

KOMISJONI RAKENDUSMÄÄRUS (EL) nr 725/2011,**25. juuli 2011,****millega kehtestatakse sõiduautode vähese CO₂-heitega uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmise ja sertifitseerimise kord vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusele (EÜ) nr 443/2009****(EMPs kohaldatav tekst)**

EUROOPA KOMISJON,

Parlamendi ja nõukogu 25. novembri 2009. aasta määruse (EÜ) nr 1222/2009 (rehvide kütusesäästlikkuse ja muude oluliste parameetrite märgistamise kohta) ⁽⁵⁾ reguleerimisalasse.

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. aprilli 2009. aasta määrust (EÜ) nr 443/2009, millega kehtestatakse uute sõiduautode heitenormid väikesõidukite süsinikdioksiidheite vähendamist käsitleva ühenduse tervikliku lähenemisviisi raames, ⁽¹⁾ eriti selle artikli 12 lõiget 2,

ning arvestades järgmist:

- (1) Selleks, et edendada sõidukite vähese CO₂-heitega uute ja edumeelsete tehnoloogiate väljatöötamist ja kiiret kasutuselevõttu, annab määrus (EÜ) nr 443/2009 tootjatele ja tarnijatele võimaluse taotleda sõiduautode CO₂-heite vähendamist soodustavate teatavate uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmist. Seega tuleb täpsustada kriteeriumid, mille alusel määratakse, millised tehnoloogiad vastavad kõnelause määruse järgi keskkonnasäästliku uuendustegevuse (ökoinnovatsiooni) tingimustele.
- (2) Tehnologiad, mis moodustavad komisjoni 7. veebruari 2007. aasta teatises „Sõiduautode ja väikeste tarbesõidukite süsinikdioksiidheidete vähendamist käsitleva ühenduse strateegia läbivaatamise tulemused” ⁽²⁾ ja komisjoni 7. veebruari 2007. aasta teatises „21. sajandi konkurentsivõimelise mootorsõidukitööstuse reguleeriv raamistik” ⁽³⁾ esitatud ühenduse tervikliku lähenemisviisi osa ja mida reguleeritakse ühenduse õigusaktidega, või muud tehnoloogiad, mis on ühenduse õigusaktide alusel kohustuslikud, ei vasta määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 12 lõike 2 punktist c tulenevalt ökoinnovatsiooni tingimustele. Need tehnoloogiad hõlmavad rehvirõhu seire süsteeme, rehvide veeretakistust ja käiguvahetuse näidikuid, mis kuuluvad Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. juuli 2009. aasta määruse (EÜ) nr 661/2009 (mis käsitleb mootorsõidukite, nende haagiste ning nende jaoks ette nähtud süsteemide, osade ja eraldi tehniliste seadmestike üldise ohutusega seotud tüübikinnituse nõudeid) ⁽⁴⁾ ja rehvide veeretakistuse osas Euroopa

- (3) Tehnologiat, mis on juba mõnda aega turul vabalt kättesaadav olnud, ei saa lugeda uuenduslikuks määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 12 tähenduses ja see ei vasta ökoinnovatsiooni tingimustele. Motiveerimiseks on sobiv piiritleda tehnoloogia turu hõlvamise tase määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 11 lõikes 4 määratletud nišiosaga ja kasutada lähtejoonena 2009. aastat. Need lähtetasemed tuleks üle vaadata hiljemalt 2015. aastal.
- (4) Suurima sõiduautode CO₂-heite vähendamise potentsiaaliga tehnoloogiate ja eriti uuenduslike käivitustehnoloogiate 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.
- (5) Määruse (EÜ) nr 443/2009 kohaselt võivad taotlusi esitada nii tootjad kui ka tarnijad. Avalduses peavad olema näidatud vajalikud tõendid selle kohta, et tingimuste nõuded on täiel määral täidetud, sealhulgas uuenduslike tehnoloogiate kasutamisega saavutatud CO₂-heite vähenemise mõõtmise meetod.
- (6) Tänu ökoinnovatsioonile saavutatud CO₂-heite vähenemine peaks olema rahuldava täpsusega mõõdetav. Sellist täpsust on võimalik saavutada üksnes juhul, kui vähenemine on 1 g CO₂ / km või rohkem.
- (7) Kui tehnoloogia kasutamisega saavutatud CO₂-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.

⁽¹⁾ ELT L 140, 5.6.2009, lk 1.⁽²⁾ KOM(2007) 19 (lõplik).⁽³⁾ KOM(2007) 22 (lõplik).⁽⁴⁾ ELT L 200, 31.7.2009, lk 1.⁽⁵⁾ ELT L 342, 22.12.2009, lk 46.

- (8) Tüübikinnituse jaoks sõiduki CO₂-heite mõõtmisel kasutatav standardne katsesükkel ei näita kogu teatud tehnoloogiate abil saavutatud CO₂-heite vähenemist. Uuenduslike lahenduste motiveerimiseks tuleks kogu CO₂-heite vähenemise arvutamisel arvestada ainult sellist vähenemist, mis ei kuulu mõõtmise standardsesse katsesüklisse.
- (9) Kui näidatakse CO₂-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 kasutatakse ühise võrdlusalusena komisjoni 18. juuli 2008. aasta määruses (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) ⁽¹⁾ nimetatud uue Euroopa sõidutsükli sõidumudeleid. Katsemeetod peaks põhinema šassiidünamomeetriga mõõtmisel või modelleerimisel või simulatsioonil, kui selline meetod annaks paremaid ja täpsemaid tulemusi.
- (10) Komisjon peab andma juhised taotluse koostamise ja katsemeetodite kohta ning neid korrapäraselt ajakohastama, võttes arvesse eri taotluste hindamisel saadud kogemust.
- (11) Määruse (EÜ) nr 443/2009 kohaselt tuleb taotlusele lisada sõltumatu ja sertifitseeritud asutuse kontrolliaruanne. Nagu on osutatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 5. septembri 2007. aasta direktiivis 2007/46/EÜ, (millega kehtestatakse raamistik mootorsõidukite ja nende haagiste ning selliste sõidukite jaoks mõeldud süsteemide, osade ja eraldi seadmestike kinnituse kohta), ⁽²⁾ peaks 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 sõltumatuteks ja sertifitseeritud asutusteks. Koos aruandega peab asutus esitama vastavad tõendid oma sõltumatuse kohta taotluse esitanud ettevõttest.
- (12) Selleks, et tagada üksikute sõidukite CO₂-heite konkreetse vähenemise tõhus registreerimine ja seire, tuleb vähenemine sertifitseerida sõiduki tüübikinnituse osana ja kogu CO₂-heite vähenemine kanda direktiivi 2007/46/EÜ kohasesse vastavustunnistusse.
- (13) Komisjonil peab olema võimalus vajaduse korral kontrollida üksikute sõidukite kogu CO₂-heite sertifitseeritud vähenemist. Kui on ilmne, et sertifitseeritud vähenemine ei vasta tehnoloogia ökoinnovatsioonina heakskiitmise otsusest tulenevale vähenemise tasemele, peaks komisjon saama CO₂-heite sertifitseeritud vähenemise tühistada, et arvutada välja CO₂-eriheite keskmine tase. Tootjale tuleks siiski võimaldada piiratud aeg, mille jooksul ta võib sertifitseeritud väärtuste õigsust tõestada.
- (14) 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 30. mai 2001. aasta määruses (EÜ) nr 1049/2001 (üldsuse juurdepääsu kohta Euroopa Parlamendi, nõukogu ja komisjoni dokumentidele) ⁽³⁾ sätestatud erandeid, mis käsitlevad üldsuse juurdepääsu dokumentidele, tuleks kohaldada vastavalt vajadusele.
- (15) Vastavalt määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 13 lõikele 3 ei kiideta uuenduslikke tehnoloogiaid alates CO₂-heitkoguuste läbivaadatud mõõtemenetluse kohaldamise kuupäevast enam nimetatud määruses sätestatud korras heaks. Selleks et tagada käesoleva määruse kohaselt heakskiidetud ökoinnovatsiooni tingimuste järkjärguline kaotamine, tuleb käesolev määrus hiljemalt 2015. aastal läbi vaadata.
- (16) Käesolevas määruses sätestatud meetmed on kooskõlas kliimamuutuste komitee seisukohaga,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Reguleerimisese

Käesolevas määruses kehtestatakse sõiduautode vähese CO₂-heitega uuenduslike tehnoloogiate heakskiitmise ja sertifitseerimise taotlemise ja hindamise menetlus vastavalt määruse (EÜ) nr 443/2009 artiklile 12.

Artikkel 2

Reguleerimisala

1. Ökoinnovatsiooni tingimustele ei vasta järgmised määruse (EÜ) nr 443/2009 artiklis 1 viidatud tervikliku lähenemise meetmete alla kuuluvad tehnoloogiad:

- a) kliimaseadmete tõhususe suurendamine;

⁽¹⁾ ELT L 199, 28.7.2008, lk 1.

⁽²⁾ ELT L 263, 9.10.2007, lk 1.

⁽³⁾ EÜT L 145, 31.5.2001, lk 43.

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 sõiduautode puhul;

b) see on seotud sõiduki tõhusa toimimisega olemuslikult seotud elementidega ja vastab direktiivile 2007/46/EÜ.

Artikkel 3

Mõisted

Lisaks määruse (EÜ) nr 443/2009 artiklites 2 ja 3 esitatud mõistetele kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) „uuenduslik tehnoloogia” – tehnoloogia või sarnaste tehniliste omaduste või tunnustega tehnoloogiate kogum, mille puhul saab ühte katsemeetodit kasutades näidata CO₂-heite vähenemist ja mille puhul iga kogumi koostisosaks olev üksik tehnoloogia kuulub artikli 2 reguleerimisalasse;

b) „tarnija” – uuendusliku tehnoloogia tootja, kes vastutab toodangu vastavuse tagamise eest, või tema volitatud esindaja liidus või importija;

c) „taotleja” – tootja või tarnija, kes esitab taotluse uuendusliku tehnoloogia ökoinnovatsioonina heakskiitmiseks;

d) „ökoinnovatsioon” – uuenduslik tehnoloogia, millele on lisatud käesoleva määruse kohaselt komisjoni poolt heakskiidetud katsemetoodika;

e) „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.

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 katsemetoodika kohta, mis komisjonile taotluse esitamisel avalikustada tuleb;

d) prognoos sõidukite kohta, mille puhul saab või kavatsetakse kasutada uuenduslikku tehnoloogiat, ja nende sõidukite CO₂-heite hinnanguline vähenemine, mis on saavutatud uuendusliku tehnoloogia kasutamise tulemusena;

e) uuendusliku tehnoloogia kasutamise tulemusena saavutatud CO₂-heite vähenemise tõestamise metoodika või, kui komisjon on selle metoodika juba heaks kiitnud, viide heakskiidetud metoodikale;

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 (EÜ) nr 443/2009 artikli 12 lõike 2 punktis c osutatud CO₂-mõõtmise standardsesse katsesükklisse, nagu on määratletud käesoleva määruse artikli 9 lõikes 2;

iii) taotleja vastutab uuendusliku tehnoloogia abil saavutatud CO₂-heite vähendamise eest, nagu on määratletud artikli 9 lõikes 3;

g) sõltumatu ja sertifitseeritud asutuse kontrolliaruanne, nagu on määratletud artiklis 7.

Artikkel 5

Kontrollsõiduk ja öko-innovatiivne sõiduk

1. Artiklis 8 osutatud CO₂-heite näitamise jaoks määrab taotleja:

- a) öko-innovatiivse sõiduki, mille puhul kasutatakse uuenduslikku tehnoloogiat;
- b) kontrollsõiduki, mille puhul uuenduslikku tehnoloogiat ei kasutata, aga mis igas muus osas on identne öko-innovatiivse sõidukiga.

2. Kui taotleja arvab, et artiklites 8 ja 9 osutatud teavet saab esitada ilma lõikes 1 osutatud kontrollsõidukit ja öko-innovatiivset sõidukit kasutamata, peavad avalduses olema toodud seda järeltust põhjendavad vajalikud andmed ja samaväärseid tulemusi andev meetodika.

Artikkel 6

Katsetoodika

1. Artikli 4 lõike 2 punktis e osutatud katsetoodika peab andma kontrollitavaid, korratavaid ja võrreldavaid tulemusi. Katsetoodika peab suutma realistlikult tõestada uuendusliku tehnoloogia kasutamisest saadavat tugevat statistilist tähtsusega kasu CO₂-heite vähendamisel ja võtma vajaduse korral arvesse koostoimet muude öko-innovatsioonimeetmetega.

2. Komisjon avaldab lõikes 1 osutatud nõuetele vastavate erinevate võimalike uuenduslike tehnoloogiate katsetoodikate koostamise juhised.

Artikkel 7

Kontrolliaruanne

1. Artikli 4 lõike 2 punktis g osutatud kontrolliaruande koostab sõltumatu ja sertifitseeritud asutus, mis ei tohi olla taotluse esitanud ettevõtte osa ega muul viisil selle üksusega seotud.

2. Kontrolliaruande jaoks peab sõltumatu ja sertifitseeritud asutus

- a) kontrollima, et artikli 2 lõikes 2 täpsustatud tingimustele vastamise kriteeriumid on täidetud;
- b) kontrollima, et artikli 4 lõike 2 punkti f kohaselt esitatud teave vastab artiklis 9 sätestatud kriteeriumidele;
- c) kontrollima, et artikli 4 lõike 2 punktis e osutatud katsetoodika on piisav artikli 4 lõike 2 punktis d osutatud

vastavate sõidukite uuendusliku tehnoloogia abil saavutatud CO₂-heite vähenemise sertifitseerimiseks ja vastab artikli 6 lõikes 1 määratletud miinimumnõuetele;

- d) kontrollima, et uuenduslik tehnoloogia on vastavuses sõiduki tüübikinnituses määratletud asjakohaste nõuetega;
- e) kinnitama, et ta vastab käesoleva artikli lõikes 1 määratletud nõudele.

3. CO₂-heite vähenemise sertifitseerimiseks vastavalt artiklile 11 peab sõltumatu ja sertifitseeritud asutus tootja nõudmisel koostama aruande ühe sõidukitüübi, -variandi või -mudeli puhul kasutatud mitme öko-innovatsiooni vahelise koostoime kohta.

Aruandes tuleb täpselt ära näidata eri öko-innovatsioonide kasutamise abil saavutatud CO₂-heite vähenemine, võttes arvesse koostoime mõju.

Artikkel 8

CO₂-heite näitamine

1. Artikli 4 lõike 2 punkti d kohaselt näidatakse üksikuid sõidukeid esindavate sõidukite puhul järgmist CO₂-heidet:

- a) kontrollsõiduki ja uuendusliku tehnoloogiaga öko-innovatiivse sõiduki CO₂-heide artikli 4 lõike 2 punktis e osutatud meetodika rakendamise tulemusel;
- b) kontrollsõiduki ja uuendusliku tehnoloogiaga öko-innovatiivse sõiduki CO₂-heide määruse (EÜ) nr 443/2009 artikli 12 lõike 2 punktis c osutatud standardse katsesükli rakendamise tulemusel.

CO₂-heite näitamine vastavalt esimese lõigu punktidele a ja b toimub kõikide katsete jaoks ühesugustes katsetingimustes.

2. Üksiku sõiduki kogu CO₂-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 CO₂-heite vähenemisest.

Artikkel 9

Tingimustele vastavuse kriteeriumid

1. Uuendusliku tehnoloogia kasutamise abil saavutatud vähenemise miinimummäär peab olema 1 g CO₂ / km. See nõue loetakse täidetuks, kui vastavalt artikli 8 lõikele 2 näidatud uuendusliku tehnoloogia kasutamise abil saavutatud CO₂-heite vähenemine on 1 g CO₂ / km või rohkem.

2. Kui uuendusliku tehnoloogia kasutamise abil saavutatud vähenemine ei hõlma standardse katsetsükli alusel näidatud vähenemist vastavalt artikli 8 lõikele 2, loetakse uuenduslik tehnoloogia standardsesse katsetsükklisse mittekuuluvaks.

3. Artikli 4 lõike 2 punktis b osutatud uuendusliku tehnoloogia tehnilises kirjelduses tuleb esitada vajalikud andmed, mis näitavad, et tehnoloogia CO₂-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 toetavatel 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 katseteoodika.

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

Uuendusliku tehnoloogia ökoinnovatsioonina heakskiitmise otsuses määratakse käesoleva määruse artikli 11 kohaseks süsinikdioksiidisäästude sertifitseerimiseks vajalik teave, mille suhtes kohaldatakse dokumentidele juurdepääsu erandeid, mis on sätestatud määruses (EÜ) nr 1049/2001.

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

4. Hindamisperioodi võib pikendada viie kuu võrra, kui komisjon leiab, et uuendusliku tehnoloogia ja selle juurde kuuluva katseteoodika 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 kasutamisega saavutatud CO₂-heite sertifitseerimine

1. Tootja, kes soovib saada tulu oma CO₂-eriheite keskmise taseme vähendamiseks, et jõuda oma eriheite sihttasemeni

ökoinnovatsiooni kasutamisega saavutatud CO₂-heite vähenemise abil, peab esitama direktiivi 2007/46/EÜ tähenduses heakskiitu andvale asutusele taotluse ELi tüübikinnituse saamiseks 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 CO₂-heite vähenemist, mis on saavutatud ökoinnovatsiooni kasutamisega, tuleb eraldi täpsustada nii tüübikinnituse dokumentides kui ka direktiivi 2007/46/EÜ kohases vastavustunnistuses, lähtudes katsetest, mille tehnilised teenistused on sooritanud heakskiidetud katseteoodika abil vastavalt nimetatud direktiivi artiklile 11.

Kui mingi kindla sõidukitüübi, -variandi või -mudeli ökoinnovatsiooni abil saavutatud CO₂-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 CO₂-heite vähenemine iga ökoinnovatsiooni kohta eraldi vastavalt artikli 8 lõikes 1 sätestatud metoodikale. Iga ökoinnovatsiooni kohta vastavalt artikli 8 lõikele 2 kindlaks määratud vähenemise summa moodustab CO₂-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 CO₂-heite vähenemise koostoime mõju kohta, nagu on osutatud artikli 7 lõikes 3.

Kui selle koostoime tõttu on CO₂-heite vähenemine väiksem kui 1 g CO₂ / 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 CO₂-heite vähenemist kontrollitakse vastavalt vajadusele.

Avastades erinevuse sertifitseeritud CO₂-heite vähenemise ja sellise vähenemise vahel, mida ta on vastavat katsemeetodit või meetodeid kasutades kontrollinud, teatab komisjon oma leiust tootjale.

Tootja võib 60 päeva jooksul pärast teate kättesaamist esitada komisjonile sertifitseeritud CO₂-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 CO₂-heite vähenemist.

3. Tootja, kelle sertifitseeritud CO₂-heite vähenemist enam ei arvestata, võib asjaomastele sõidukitele taotleda uut sertifitseerimist vastavalt artiklis 11 sätestatud menetlusele.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 25. juuli 2011

Artikkel 13

Teabe avaldamine

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

Artikkel 14

Läbivaatamine

Käesolev määrus ja selle kohaselt heakskiidetud ökoinnovatsioonid tuleb läbi vaadata hiljemalt 31. detsembriks 2015.

Artikkel 15

Jõustumine

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

Komisjoni nimel

president

José Manuel BARROSO
