

REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) N° 427/2014 DE LA COMISIÓN**de 25 de abril de 2014****por el que se establece un procedimiento de aprobación y certificación de tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n° 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2011, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO₂ de los vehículos ligeros ⁽¹⁾, y, en particular, su artículo 12, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) Para impulsar el desarrollo y la implantación rápida de tecnologías de vehículos nuevas y avanzadas que reduzcan las emisiones de CO₂, el Reglamento (UE) n° 510/2011 establece que los fabricantes y proveedores pueden solicitar la aprobación de ciertas tecnologías innovadoras que contribuyen a la reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros. Es necesario, por tanto, aclarar los criterios aplicados para determinar qué tecnologías deben considerarse innovadoras con arreglo a ese Reglamento.
- (2) Procede tener en cuenta la experiencia adquirida con la introducción de un régimen relativo a las tecnologías innovadoras para los turismos con arreglo al Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011 de la Comisión ⁽²⁾ y aplicar los mismos criterios de idoneidad a los vehículos comerciales ligeros. Debe diferenciarse, sin embargo, a los vehículos comerciales ligeros fabricados y homologados en varias fases. En el caso de esos vehículos, conviene limitar la certificación de las reducciones de CO₂ a las propiciadas por ecoinnovaciones instaladas en el vehículo de base.
- (3) Según el artículo 12, apartado 2, letra c), del Reglamento (UE) n° 510/2011, las tecnologías que forman parte del enfoque integrado de la Unión descrito en las Comunicaciones de la Comisión de 7 de febrero de 2007 ⁽³⁾ y que estén reguladas por el Derecho de la Unión, u otras tecnologías que sean obligatorias con arreglo a ese Derecho, no pueden considerarse ecoinnovaciones en el marco de ese Reglamento. Entre esas tecnologías se cuentan los sistemas de control de la presión de los neumáticos, las tecnologías que influyen sobre la resistencia de los neumáticos a la rodadura y los indicadores del cambio de velocidad que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁴⁾ y, por lo que se refiere a las tecnologías que influyen sobre la resistencia de los neumáticos a la rodadura, del Reglamento (CE) n° 1222/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁵⁾.
- (4) Una tecnología que lleve ya algún tiempo comercializándose de forma generalizada no es innovadora a tenor del artículo 12 del Reglamento (UE) n° 510/2011 y, por tanto, no debe considerarse ecoinnovación. Para garantizar un paralelismo total con el Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011, procede prever que solo se consideren ecoinnovaciones las tecnologías instaladas en el 3 %, como máximo, de todos los vehículos comerciales ligeros matriculados en 2009. Esos umbrales deben revisarse como muy tarde en 2016.
- (5) Para promover las tecnologías que tengan el mayor potencial de reducción de las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros y, en particular, el desarrollo de tecnologías innovadoras de propulsión, solo deben considerarse ecoinnovaciones aquellas que sean intrínsecas a la función de transporte del vehículo y que contribuyan significativamente a mejorar el consumo global de energía de los vehículos. No deben considerarse ecoinnovaciones las tecnologías que tengan esa finalidad de manera secundaria o que tengan por objeto aumentar la comodidad del conductor o de los pasajeros.

⁽¹⁾ DO L 145 de 31.5.2011, p. 1.

⁽²⁾ Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011 de la Comisión, de 25 de julio de 2011, por el que se establece un procedimiento de aprobación y certificación de tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 194 de 26.7.2011, p. 19).

⁽³⁾ Comunicación de la Comisión COM(2007) 19 final: Resultados de la revisión de la Estrategia comunitaria para reducir las emisiones de CO₂ de los turismos y los vehículos industriales ligeros; y Comunicación de la Comisión COM(2007) 22: Un marco reglamentario para un sector del automóvil competitivo en el siglo XXI.

⁽⁴⁾ Reglamento (CE) n° 661/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativo a los requisitos de homologación de tipo referentes a la seguridad general de los vehículos de motor, sus remolques y sistemas, componentes y unidades técnicas independientes a ellos destinados (DO L 200 de 31.7.2009, p. 1).

⁽⁵⁾ Reglamento (CE) n° 1222/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, sobre el etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros esenciales (DO L 342 de 22.12.2009, p. 46).

- (6) Según el Reglamento (UE) n° 510/2011, pueden presentar solicitudes tanto fabricantes como proveedores. En la solicitud deben presentarse las pruebas que demuestren que se cumplen plenamente los criterios de idoneidad, en particular una metodología para medir la reducción de las emisiones de CO₂ que propicia la tecnología innovadora.
- (7) La reducción de las emisiones de CO₂ que resulta de una ecoinnovación debe poder medirse con un grado de exactitud satisfactorio. Esa exactitud solo puede conseguirse cuando la reducción es, como mínimo, de 1 g de CO₂/km.
- (8) Cuando la reducción de las emisiones de CO₂ que propicie una tecnología dependa del comportamiento del conductor o de otros factores ajenos al control del solicitante, debe considerarse, en principio, que esa tecnología no es una ecoinnovación, a no ser que sea posible, basándose en sólidas pruebas estadísticas independientes, formular hipótesis verificables sobre el comportamiento de un conductor medio.
- (9) El ciclo de ensayos estándar utilizado para medir las emisiones de CO₂ de un vehículo en el marco de la homologación no demuestra todas las reducciones que pueden atribuirse a ciertas tecnologías. Para crear los incentivos correctos para la innovación, solo deben tenerse en cuenta en el cálculo de la reducción total de las emisiones de CO₂ las reducciones que no se consideran en el ciclo de ensayos estándar.
- (10) En la demostración de la reducción de las emisiones de CO₂ deben compararse los mismos vehículos, con y sin la ecoinnovación. La metodología de ensayo debe proporcionar unas mediciones verificables, repetibles y comparables. Para garantizar unas condiciones de igualdad, y a falta de un ciclo de conducción acordado y más realista, deben utilizarse como referencia común los patrones de conducción del Nuevo Ciclo de Conducción Europeo que contempla el Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión ⁽¹⁾. La metodología de ensayo debe basarse en mediciones en banco dinamométrico o en una modelización o simulación en caso de que tales metodologías arrojen resultados mejores y más exactos.
- (11) La Comisión debe elaborar orientaciones sobre la preparación de la solicitud y las metodologías de ensayo, que deben actualizarse con regularidad para tener en cuenta la experiencia adquirida en la evaluación de las diferentes solicitudes.
- (12) De conformidad con el Reglamento (UE) n° 510/2011, la solicitud debe ir acompañada de un informe de verificación realizado por un organismo independiente y certificado. Ese organismo debe ser un servicio técnico de las categorías A o B a que se refiere la Directiva 2007/46/CE del Parlamento y del Consejo ⁽²⁾. No obstante, para garantizar la independencia del organismo, los servicios técnicos designados con arreglo al artículo 41, apartado 6, de esa Directiva no deben considerarse organismos independientes y certificados a tenor del presente Reglamento. El organismo debe presentar, junto con el informe de verificación, pruebas pertinentes de su independencia respecto del solicitante.
- (13) Para garantizar un registro y un control eficientes de las reducciones específicas de distintos vehículos, las reducciones deben certificarse como parte de la homologación del vehículo, y las reducciones totales deben inscribirse en el certificado de conformidad de acuerdo con la Directiva 2007/46/CE.
- (14) La Comisión debe tener la posibilidad de verificar de forma puntual las reducciones totales certificadas de vehículos concretos. Cuando resulte evidente que las reducciones certificadas son incompatibles con el nivel de reducción resultante de la decisión de reconocer una tecnología como ecoinnovación, la Comisión debe tener la posibilidad de ignorar la reducción certificada de las emisiones de CO₂ a la hora de calcular las emisiones medias específicas de CO₂. No obstante, debe concederse al fabricante un período de tiempo limitado al objeto de que pueda demostrar la exactitud de los valores certificados.
- (15) Para garantizar un procedimiento de solicitud transparente, el público debe poder acceder a información sucinta sobre las solicitudes de aprobación de tecnologías innovadoras y metodologías de ensayo. Una vez aprobadas, las metodologías de ensayo deben ser accesibles al público. Las excepciones al derecho de acceso público a documentos previstas en el Reglamento (CE) n° 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽³⁾ deben aplicarse si procede.
- (16) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del Cambio Climático.

⁽¹⁾ Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

⁽²⁾ Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (DO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

⁽³⁾ Reglamento (CE) n° 1049/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 30 de mayo de 2001, relativo al acceso del público a los documentos del Parlamento Europeo, del Consejo y de la Comisión (DO L 145 de 31.5.2001, p. 43).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

Objeto

El presente Reglamento establece el procedimiento que debe seguirse para la solicitud, evaluación, aprobación y certificación de tecnologías innovadoras que reducen las emisiones de CO₂ de los vehículos comerciales ligeros, de conformidad con el artículo 12 del Reglamento (UE) n° 510/2011.

Artículo 2

Ámbito de aplicación

1. No se considerarán tecnologías innovadoras aquellas que entren en el ámbito de aplicación de las medidas siguientes:

- a) aumento de la eficiencia de los sistemas de aire acondicionado;
- b) sistemas de control de la presión de los neumáticos que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 661/2009;
- c) tecnologías que influyen sobre la resistencia de los neumáticos a la rodadura que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 661/2009 y del Reglamento (CE) n° 1222/2009;
- d) indicadores del cambio de velocidad que entran en el ámbito de aplicación del Reglamento (CE) n° 661/2009;
- e) utilización de biocombustibles.

2. Podrá presentarse una solicitud con arreglo al presente Reglamento si la tecnología a la que se refiere cumple las condiciones siguientes:

- a) se instaló, como máximo, en el 3 % de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en 2009;
- b) se refiere a elementos intrínsecos al funcionamiento eficiente del vehículo y es compatible con la Directiva 2007/46/CE.

3. En el caso de los vehículos completados, solo se tendrán en cuenta para la certificación de las reducciones de las emisiones de CO₂ con arreglo al artículo 11 las ecoinnovaciones instaladas en un vehículo de base que haya obtenido la homologación CE como vehículo incompleto.

Artículo 3

Definiciones

A efectos del presente Reglamento, se entenderá por:

- 1) «tecnología innovadora»: una tecnología o una combinación de tecnologías con propiedades y características técnicas similares (paquete de tecnologías innovadoras) que propicie una reducción de las emisiones de CO₂ que pueda demostrarse mediante una metodología de ensayo y que, en el caso de una combinación, esté compuesta por diferentes tecnologías que entren, todas y cada una de ellas, en el ámbito de aplicación especificado en el artículo 2;
- 2) «proveedor»: el fabricante de una tecnología innovadora que es responsable de garantizar la conformidad de la producción, o su representante autorizado en la Unión o el importador;
- 3) «solicitante»: el fabricante o proveedor que presenta una solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación;
- 4) «ecoinnovación», una tecnología innovadora acompañada de una metodología de ensayo que ha sido aprobada por la Comisión de conformidad con las disposiciones del presente Reglamento;
- 5) «organismo independiente y certificado»: un servicio técnico de las categorías A o B previstas en el artículo 41, apartado 3, letras a) y b), de la Directiva 2007/46/CE que cumpla los requisitos establecidos en el artículo 42 de esa misma Directiva, con excepción de los servicios técnicos designados con arreglo al artículo 41, apartado 6, de dicha Directiva;
- 6) «vehículo de referencia»: un vehículo que se utiliza a los fines de la demostración de las reducciones de las emisiones de CO₂ propiciadas por una ecoinnovación, comparándolo con un vehículo que tiene instalada la tecnología innovadora.

Artículo 4

Solicitud

1. Las solicitudes de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación se presentarán a la Comisión por escrito. La solicitud y todos los documentos justificativos se presentarán también por correo electrónico o mediante soporte de datos electrónico o se cargarán en un servidor gestionado por la Comisión. En la solicitud presentada por escrito se incluirá una lista de todos los documentos justificativos.

2. En la solicitud se indicará lo siguiente:
 - a) los datos de contacto del solicitante;
 - b) una descripción de la tecnología innovadora y de su modo de instalación en un vehículo, junto con pruebas que demuestren que la tecnología entra en el ámbito de aplicación especificado en el artículo 2;
 - c) una descripción sucinta de la tecnología innovadora, en particular con pruebas que demuestren que se reúnen las condiciones previstas en el artículo 2, apartado 2, así como de la metodología de ensayo a que se refiere la letra e) del presente apartado, que debe ponerse a disposición pública tras la presentación de la solicitud a la Comisión;
 - d) una estimación de los distintos vehículos en los que puede instalarse la tecnología innovadora, o esté previsto hacerlo, así como de las reducciones de las emisiones de CO₂ de esos vehículos, resultantes de la tecnología innovadora;
 - e) la metodología que va a utilizarse para demostrar las reducciones de las emisiones de CO₂ que propicia la tecnología innovadora o, si la metodología ya ha recibido la aprobación de la Comisión, una referencia a la metodología aprobada;
 - f) pruebas que demuestren lo siguiente:
 - i) que la reducción de emisiones propiciada por la tecnología innovadora se ajusta a los umbrales especificados en el artículo 9, apartado 1, teniendo en cuenta el eventual deterioro de la tecnología a lo largo del tiempo,
 - ii) que la tecnología innovadora no está cubierta por el ciclo de ensayos estándar de medición de CO₂ a que se refiere el artículo 12, apartado 2, letra c), del Reglamento (UE) n° 510/2011, como se especifica en el artículo 9, apartado 2, del presente Reglamento,
 - iii) que el solicitante es el responsable de la reducción de las emisiones de CO₂ propiciada por la tecnología innovadora, como se especifica en el artículo 9, apartado 3;
 - g) un informe de verificación de un organismo independiente y certificado, como se especifica en el artículo 7.

Artículo 5

Vehículo de referencia y vehículo ecoinnovador

1. A los efectos de la demostración de las emisiones de CO₂ contempladas en el artículo 8, el solicitante designará:
 - a) el vehículo ecoinnovador en el que va a instalarse la tecnología innovadora;
 - b) un vehículo de referencia en el que no se instalará la tecnología innovadora, pero que en todos los demás aspectos sea idéntico al vehículo ecoinnovador.
2. En caso de que se instale una tecnología ecoinnovadora en un vehículo incompleto, el vehículo de referencia a que se refiere el apartado 1 reflejará el grado de acabado del vehículo que lleva instalada la ecoinnovación.
3. Si el solicitante considera que la información a que se refieren los artículos 8 y 9 puede demostrarse sin recurrir a un vehículo de referencia ni a un vehículo ecoinnovador como se indica en el apartado 1 del presente artículo, incluirá en la solicitud los detalles necesarios para justificar dicha conclusión, así como una metodología que ofrezca resultados equivalentes.

Artículo 6

Metodología de ensayo

1. La metodología de ensayo a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra e), proporcionará resultados verificables, repetibles y comparables. Dicha metodología permitirá demostrar de una manera realista las ventajas de la tecnología innovadora en cuanto a reducción de las emisiones de CO₂ con fuerte significación estadística y, cuando proceda, tendrá en cuenta la interacción con otras ecoinnovaciones.
2. La Comisión publicará orientaciones sobre la preparación de las metodologías de ensayo de distintas tecnologías potencialmente innovadoras que cumplan los criterios expuestos en el apartado 1.

Artículo 7

Informe de verificación

1. El informe de verificación a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra g), lo elaborará un organismo independiente y certificado que no puede formar parte del solicitante ni estar vinculado de otra manera a él.
2. A los efectos del informe de verificación, el organismo independiente y certificado:
 - a) comprobará el cumplimiento de los criterios de idoneidad especificados en el artículo 2, apartado 2;
 - b) comprobará si la información facilitada de conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra f), cumple los criterios establecidos en el artículo 9;

- c) comprobará si la metodología de ensayo a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra e), es adecuada para certificar la reducción de las emisiones de CO₂ que propicia la tecnología innovadora en los vehículos pertinentes mencionados en el artículo 4, apartado 2, letra d), y si cumple los requisitos mínimos especificados en el artículo 6, apartado 1;
- d) comprobará si la tecnología innovadora es compatible con los requisitos pertinentes especificados para la homologación del vehículo;
- e) declarará que cumple los requisitos previstos en el apartado 1 del presente artículo.

A los efectos de la letra c), el organismo independiente y certificado facilitará los protocolos de ensayo establecidos para la verificación.

3. A los efectos de la certificación de la reducción de las emisiones de CO₂ de conformidad con el artículo 11, el organismo independiente y certificado elaborará, a solicitud del fabricante, un informe sobre la interacción entre varias ecoinnovaciones instaladas en un tipo, variante o versión de vehículo.

En el informe se especificará la reducción de las emisiones de CO₂ que propician las distintas ecoinnovaciones, teniendo en cuenta el impacto de la interacción.

4. El informe de verificación podrá limitarse a incluir los protocolos de ensayo a que se refiere el párrafo segundo del apartado 2, en caso de que el solicitante fundamente su solicitud en datos e hipótesis ya aprobados por la Comisión o que figuren en las orientaciones mencionadas en el artículo 6, apartado 2.

Artículo 8

Demostración de las emisiones de CO₂

1. Se demostrarán las emisiones de CO₂ que se especifican a continuación en relación con un número de vehículos que sea representativo de los distintos vehículos indicados de conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra d):

- a) las emisiones de CO₂ del vehículo de referencia y del vehículo ecoinnovador con la tecnología innovadora en funcionamiento, resultantes de la aplicación de la metodología a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra e);
- b) las emisiones de CO₂ del vehículo de referencia y del vehículo ecoinnovador con la tecnología innovadora en funcionamiento, resultantes de la aplicación del ciclo de ensayos estándar a que se refiere el artículo 12, apartado 2, letra c), del Reglamento (UE) n° 510/2011.

La demostración de las emisiones de CO₂ de conformidad con las letras a) y b) del párrafo primero se realizará en unas condiciones de ensayo idénticas en todos los ensayos.

2. La reducción total de emisiones de un vehículo dado será la diferencia entre las emisiones demostradas de conformidad con el apartado 1, párrafo primero, letra a).

Si existe alguna diferencia entre las emisiones demostradas de conformidad con el apartado 1, párrafo primero, letra b), esa diferencia se restará de la reducción total de emisiones demostrada de conformidad con el apartado 1, párrafo primero, letra a).

Artículo 9

Criterios de idoneidad

1. La reducción mínima conseguida con la tecnología innovadora será de 1 g de CO₂/km. Ese umbral se considerará alcanzado cuando la reducción total que propicie la tecnología innovadora o el paquete de tecnologías innovadoras, demostrada de conformidad con el artículo 8, apartado 2, sea, como mínimo, de 1 g de CO₂/km.

2. Si la reducción total conseguida gracias a una tecnología innovadora no incluye ninguna reducción demostrada en el ciclo de ensayos estándar de conformidad con el artículo 8, apartado 2, se considerará que esa tecnología innovadora o ese paquete de tecnologías innovadoras no está cubierto por ese ciclo de ensayos.

3. La descripción técnica de la tecnología innovadora a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra b), proporcionará los datos necesarios para demostrar que la eficacia de la tecnología en cuanto a reducción de las emisiones de CO₂ no depende de elecciones o reglajes ajenos al control del solicitante.

Si la descripción se basa en hipótesis, estas deben ser verificables y basarse en sólidas pruebas estadísticas independientes que respalden, además, su aplicabilidad en toda la Unión.

Artículo 10

Evaluación de una solicitud relativa a una ecoinnovación

1. Al recibir una solicitud, la Comisión publicará una descripción sucinta de la tecnología innovadora y de la metodología de ensayo a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra c).

2. La Comisión evaluará la solicitud y, en un plazo de nueve meses tras la recepción de la solicitud completa, aprobará la tecnología innovadora como ecoinnovación, junto con la metodología de ensayo, a menos que se presenten objeciones a la idoneidad de la tecnología o la pertinencia de la metodología de ensayo.

En la decisión de aprobación de la tecnología innovadora como ecoinnovación se especificará la información requerida para la certificación de la reducción de las emisiones de CO₂ de conformidad con el artículo 11 del presente Reglamento, a reserva de la aplicación de las excepciones al derecho de acceso público a documentos especificadas en el Reglamento (CE) n° 1049/2001.

3. La Comisión podrá exigir adaptaciones de la metodología de ensayo propuesta o exigir que se utilice otra metodología de ensayo aprobada en lugar de la propuesta por el solicitante. Se consultará al solicitante sobre la adaptación propuesta o sobre la elección de la metodología de ensayo.

4. El período de evaluación podrá prorrogarse cinco meses si la Comisión considera que, debido a la complejidad de la tecnología innovadora y de la metodología de ensayo que la acompaña o por el volumen y contenido de la solicitud, esta no puede evaluarse adecuadamente en un plazo de nueve meses.

Si va a ampliarse el período de evaluación, la Comisión informará de ello al solicitante en un plazo de 40 días tras la recepción de la solicitud.

Artículo 11

Certificación de las reducciones de las emisiones de CO₂ propiciadas por ecoinnovaciones

1. Un fabricante que desee acogerse a una reducción de sus emisiones medias específicas de CO₂ para cumplir su objetivo de emisiones específicas mediante la reducción de las emisiones de CO₂ gracias a una ecoinnovación, solicitará a una autoridad de homologación a tenor de la Directiva 2007/46/CE un certificado de homologación de tipo del vehículo completo o incompleto en el que está instalada la ecoinnovación. En la solicitud de certificado se hará referencia, además de a los documentos con la información necesaria que se especifican en el artículo 6 de la Directiva 2007/46/CE, a la decisión de la Comisión de aprobar una ecoinnovación de conformidad con el artículo 10, apartado 2, del presente Reglamento.

2. La reducción certificada de las emisiones de CO₂ conseguida gracias a la ecoinnovación, demostrada de conformidad con el artículo 8 del presente Reglamento, se especificará por separado tanto en la documentación de la homologación de tipo como en el certificado de conformidad previstos en la Directiva 2007/46/CE, basándose en los ensayos realizados por los servicios técnicos a que se refiere el artículo 11 de esa Directiva utilizando la metodología de ensayo aprobada.

Si la reducción de las emisiones de CO₂ que se logra con una ecoinnovación en un tipo, variante o versión específicos se sitúa por debajo del umbral previsto en el artículo 9, apartado 1, esa reducción no se certificará.

3. Si en el vehículo se ha instalado más de una ecoinnovación, se demostrarán las reducciones de las emisiones de CO₂ que propicia cada una de ellas, de conformidad con el procedimiento descrito en el artículo 8, apartado 1. La suma de las reducciones resultantes, determinada con arreglo al artículo 8, apartado 2, en relación con cada una de las ecoinnovaciones, constituirá la reducción total de las emisiones de CO₂ a los efectos de la certificación de ese vehículo.

4. Cuando no pueda descartarse una interacción entre varias ecoinnovaciones instaladas en un vehículo debido a sus características manifiestamente diferentes, el fabricante indicará este particular en la solicitud remitida a la autoridad de homologación y presentará un informe del organismo independiente y certificado sobre la influencia de esa interacción en las reducciones propiciadas por las ecoinnovaciones instaladas en el vehículo, como se establece en el artículo 7, apartado 3.

Si, debido a esa interacción, la reducción total es inferior a 1 g de CO₂/km multiplicado por el número de ecoinnovaciones, solo se tendrán en cuenta en el cálculo de la reducción total conforme al apartado 3 del presente artículo las reducciones de las innovaciones que cumplan el umbral establecido en el artículo 9, apartado 1.

Artículo 12

Examen de las certificaciones

1. La Comisión velará por que las certificaciones y las reducciones de las emisiones de CO₂ atribuidas a distintos vehículos se verifiquen de forma puntual.

Si la Comisión comprueba que existe una diferencia entre las reducciones de CO₂ certificadas y las reducciones que ha verificado por medio de la metodología o metodologías de ensayos pertinentes, informará de ello al fabricante.

El fabricante podrá presentar a la Comisión, en un plazo de 60 días tras la recepción de esa notificación, pruebas que demuestren la exactitud de las reducciones certificadas de CO₂. A solicitud de la Comisión, presentará el informe sobre la interacción de distintas ecoinnovaciones mencionado en el artículo 7, apartado 3.

2. Si en el plazo previsto no se presentan las pruebas a que se refiere el apartado 1, o si considera que las pruebas no son satisfactorias, la Comisión podrá decidir no tener en cuenta las reducciones certificadas de las emisiones de CO₂ en el cálculo de las emisiones medias específicas de ese fabricante para el año civil siguiente.

3. Un fabricante cuyas reducciones certificadas de las emisiones de CO₂ dejen de tenerse en cuenta podrá solicitar de nuevo la certificación de los vehículos considerados de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 11.

Artículo 13

Divulgación de información

Los solicitantes que pidan que la información presentada con arreglo al presente Reglamento sea tratada como confidencial justificarán los motivos por los que se aplica cualquiera de las excepciones previstas en el artículo 4 del Reglamento (CE) n° 1049/2001.

Artículo 14

Entrada en vigor

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 25 de abril de 2014.

Por la Comisión
El Presidente
José Manuel BARROSO
