanúsított összes csökkentés értékéből.

#### 9. cikk

##### Jogosultsági követelmények

(1) Az innovatív technológia alkalmazásával legalább 1 g CO<sub>2</sub>/km mértékű csökkentést kell elérni. Akkor tekinthető teljesítettnek ez a küszöbérték, ha az innovatív technológiából vagy technológiacsomagjából eredő, a 8. cikk (2) bekezdésének megfelelően tanúsított összes csökkentés legalább 1 g CO<sub>2</sub>/km.

(2) Amennyiben egy adott innovatív technológiából eredő összes csökkentés nem tartalmaz a 8. cikk (2) bekezdése szerinti standard vizsgálati ciklus kapcsán tanúsított csökkentést, az innovatív technológia vagy innovatív technológiacsomag a standard vizsgálati ciklus szempontjából nem tekinthető relevánsnak.

(3) Az innovatív technológiának a 4. cikk (2) bekezdésének b) pontjában említett műszaki leírásában a szükséges mértékig ki kell térni annak tanúsítására, hogy a technológia CO<sub>2</sub>-csökkentési teljesítménye nem múlik a kérelmezőtől független beállításokon vagy opciókon.

Ha a leírás feltételezéseken alapul, akkor azoknak – és az Unión belüli általános alkalmazhatóságuknak – szilárd és független statisztikai bizonyítékokra kell épülniük és ellenőrizhetőeknek kell lenniük.

#### 10. cikk

##### Az ökoinnovációs kérelmek értékelése

(1) A kérelem beérkezésekor a Bizottság közzéteszi az adott innovatív technológia és a 4. cikk (2) bekezdésének c) pontjában említett vizsgálati módszer összefoglaló ismertetését.

(2) A Bizottság értékeli a kérelmet, és annak hiánytalan beérkezésétől számított kilenc hónapon belül ökoinnovációként jóváhagyja az abban szereplő innovatív technológiát és vizsgálati módszert, kivéve, ha kifogás merül fel a technológia ilyen minősítését vagy a vizsgálati módszer alkalmazását illetően.

Az innovatív technológia ökoinnovációkénti jóváhagyásáról szóló határozat megadja a CO<sub>2</sub>-csökkentés e rendelet 11. cikke szerinti minősítéséhez szükséges információkat az 1049/2001/EK rendeletben a dokumentumokhoz való nyilvános hozzáférés jogával kapcsolatban meghatározott kivételek alkalmazásával.

(3) A Bizottság előírhatja a javasolt vizsgálati módszer módosítását, de a kérelmező által javasolttól eltérő jóváhagyott vizsgálati módszer alkalmazását is előírhatja. A kérelmezővel egyeztetni kell a javasolt módosításokról vagy a vizsgálati módszer megválasztásáról.

(4) Az értékelési időszak öt hónappal meghosszabbítható abban az esetben, ha a Bizottság – az innovatív technológia vagy a kapcsolódó vizsgálati módszer összetettsége, illetve a kérelem terjedelme és tartalma miatt – a rendelkezésre álló kilenc hónapos időkereten belül nem tudja megfelelően értékelni a kérelmet.

A Bizottság a kérelem beérkezésétől számított 40 napon belül értesíti a kérelmezőt az értékelési időszak esetleges meghosszabbításáról.

### 11. cikk

#### Az ökoinnovációból eredő CO<sub>2</sub>-csökkentés minősítése

(1) Annak a gyártónak, aki a fajlagos kibocsátási célérték teljesítése céljából élni kíván az átlagos fajlagos CO<sub>2</sub>-kibocsátás ökoinnovációból adódó csökkentésének lehetőségével, a 2007/46/EK irányelv szerinti jóváhagyó hatósághoz EK-típusbizonyítvány iránti kérelmet kell benyújtania az adott ökoinnovációs technológiával felszerelt teljes vagy nem teljes jármű vonatkozásában. A kérelemben – a 2007/46/EK irányelv 6. cikkében meghatározott információkat megadó dokumentumokon túlmenően – hivatkozni kell az e rendelet 10. cikke (2) bekezdésének megfelelően jóváhagyott ökoinnovációra vonatkozó bizottsági határozatra.

(2) Az ökoinnováció ezen rendelet 8. cikke szerint tanúsított CO<sub>2</sub>-csökkentésének minősített mértékét külön meg kell határozni a típus-jóváhagyási dokumentációban és a 2007/46/EK irányelv szerinti megfeleléségi nyilatkozatban, mégpedig a műszaki szolgálatok által a jóváhagyott vizsgálati módszerekkel és az említett irányelv 11. cikkének megfelelően elvégzett vizsgálatok alapján.

Ha egy adott típusú, változatú vagy kivitelű gépjármű ökoinnovációs CO<sub>2</sub>-csökkentése nem éri el a 9. cikk (1) bekezdésében meghatározott küszöbértéket, a csökkentés nem minősíthető.

(3) A több ökoinnovációs technológiával is felszerelt járművek esetében a CO<sub>2</sub>-csökkentést minden egyes technológia vonatkozásában külön tanúsítani kell a 8. cikk (1) bekezdésében meghatározott eljárásnak megfelelően. A jármű minősítése céljából megállapított összes CO<sub>2</sub>-csökkentés az egyes ökoinnovációs technológiákra a 8. cikk (2) bekezdése szerint megállapított csökkentések összege.

(4) Ahol a járműbe szerelt különböző ökoinnovációs megoldások egymástól nyilvánvalóan eltérő jellege miatt nem lehet kizárni azok kölcsönhatását, a gyártónak ezt kérelmében jeleznie kell a jóváhagyó hatóság felé, mellékelve egy, a független és tanúsított szervezet által készített, a 7. cikk (3) bekezdésében említett jelentést a kölcsönhatás ökoinnovációból eredő CO<sub>2</sub>-csökkentésre gyakorolt hatásairól.

Amennyiben e kölcsönhatás eredményeképpen az összes csökkentés kisebb mint az 1 g CO<sub>2</sub>/km és az ökoinnovációs megoldások számának szorzata, az összes csökkentésnek az e cikk (3) bekezdése szerinti kiszámításakor csak azok az ökoinnovációs csökkentések veendő figyelembe, amelyek megfelelnek a 9. cikk (1) bekezdésében rögzített küszöbértéknek.

### 12. cikk

#### A minősítések felülvizsgálata

(1) A Bizottság feladata eseti alapon ellenőrizni az egyes járművekhez rendelt minősítések és CO<sub>2</sub>-csökkentések helytállóságát.

Amennyiben a Bizottság eltérést talál a minősített CO<sub>2</sub>-csökkentések és a releváns vizsgálati módszerrel vagy módszerekkel általa ellenőrzött csökkentések értéke között, arról értesíti a gyártót.

A gyártónak ezen értesítés kézhezvételétől számított 60 napon belül lehetősége van a minősített CO<sub>2</sub>-csökkentések pontosságát tanúsító bizonyítékokat eljuttatni a Bizottsághoz. A Bizottság kérésére mellékelni kell a 7. cikk (3) bekezdésében említett, a különböző ökoinnovációs megoldások közötti kölcsönhatásról szóló jelentést is.

(2) Amennyiben az (1) bekezdésben említett bizonyítékokat a gyártó nem tudja a megadott határidőn belül eljuttatni a Bizottságnak, illetve azok bizonyító ereje nem kielégítő, a Bizottság dönthet úgy, hogy a következő naptári évben az adott gyártó vonatkozásában az átlagos fajlagos szén-dioxid-kibocsátás kiszámításakor nem veszi figyelembe a kérdéses minősített CO<sub>2</sub>-csökkentést.

(3) Az a gyártó, akinek minősített CO<sub>2</sub>-csökkentését a továbbiakban már nem veszik számításba, a 11. cikkben rögzített eljárásnak megfelelően új minősítési kérelmet nyújthat be az érintett járművekre vonatkozóan.

### 13. cikk

#### **Az információk közzététele**

Ha egy kérelmező az ezen rendelet értelmében benyújtott adatok bizalmas kezelését kéri, meg kell indokolnia, hogy miért tartja alkalmazandónak az 1049/2001/EK rendelet 4. cikkében foglalt kivételek valamelyikét.

### 14. cikk

#### **Hatálybalépés**

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* való kihirdetését követő huszadik napon lép hatályba.

Ez a rendelet teljes egészében kötelező és közvetlenül alkalmazandó valamennyi tagállamban.

Kelt Brüsszelben, 2014. április 25-én.

*a Bizottság részéről*  
*az elnök*  
José Manuel BARROSO