

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOASETUS (EU) N:o 725/2011,**annettu 25 päivänä heinäkuuta 2011,****henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä vähentävien innovatiivisten teknologioiden hyväksymis- ja sertifiointimenettelystä Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 443/2009 mukaisesti****(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)**

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon päästönormien asettamisesta uusille henkilöautoille osana yhteisön kokonaisvaltaista lähestymistapaa kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi 23 päivänä huhtikuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 443/2009 ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 12 artiklan 2 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

- (1) Uusien ja edistykellisten hiilidioksidipäästöjä vähentävien ajoneuvoteknologioiden kehittämisen ja pikaisen käyttöönoton edistämiseksi, asetuksessa (EY) N:o 443/2009 säädetään valmistajien ja laitetoimittajien mahdollisuudesta hakea hyväksyntää tietyille innovatiivisille teknologioille, joiden avulla voidaan vähentää henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä. Sen vuoksi on tarpeen täsmentää ne perusteet, joiden mukaisesti määritetään, mitä teknologioita mainitun asetuksen perusteella voidaan pitää ekoinnovaatioina.
- (2) Asetuksen (EY) N:o 443/2009 12 artiklan 2 kohdan c alakohdan mukaan ekoinnovaatioina ei pidetä teknologioita, jotka ovat osa Yhteisön strategia henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen hiilidioksidipäästöjen vähentämiseksi: uudelleentarkastelun tulokset 7 päivänä helmikuuta 2007 annetussa komission tiedonannossa ⁽²⁾ sekä kilpailukykyisen autoteollisuuden sääntelykehys 2000-lukua varten 7 päivänä helmikuuta 2007 annetussa komission tiedonannossa ⁽³⁾ esitettyä unionin kokonaisvaltaista lähestymistapaa ja joita säännellään unionin lainsäädännöllä, eikä muita teknologioita, jotka ovat pakottavia unionin lainsäädännön nojalla. Näitä teknologioita ovat rengaspaineen seurantajärjestelmät, renkaiden vierintävästus ja vaihteen vaihdon ilmaisimet, jotka kuuluvat moottoriajoneuvojen, niiden perävaunujen sekä niihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden yleiseen turvallisuuteen liittyvistä tyyppi hyväksyntävaatimuksista 13 päivänä heinäkuuta 2009 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 661/2009 ⁽⁴⁾ soveltamisalaan sekä renkaiden

vierintävästuksen osalta on mainittava renkaiden merkitsemisestä polttoainetaloudellisuuden ja muiden keskeisten ominaisuuksien osalta 25 päivänä marraskuuta 2009 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1222/2009 ⁽⁵⁾.

- (3) Teknologiaa, joka on jo jonkin aikaa ollut markkinoilla yleisesti saatavilla, ei voida pitää asetuksen (EY) N:o 443/2009 12 artiklassa tarkoitettuna innovatiivisena teknologiana, eikä sitä sen vuoksi tulisi pitää ekoinnovaationa. Jotta voidaan luoda oikeanlaisia kannustimia, olisi aiheellista rajoittaa teknologian markkinaosuuden taso asetuksen (EY) N:o 443/2009 11 artiklan 4 kohdassa määritellyn pienimuotoisen tuotannon segmentin markkinaosuuden tasoon ja käyttää viitevuotena vuotta 2009. Näitä kynnysarvoja olisi tarkistettava viimeistään vuonna 2015.
- (4) Jotta voidaan edistää teknologioita, joilla henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä voidaan vähentää mahdollisimman paljon, ja erityisesti innovatiivisten käyttövoimatekniikoiden kehittämistä, vain sellaisia teknologioita olisi pidettävä ekoinnovaatioina, jotka ovat ajoneuvon kuljetustehdävän kannalta olennaisia ja parantavat osaltaan merkittävästi ajoneuvon kokonaisenergiankulutusta. Teknologioita, jotka eivät ole tämän tarkoituksen kannalta olennaisia tai joilla pyritään lisäämään kuljettajan tai matkustajien matkustusmukavuutta, ei tulisi ottaa huomioon.
- (5) Hakemuksia voivat asetuksen (EY) N:o 443/2009 mukaan jättää sekä valmistajat että laitetoimittajat. Hakemukseen olisi liitettävä tarvittavaa näyttöä siitä, että kaikki kelpoisuusperusteet täyttyvät, mukaan lukien menetelmä, jolla mitataan innovatiivisen teknologian avulla saavutettavia hiilidioksidipäästöjä.
- (6) Olisi oltava mahdollista mitata ekoinnovaation avulla saavutettavia hiilidioksidipäästöjä riittävällä tarkkuudella. Tämä tarkkuus voidaan saavuttaa vain, jos säästöt ovat vähintään 1 g CO₂/km.
- (7) Jos teknologian avulla saavutettavat hiilidioksidipäästöt riippuvat kuljettajan ajotavasta tai muista tekijöistä, jotka eivät ole hakijan hallittavissa, kyseistä teknologiaa ei periaatteessa tulisi pitää ekoinnovaationa, paitsi jos keskimääräisestä ajotavasta voidaan tehdä todennettavia oletuksia vankkojen ja riippumattomien tilastotietojen perusteella.

⁽¹⁾ EUVL L 140, 5.6.2009, s. 1.⁽²⁾ KOM(2007) 19 lopullinen.⁽³⁾ KOM(2007) 22 lopullinen.⁽⁴⁾ EUVL L 200, 31.7.2009, s. 1.⁽⁵⁾ EUVL L 342, 22.12.2009, s. 46.

- (8) Standarditestisykli, jota käytetään ajoneuvon hiilidioksidipäästöjen mittaamiseen tyyppihyväksynnän yhteydessä, ei osoita kaikkia säästöjä, jotka tiettyjen teknologioiden avulla voidaan saavuttaa. Jotta innovointia varten voidaan luoda oikeanlaisia kannustimia, laskettaessa kokonaishiilidioksidisäästöjä olisi otettava huomioon vain sellaiset säästöt, jotka eivät kuulu standarditestisyklin piiriin.
- (9) Hiilidioksidisäästöjen osoittamiseksi olisi vertailtava toisiinsa saman ajoneuvon ekoinnovaatiolla varustetun ja varustamattoman yksilön hiilidioksidipäästöjä. Käytettävän testimenetelmän olisi tuotettava todennettavia, toistettavia ja vertailukelpoisia mittaustuloksia. Tasapuolisten toimintaolosuhteiden varmistamiseksi ja todenmukaisemman ajosyklin puuttuessa olisi yhteisenä viitekohtana käytettävä ajomalleja, jotka sisältyvät moottoriajoneuvojen tyyppihyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen (Euro 5 ja Euro 6) osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EY) N:o 715/2007 täytäntöönpanosta ja muuttamisesta 18 päivänä heinäkuuta 2008 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 692/2008⁽¹⁾ tarkoitettuun uuteen eurooppalaiseen testisykliin. Testimenetelmän olisi perustuttava alustadynamometrillä tehtäviin mittauksiin taikka mallinnukseen tai simulaatioon, kun tällaiset menetelmät ovat antavat parempia ja tarkempia tuloksia.
- (10) Komission olisi annettava ohjeita hakemuksen laatimisesta ja testimenetelmistä ja päivitettävä niitä säännöllisesti, jotta voidaan ottaa huomioon hakemusten arvioinnista saatu kokemus.
- (11) Hakemukseen olisi asetuksen (EY) N:o 443/2009 mukaisesti liitettävä riippumattoman ja sertifioidun elimen laatima todentamisraportti. Tällaisen elimen olisi oltava puitteiden luomisesta moottoriajoneuvojen ja niiden perävaunujen sekä tällaisiin ajoneuvoihin tarkoitettujen järjestelmien, osien ja erillisten teknisten yksiköiden hyväksymiselle 5 päivänä syyskuuta 2007 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä 2007/46/EY⁽²⁾ tarkoitettu luokan A tai luokan B tutkimuslaitos. Jotta voidaan varmistaa elimen riippumattomuus, mainitun direktiivin 41 artiklan 6 kohdan mukaisesti nimettyjä tutkimuslaitoksia ei tulisi pitää tässä asetuksessa tarkoitettuina riippumattomina ja serfioituina eliminä. Elimen olisi todentamisraportin lisäksi toimitettava asiaankuuluvaa näyttöä siitä, että se on riippumaton hakijasta.
- (12) Yksittäisten ajoneuvojen hiilidioksidisäästöjen rekisteröinnin ja seurannan tehokkuuden varmistamiseksi säästöt olisi serfioitava ajoneuvon tyyppihyväksynnän yhteydessä ja kokonaissäästöt olisi sisällytettävä vaatimustenmukaisuustodistukseen direktiivin 2007/46/EY mukaisesti.
- (13) Komissiolle olisi oltava mahdollisuus todentaa yksittäisten ajoneuvojen serfioituiden kokonaissäästöt tapauskohtaisesti. Jos on ilmeistä, että serfioituiden säästöt eivät vastaa säästöjä, jotka ovat tulosta päätöksestä antaa teknologialle ekoinnovaatiohyväksyntä, komission olisi keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä laskettaessa voitava olla ottamatta serfioituja hiilidioksidisäästöjä huomioon. Valmistajalle olisi kuitenkin annettava määräaika, johon mennessä se voi osoittaa, että serfioituiden arvot ovat paikkansapitävät.
- (14) Jotta voidaan varmistaa hakumenettelyn avoimuus, olisi asetettava yleisesti saataville tiivistetyt tiedot hakemuksista, joilla innovatiivisille teknologioille ja testimenetelmille haetaan hyväksyntää. Hyväksytyt testimenetelmät olisi asetettava yleisesti saataville. Yleiseen oikeuteen tutustua asiakirjoihin olisi tarvittaessa voitava soveltaa poikkeuksia, joista säädetään Euroopan parlamentin, neuvoston ja komission asiakirjojen saamisesta yleisön tutustuttavaksi 30 päivänä toukokuuta 2001 annetussa Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksessa (EY) N:o 1049/2001⁽³⁾.
- (15) Asetuksen (EY) N:o 443/2009 13 artiklan 3 kohdassa säädetään, että hiilidioksidipäästöjen tarkistetun mittausmenettelyn soveltamispäivästä alkaen innovatiivisia teknologioita ei enää hyväksytä mainitussa asetuksessa säädettyä menettelyä noudattaen. Jotta voidaan varmistaa tämän asetuksen mukaisesti hyväksytyjen ekoinnovaatioita koskevien hyvitysten asianmukainen asteittainen poistaminen, tätä asetusta olisi tarkasteltava uudelleen viimeistään vuonna 2015.
- (16) Tässä asetuksessa säädetty toimenpiteet ovat ilmastonmuutoskomitean lausunnon mukaiset,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Kohde

Tässä asetuksessa vahvistetaan menettely, jota on noudatettava haettaessa arviointia, hyväksymistä ja serfiointia sellaisille innovatiivisille tekniikoille, joiden avulla voidaan vähentää henkilöautojen hiilidioksidipäästöjä asetuksen (EY) N:o 443/2009 12 artiklan mukaisesti.

2 artikla

Soveltamisala

1. Innovatiivisena teknologiana ei pidetä teknologiaa, joka kuuluu seuraavien asetuksen (EY) N:o 443/2009 1 artiklassa tarkoitettujen kokonaisvaltaisen lähestymistavan kattamien toimenpiteiden soveltamisalaan:

- a) ilmastointilaitteiden tehokkuutta parantavat toimenpiteet;

⁽¹⁾ EUVL L 199, 28.7.2008, s. 1.

⁽²⁾ EUVL L 263, 9.10.2007, s. 1.

⁽³⁾ EYVL L 145, 31.5.2001, s. 43.

b) asetuksen (EY) N:o 661/2009 soveltamisalaan kuuluvat ren-
gaspaineen seurantajärjestelmät;

c) asetuksen (EY) N:o 661/2009 ja asetuksen (EY)
N:o 1222/2009 soveltamisalaan kuuluva renkaiden vierintä-
vastus;

d) asetuksen (EY) N:o 661/2009 soveltamisalaan kuuluvat vaih-
teen vaihdon ilmaisimet;

e) biopolttoaineiden käyttö.

2. Teknologian osalta voidaan tehdä tämän asetuksen nojalla
hakemus, edellyttäen että se täyttää seuraavat edellytykset:

a) teknologia on asennettu enintään 3 prosenttiin kaikista
vuonna 2009 rekisteröidyistä uusista henkilöautoista;

b) teknologia liittyy ajoneuvon tehokkaan toiminnan kannalta
olennaisiin tekijöihin ja on yhteensopiva direktiivin
2007/46/EY kanssa.

3 artikla

Määritelmät

Asetuksen (EY) N:o 443/2009 2 ja 3 artiklassa vahvistettujen
määritelmien lisäksi tässä asetuksessa tarkoitetaan:

a) "innovatiivisella teknologialla" teknologiaa tai teknologioiden
yhdistelmää, jolla on samankaltaisia teknisiä piirteitä ja omi-
naisuuksia, jonka osalta voidaan osoittaa hiilidioksidisäästö
käyttäen yhtä testimenetelmää ja jossa kukin yhdistelmän
muodostavista yksittäisistä teknologioista kuuluu
2 artiklassa määritettyyn soveltamisalaan;

b) "laitetoimittajalla" innovatiivisen teknologian valmistajaa,
joka vastaa tuotannon vaatimustenmukaisuudesta tai sen val-
tuuttamaa edustajaa unionissa taikka maahantuoja;

c) "hakijalla" valmistajaa tai laitetoimittajaa, joka jättää hake-
muksen, jolla innovatiiviselle teknologialle haetaan ekoinno-
vaatiohyväksyntää;

d) "ekoinnovaatiolla" innovatiivista teknologiaa testimenetelmi-
neen, jonka komissio on hyväksynyt tämän asetuksen mu-
kaisesti;

e) "riippumattomalla ja sertifioidulla elimellä" direktiivin
2007/46/EY 41 artiklan 3 kohdan a alakohdassa tarkoitettua
luokan A tutkimuslaitosta ja b alakohdassa tarkoitettua luo-
kan B tutkimuslaitosta, joka täyttää mainitun direktiivin
42 artiklassa vahvistetut vaatimukset, lukuun ottamatta mai-
nitun direktiivin 41 artiklan 6 kohdan mukaisesti nimettyjä
tutkimuslaitoksia.

4 artikla

Hakemukset

1. Hakemus, jolla innovatiiviselle teknologialle haetaan
ekoinnovaatiohyväksyntää, on jätettävä komissiolle kirjallisena.
Hakemus ja sen kaikki liiteasiakirjat on toimitettava myös säh-
köpostitse tai sähköisellä tietovälillä taikka ladattava komis-
sion ylläpitämälle palvelimelle. Kirjalliseen hakemukseen on si-
sälytettävä liiteasiakirjojen luettelo.

2. Hakemuksessa on oltava:

a) hakijan yhteystiedot;

b) kuvaus innovatiivisesta teknologiasta ja siitä, miten se on
asennettu ajoneuvoon, mukaan lukien näyttö siitä, että tek-
nologia kuuluu 2 artiklassa määritettyyn soveltamisalaan;

c) tiivistetty kuvaus innovatiivisesta teknologiasta, mukaan lu-
kien tiedot, jotka osoittavat, että 2 artiklan 2 kohdassa sää-
detty ehdot täyttyvät, ja tämän kohdan e alakohdassa tarkoi-
tetusta testimenetelmästä. Tiivistetty kuvaus julkaistaan, kun
hakemus jätetään komissiolle;

d) arvio siitä, mihin ajoneuvoihin innovatiivinen teknologia voi-
daan tai on tarkoitus asentaa, ja siitä, miten suuria hiilidiok-
sidipäästövähennyksiä kyseisen innovatiivisen teknologian
avulla saavutetaan näissä ajoneuvoissa;

e) menetelmä, jolla innovatiivisen teknologian avulla saavutet-
tavat hiilidioksidipäästövähennykset osoitetaan, tai jos komis-
sio on jo hyväksynyt tämän menetelmän, mainita hyväksy-
tyistä menetelmästä;

f) näyttö siitä, että

i) innovatiivisen teknologian avulla saavutettavat päästövä-
hennykset täyttävät 9 artiklan 1 kohdassa määritellyn
kynnysarvon ottaen huomioon teknologian mahdollinen
heikentyminen ajan kuluessa,

ii) innovatiivinen teknologia ei kuulu asetuksen (EY)
N:o 443/2009 12 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tar-
koitetun hiilidioksidimittausten standarditestiysklin pii-
riin, siten kuin tämän asetuksen 9 artiklan 2 kohdassa
täsmennetään,

iii) hakija on vastuussa innovatiivisen teknologian avulla saa-
vutettavista hiilidioksidipäästöjen vähennyksistä, siten
kuin 9 artiklan 3 kohdassa täsmennetään;

g) riippumattoman ja sertifioidun elimen laatima todentamis-
raportti, kuten 7 artiklassa täsmennetään.

5 artikla

Verrokkiajoneuvo ja ekoinnovaatioajoneuvo

1. Hakijan on 8 artiklassa tarkoitettua hiilidioksidipäästöjen osoittamista varten nimettävä:

- a) ekoinnovaatioajoneuvo, joka varustetaan innovatiivisella teknologialla;
- b) verrokkiajoneuvo, jota ei varusteta innovatiivisella teknologialla mutta joka on muilta osin täysin samanlainen kuin ekoinnovaatioajoneuvo.

2. Jos hakija katsoo, että 8 ja 9 artiklassa tarkoitettut tiedot voidaan osoittaa käyttämättä tämän artiklan 1 kohdassa tarkoitettua verrokkiajoneuvoa ja ekoinnovaatioajoneuvoa, hakemuksen on sisällettävä tarvittavat tiedot tämän päätelmän perustelemiseksi ja menetelmä, joka tuottaa vastaavat tulokset.

6 artikla

Testimenetelmä

1. Edellä 4 artiklan 2 kohdan e alakohdassa tarkoitettulla testimenetelmällä on voitava tuottaa todennettavia, toistettavia ja vertailukelpoisia tuloksia. Testimenetelmällä on voitava osoittaa innovatiivisesta teknologiasta saatava hiilidioksidipäästöhyöty reaaliolosuhteita vastaavalla ja tilastollisesti merkittävällä tavalla ja tarvittaessa ottaa huomioon vuorovaikutus muiden ekoinnovaatioiden kanssa.

2. Komissio julkaisee ohjeita 1 kohdassa tarkoitettujen perusteiden täyttävien testimenetelmien laatimisesta erilaisia mahdollisia innovatiivisia teknologioita varten.

7 artikla

Todentamisraportti

1. Edellä 4 artiklan 2 kohdan g alakohdassa tarkoitettua todentamisraporttia laati riippumaton ja sertifioitu elin, joka ei saa olla osa hakijaa eikä muussa sidossuhteessa siihen.

2. Todentamisraporttia varten riippumattoman ja sertifioitun elimen on

- a) todennettava, että 2 artiklan 2 kohdassa täsmennetyt kelpoisuusperusteet täyttyvät;
- b) todennettava, että 4 artiklan 2 kohdan f alakohdan mukaisesti toimitettut tiedot täyttävät 9 artiklassa vahvistetut perusteet;
- c) todennettava, että 4 artiklan 2 kohdan e alakohdassa tarkoitettu testimenetelmä on tarkoituksenmukainen innovatiivisen teknologian avulla saatavien hiilidioksidipäästöjen sertifioimisen kannalta 4 artiklan 2 kohdan d alakohdassa tarkoitettujen asiaankuuluvien ajoneuvojen osalta ja että se täyttää 6 artiklan 1 kohdassa täsmennetyt vähimmäisvaatimukset;

d) todennettava, että innovatiivinen teknologia on yhteensopiva ajoneuvon tyyppihyväksynnälle asetettujen asiaankuuluvien vaatimusten kanssa;

e) vakuutettava, että se täyttää tämän artiklan 1 kohdassa täsmennetyt vaatimukset.

3. Riippumattoman ja sertifioitun elimen on hiilidioksidipäästöjen 11 artiklan mukaista sertifiointia varten laadittava valmistajan pyynnöstä raportti niiden erilaisten ekoinnovaatioiden välisestä vuorovaikutuksesta, joita ajoneuvotyyppiin, -varianttiin tai -versioon on asennettu.

Raportissa on täsmennettävä, mitä hiilidioksidipäästöjä eri ekoinnovaatioiden avulla saadaan, ottaen huomioon vuorovaikutuksen merkitys.

8 artikla

Hiilidioksidipäästöjen osoittaminen

1. Edellä 4 artiklan 2 kohdan d alakohdassa mainittuja yksittäisiä ajoneuvoja edustavien ajoneuvojen osalta on osoitettava seuraavat hiilidioksidipäästöt:

- a) hiilidioksidipäästöt, jotka on saatu verrokkiajoneuvosta ja ekoinnovaatioajoneuvosta, joka on varustettu innovatiivisella teknologialla, ja jotka ovat tulosta 4 artiklan 2 kohdan e alakohdassa tarkoitettua menetelmän soveltamisesta;
- b) hiilidioksidipäästöt, jotka on saatu verrokkiajoneuvosta ja ekoinnovaatioajoneuvosta, joka on varustettu innovatiivisella teknologialla, ja jotka ovat tulosta asetuksen (EY) N:o 443/2009 12 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettua standarditestisyklin soveltamisesta.

Ensimmäisen kohdan a ja b alakohdan mukainen hiilidioksidipäästöjen osoittaminen on toteutettava testiolosuhteissa, jotka ovat täysin samat kaikille testeille.

2. Ajoneuvokohtaiset kokonaissäästöt ovat 1 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdan mukaisesti osoitettujen päästöjen välinen erotus.

Jos 1 kohdan ensimmäisen alakohdan b alakohdan mukaisesti osoitettujen päästöjen välillä on ero, erotus vähennetään 1 kohdan ensimmäisen alakohdan a alakohdan mukaisesti osoitetuista kokonaissäästöistä.

9 artikla

Kelpoisuusperusteet

1. Innovatiivisen teknologian avulla saavutettavan vähennyksen on oltava vähintään 1 g CO₂/km. Tämän kynnyksen katsotaan täyttyvän, kun 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti osoitetun innovatiivisen teknologian avulla saavutettavat kokonaissäästöt ovat vähintään 1 g CO₂/km.

2. Jos innovatiivisen teknologian avulla saavutettavissa kokonaissäätöissä ei 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti oteta huomioon standarditestisyklin nojalla osoitettuja säästöjä, innovatiivisen teknologian ei katsota kuuluvan standarditestisyklin piiriin.

3. Edellä 4 artiklan 2 kohdan b alakohdassa tarkoitettua innovatiivisen teknologian teknisessä kuvauksessa on annettava tarvittavat tiedot sen osoittamiseksi, että teknologian kyky vähentää hiilidioksidia ei riipu sellaisista muuttujista tai valinnoista, jotka eivät ole hakijan hallittavissa.

Jos kuvaus perustuu oletuksiin, oletusten on oltava todennettavissa ja perustuttava vankkoihin ja riippumattomiin tilastotietoihin, jotka tukevat niitä ja niiden sovellettavuutta kaikkialla unionissa.

10 artikla

Ekoinnovaatiohakemusten arviointi

1. Vastaanotettuaan ekoinnovaatiohakemuksen komissio julkaisee tiivistetyn kuvauksen innovatiivisesta teknologiasta ja 4 artiklan 2 kohdan c alakohdassa tarkoitettua testimenetelmän.

2. Komissio arvioi hakemuksen, ja yhdeksän kuukauden kuluessa täydellisen hakemuksen vastaanottamisesta hyväksyy innovatiivisen teknologian ekoinnovaatioksi yhdessä testimenetelmän kanssa, jollei vastalauseita esitetä teknologian kelpoisuudesta tai testimenetelmän asianmukaisuudesta.

Päätöksessä hyväksyä innovatiivinen teknologia ekoinnovaatioksi on täsmennettävä tiedot, joita vaaditaan hiilidioksidisäästöjen sertifiointia varten tämän asetuksen 11 artiklan mukaisesti, jollei yleisön oikeudesta tutustua toimielinten asiakirjoihin koskevassa asetuksessa (EY) N:o 1049/2001 määriteltyjen poikkeusten soveltamisesta muuta johdu.

3. Komissio voi vaatia ehdotettuun testimenetelmään muutoksia tai vaatia muun hyväksytyyn testimenetelmän kuin hakijan ehdottaman testimenetelmän käyttöä. Hakijaa on kuultava ehdotetusta muutoksesta tai testimenetelmän valinnasta.

4. Arviointijaksoa voidaan pidentää viidellä kuukaudella, jos komissio katsoo, ettei hakemusta voida arvioida asianmukaisesti yhdeksän kuukauden arviointijakson aikana innovatiivisen teknologian tai siihen liittyvän testimenetelmän monimutkaisuuden taikka hakemuksen koon ja sisällön vuoksi.

Komissio ilmoittaa hakijalle arviointijakson pidentämisestä 40 päivän kuluessa hakemuksen vastaanottamisesta.

11 artikla

Ekoinnovaatioiden avulla saavutettavien hiilidioksidisäästöjen sertifiointi

1. Valmistajan, joka haluaa hyötyä keskimääräisten hiilidioksidipäästöjensä vähentymisestä täyttääkseen

hiilidioksidipäästötavoitteensa ekoinnovaation avulla saavutettavilla hiilidioksidisäästöillä, on jätettävä direktiivissä 2007/46/EY tarkoitettulle hyväksyntäviranomaiselle EY-tyyppihyväksyntätodistusta koskeva hakemus sen ajoneuvon osalta, joka on varustettu ekoinnovaatiolla. Todistushakemuksessa on direktiivin 2007/46/EY 6 kohdassa määriteltyjen tarvittavat tiedot sisältävien asiakirjojen lisäksi mainittava päätös, jolla komissio hyväksyy ekoinnovaation tämän asetuksen 10 artiklan 2 kohdan mukaisesti.

2. Ekoinnovaation avulla saavutettavat sertifioidut hiilidioksidisäästöt, jotka osoitetaan tämän asetuksen 8 artiklan mukaisesti, on täsmennettävä erikseen sekä tyyppihyväksyntäasiakirjoissa että vaatimustenmukaisuustodistuksessa direktiivin 2007/46/EY mukaisesti niiden testien perusteella, joita tutkimuslaitokset tekevät mainitun direktiivin 11 artiklan mukaisesti, käyttäen hyväksyttyä testimenetelmää.

Jos ekoinnovaation avulla saavutettavat hiilidioksidisäästöt jäävät tietyssä ajoneuvotyyppissä, -variantissa tai -versiossa alle 9 artiklan 1 kohdassa täsmennetyyn kynnsarvon, säästöjä ei sertifioida.

3. Jos ajoneuvoon on asennettu useampi kuin yksi ekoinnovaatio, hiilidioksidisäästöt on osoitettava erikseen kunkin ekoinnovaation osalta 8 artiklan 1 kohdassa vahvistetun menetelmän mukaisesti. Kunkin ekoinnovaation osalta tulokseksi saatujen 8 artiklan 2 kohdan mukaisesti määriteltyjen säästöjen summa muodostaa kokonaishiilidioksidisäästöt kyseisen ajoneuvon sertifiointia varten.

4. Jos yhteen ajoneuvoon asennettujen erilaisten ekoinnovaatioiden välistä vuorovaikutusta ei voida sulkea pois, koska ne ovat luonteeltaan ilmeisen erilaisia, valmistajan on ilmoitettava tästä hyväksyntäviranomaiselle jättämässään hakemuksessa ja esitettävä riippumattoman ja sertifioidun elimen laatima raportti vuorovaikutuksen merkityksestä ekoinnovaatioiden avulla saavutettaville säästöille kyseisessä ajoneuvossa, kuten 7 artiklan 3 kohdassa säädetään.

Jos kokonaissästöt ovat tämän vuorovaikutuksen vuoksi alle 1 g CO₂/km kerrottuna ekoinnovaatioiden lukumäärällä, laskettaessa kokonaissästöjä tämän artiklan 3 kohdan mukaisesti otetaan huomioon ainoastaan ne ekoinnovaatioiden avulla saavutettavat säästöt, jotka täyttävät 9 artiklan 1 kohdassa vahvistetun kynnsarvon.

12 artikla

Sertifiointien tarkistaminen

1. Komissio varmistaa, että yksittäisiä ajoneuvoja koskevia sertifiointeja ja hiilidioksidisäästöjä tarkistetaan tapauskohtaisesti.

Jos komissio katsoo, että sertifioitujen hiilidioksidisäästöjen ja niiden säästöjen välillä, jotka se on todentanut käyttäen asianmukaista testimenetelmää tai -menetelmiä, on ero, se ilmoittaa tästä valmistajalle.

Valmistaja voi 60 päivän kuluessa ilmoituksen vastaanottamisesta toimittaa komissiolle näyttöä sertifioitujen hiilidioksidisäästöjen paikkansapitävyydestä. Komission pyynnöstä on toimitettava 7 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu raportti erilaisten ekoinnovaatioiden välisestä vuorovaikutuksesta.

2. Jos 1 kohdassa tarkoitettua näyttöä ei toimiteta ilmoitustussa määräajassa tai jos komissio ei pidä näyttöä riittävänä, komissio voi päättää olla ottamatta sertifioituja hiilidioksidisäästöjä huomioon laskettaessa kyseisen valmistajan keskimääräisiä hiilidioksidipäästöjä seuraavalle kalenterivuodelle.

3. Valmistaja, jonka sertifioituja hiilidioksidisäästöjä ei enää oteta huomioon, voi hakea asianomaisille ajoneuvoille uutta sertifiointia 11 artiklassa säädetyn menettelyn mukaisesti.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 25 päivänä heinäkuuta 2011.

13 artikla

Tietojen julkistaminen

Hakijan, joka pyytää tämän asetuksen nojalla jätettyjen tietojen käsittelemistä luottamuksellisina, on perusteltava, minkä takia jotakin asetuksen (EY) N:o 1049/2001 4 artiklassa tarkoitettua poikkeusta on sovellettava.

14 artikla

Uudelleentarkastelu

Tätä asetusta ja tämän asetuksen nojalla hyväksytyjä ekoinnovaatioita tarkastellaan uudelleen viimeistään 31 päivänä joulukuuta 2015.

15 artikla

Voimaantulo

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Komission puolesta
José Manuel BARROSO
Puheenjohtaja