

## REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 725/2011 DELLA COMMISSIONE

del 25 luglio 2011

**che stabilisce una procedura di approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 12, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di promuovere lo sviluppo e la rapida diffusione di nuove tecnologie avanzate volte alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli, il regolamento (CE) n. 443/2009 concede a fornitori e costruttori la possibilità di richiedere l'approvazione di determinate tecnologie innovative che contribuiscono a diminuire le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture. È pertanto necessario stabilire i criteri per determinare quali tecnologie possano essere riconosciute come innovazioni ecocompatibili ai sensi del suddetto regolamento.
- (2) Conformemente all'articolo 12, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (CE) n. 443/2009, non possono essere considerate innovazioni ecocompatibili ai sensi del medesimo regolamento le tecnologie interessate dall'approccio integrato dell'Unione indicato dalla Commissione nella comunicazione del 7 febbraio 2007 «Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri»<sup>(2)</sup>, nonché nella comunicazione del 7 febbraio 2007 «Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo»<sup>(3)</sup> e regolamentate o previste obbligatoriamente dal diritto dell'Unione. Tali tecnologie comprendono i sistemi di controllo della pressione dei pneumatici, la resistenza al rotolamento dei pneumatici e gli indicatori di cambio di marcia che rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 luglio 2009, sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati<sup>(4)</sup> nonché, per quanto riguarda la resistenza al

rotolamento dei pneumatici, del regolamento (CE) n. 1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 novembre 2009, sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri fondamentali<sup>(5)</sup>.

- (3) Una tecnologia già ampiamente disponibile sul mercato da diverso tempo non può essere considerata innovativa ai sensi dell'articolo 12 del regolamento (CE) n. 443/2009 e non è pertanto riconosciuta come innovazione ecocompatibile. Per garantire una corretta incentivazione, è appropriato limitare il grado di penetrazione del mercato di una tecnologia equiparandolo al segmento di nicchia di cui all'articolo 11, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 443/2009, stabilendo il 2009 come anno di riferimento. È opportuno che tali soglie siano riviste al più tardi nel 2015.
- (4) Al fine di sostenere le tecnologie con il maggior potenziale di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture, e in particolare lo sviluppo di tecnologie di propulsione innovative, occorre che siano incentivate solo le tecnologie intrinsecamente funzionali alla mobilità del veicolo e che contribuiscono in maniera significativa all'ottimizzazione del suo consumo energetico complessivo. Le tecnologie accessorie a tale fine o volte a migliorare il comfort del guidatore o dei passeggeri non rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento.
- (5) Conformemente al regolamento (CE) n. 443/2009, la richiesta può essere inoltrata sia dai costruttori, sia dai fornitori. Contestualmente alla richiesta, è necessario che il richiedente dimostri la piena conformità con i criteri di ammissibilità e indichi un metodo per la misurazione del risparmio di CO<sub>2</sub> conseguito grazie alla tecnologia innovativa.
- (6) Occorre che i risparmi di CO<sub>2</sub> ottenuti con l'innovazione ecocompatibile siano misurabili con un grado soddisfacente di accuratezza, possibile soltanto in presenza di un risparmio di almeno 1 grammo di CO<sub>2</sub> per chilometro.
- (7) È opportuno che le tecnologie che consentono un risparmio di CO<sub>2</sub> che dipende dal comportamento di guida o da altri fattori che si sottraggono al controllo del richiedente non siano di norma considerate come innovazioni ecocompatibili, salvo il caso in cui sia possibile formulare ipotesi verificabili circa il comportamento di guida medio sulla base di prove statistiche indipendenti.

<sup>(1)</sup> GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.<sup>(2)</sup> COM(2007) 19 definitivo.<sup>(3)</sup> COM(2007) 22 definitivo.<sup>(4)</sup> GU L 200 del 31.7.2009, pag. 1.<sup>(5)</sup> GU L 342 del 22.12.2009, pag. 46.

- (8) Il normale ciclo di prova utilizzato nella misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> ai fini dell'omologazione di un veicolo non riporta tutti i risparmi realizzati attraverso determinate tecnologie. Al fine di garantire che gli incentivi all'innovazione siano corretti, è necessario che nel calcolo del risparmio complessivo di CO<sub>2</sub> siano computati soltanto i risparmi non misurati dal normale ciclo di prova.
- (9) Per determinare i risparmi di CO<sub>2</sub>, occorre operare un confronto tra i medesimi veicoli con e senza l'innovazione ecocompatibile. È necessario che il metodo di prova fornisca risultati verificabili, ripetibili e confrontabili. Al fine di garantire eque condizioni di concorrenza e, in assenza di un ciclo di guida concordato e più realistico, è opportuno che si adottino come riferimento comune le condizioni di guida del nuovo ciclo di guida europeo di cui al regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo<sup>(1)</sup>. È necessario che il metodo di prova si basi su prove sul banco dinamometrico o su modellizzazioni o simulazioni, qualora tali metodologie fornissero risultati migliori sotto il profilo qualitativo e quantitativo.
- (10) È opportuno che la Commissione elabori linee guida sulla preparazione della richiesta e dei metodi di prova, che saranno regolarmente aggiornate al fine di tenere conto delle esperienze maturate in sede di valutazione delle diverse richieste.
- (11) Ai sensi del regolamento (CE) n. 443/2009, occorre che le richieste siano accompagnate da una relazione di verifica effettuata da un organismo indipendente e certificato che deve essere necessariamente un servizio tecnico di categoria A o B di cui alla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli<sup>(2)</sup>. Tuttavia, al fine di assicurarne l'indipendenza, è opportuno che i servizi tecnici designati conformemente all'articolo 41, paragrafo 6, della medesima direttiva non siano considerati come organismi indipendenti e certificati ai sensi del presente regolamento. È necessario che, oltre alla relazione di verifica, tale organismo fornisca elementi di prova pertinenti sulla sua indipendenza rispetto al richiedente.
- (12) Al fine di garantire una registrazione e un monitoraggio efficienti dei risparmi specifici per singoli veicoli, i risparmi vanno certificati come parte dell'omologazione di un veicolo ed è altresì necessario che il risparmio complessivo sia indicato nel certificato di conformità ai sensi della direttiva 2007/46/CE.
- (13) È opportuno che la Commissione abbia la possibilità di eseguire verifiche ad hoc sul risparmio complessivo certificato per i singoli veicoli. Laddove risulti un'evidente discrepanza tra il risparmio certificato e il risparmio che risulta dalla decisione di approvazione di una tecnologia come innovazione ecocompatibile, è necessario che la Commissione abbia facoltà di ignorare i risparmi di CO<sub>2</sub> certificati nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub>. Occorre tuttavia accordare al costruttore un periodo di tempo limitato per dimostrare l'accuratezza dei valori certificati.
- (14) Al fine di assicurare una procedura di richiesta trasparente, occorre che sia resa pubblica una sintesi delle informazioni sull'approvazione di tecnologie innovative e sui metodi di prova. Una volta ottenuta l'approvazione, è necessario che i metodi di prova siano resi pubblici. A tale proposito si applicano le eccezioni al diritto di accesso del pubblico previste dal regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione<sup>(3)</sup>.
- (15) Conformemente all'articolo 13, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 443/2009, a decorrere dalla data di applicazione di una procedura rivista per la misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, le tecnologie innovative potrebbero non essere più approvate secondo la procedura di cui allo stesso regolamento. Al fine di garantire un'adeguata soppressione graduale dei crediti all'innovazione ecocompatibile concessi ai sensi del presente regolamento, è opportuno che quest'ultimo sia oggetto di revisione al più tardi nel 2015.
- (16) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato sui cambiamenti climatici,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

##### Oggetto

Il presente regolamento stabilisce una procedura di richiesta, valutazione, approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture a norma dell'articolo 12 del regolamento (CE) n. 443/2009.

#### Articolo 2

##### Ambito di applicazione

1. Non sono considerate tecnologie innovative le tecnologie che rientrano nel campo di applicazione delle seguenti misure interessate dall'approccio integrato di cui all'articolo 1 del regolamento (CE) n. 443/2009:

- a) miglioramenti nell'efficienza dei sistemi di condizionamento;

<sup>(1)</sup> GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1.

<sup>(2)</sup> GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.

- b) sistemi di controllo della pressione dei pneumatici rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 661/2009;
- c) resistenza al rotolamento dei pneumatici rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 661/2009 e del regolamento (CE) n. 1222/2009;
- d) indicatori di cambio di marcia rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 661/2009;
- e) uso di biocarburanti.

2. È possibile presentare una richiesta per una tecnologia, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:

- a) la tecnologia è stata applicata su una percentuale pari o inferiore al 3 % di tutte le nuove autovetture immatricolate nel 2009;
- b) la tecnologia è intrinsecamente legata ad un efficiente funzionamento del veicolo ed è compatibile con la direttiva 2007/46/CE.

### Articolo 3

#### Definizioni

Oltre alle definizioni di cui agli articoli 2 e 3 del regolamento (CE) n. 443/2009, si applicano le definizioni seguenti:

- a) «tecnologia innovativa», una tecnologia o una combinazione di tecnologie che presentano funzionalità e caratteristiche tecniche simili che consentono un risparmio di CO<sub>2</sub> determinabile con un metodo di prova e in cui ogni singolo elemento tecnologico della combinazione rientri nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 2;
- b) «fornitore», il costruttore di una tecnologia innovativa, che risponde della conformità della produzione o il suo rappresentante autorizzato nell'Unione oppure l'importatore;
- c) «richiedente», il costruttore o fornitore che inoltra una richiesta di approvazione di una tecnologia innovativa come innovazione ecocompatibile;
- d) «innovazione ecocompatibile», una tecnologia innovativa accertata con un metodo di prova approvato dalla Commissione in conformità al presente regolamento;
- e) «organismo indipendente e certificato», un servizio tecnico di categoria A o B di cui all'articolo 41, paragrafo 3, lettere a) e b), della direttiva 2007/46/CE, che risponde ai requisiti stabiliti all'articolo 42 della medesima direttiva, fatti salvi i servizi tecnici designati conformemente all'articolo 41, paragrafo 6, della medesima direttiva.

### Articolo 4

#### Richiesta

1. Le richieste di approvazione di una tecnologia innovativa come innovazione ecocompatibile sono indirizzate alla Commissione in forma scritta. La richiesta e i relativi documenti giustificativi vengono inoltre trasmessi via posta elettronica o supporto elettronico oppure caricati su un server gestito dalla Commissione. Nella richiesta scritta si elencano i documenti giustificativi.

2. La richiesta include quanto segue:

- a) dati del richiedente;
- b) descrizione della tecnologia innovativa e il modo in cui è applicata al veicolo, inclusa la prova che la tecnologia rientra nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 2;
- c) descrizione sintetica della tecnologia innovativa, compresi i dettagli che dimostrano che sono soddisfatti i requisiti previsti all'articolo 2, paragrafo 2, e del metodo di prova di cui alla lettera e) del presente paragrafo, che è resa pubblica a partire dal momento in cui viene inoltrata la richiesta alla Commissione;
- d) stima della quantità di singoli veicoli su cui è ipotizzabile o è prevista l'applicazione di tecnologie innovative e stima della riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per tali veicoli attribuita alla tecnologia innovativa;
- e) metodo di prova che dimostri la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> conseguita con la tecnologia innovativa, oppure, qualora tale metodo fosse già stato approvato dalla Commissione, riferimento a quest'ultimo;
- f) elementi comprovanti che:
  - i) la riduzione delle emissioni realizzata tramite la tecnologia innovativa, tenuto conto della possibile usura, raggiunge la soglia specificata all'articolo 9, paragrafo 1;
  - ii) la tecnologia innovativa non è interessata dal normale ciclo di prova relativo alla misurazione di CO<sub>2</sub> di cui all'articolo 12, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (CE) n. 443/2009, così come specificato all'articolo 9, paragrafo 2, del presente regolamento;
  - iii) il richiedente rende conto della riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> della tecnologia innovativa, così come stabilito all'articolo 9, paragrafo 3;
- g) relazione di verifica emessa da un organismo indipendente e certificato, così come previsto dall'articolo 7.

### Articolo 5

#### Veicolo di riferimento e veicolo con innovazione ecocompatibile

1. Al fine di fornire gli elementi di prova delle emissioni di CO<sub>2</sub> di cui all'articolo 8, il richiedente designa:

- a) un veicolo su cui è stata applicata l'innovazione ecocompatibile;
- b) un veicolo di riferimento non provvisto di tale tecnologia innovativa, ma identico in tutti gli altri aspetti.

2. Qualora il richiedente ritenga che le informazioni di cui agli articoli 8 e 9 possono essere determinate senza dover ricorrere a un veicolo standard e a un veicolo non provvisto di tecnologia innovativa ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo, la richiesta è accompagnata da una documentazione dettagliata a conferma di tale conclusione, nonché da un metodo che evidenzi risultati equivalenti.

### Articolo 6

#### Metodo di prova

1. Il metodo di prova di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera e), deve fornire risultati verificabili, ripetibili e confrontabili, accertando in maniera realistica e sulla base di validi dati statistici la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per effetto della tecnologia innovativa e tenendo in debita considerazione, qualora di rilievo, l'interazione con altre innovazioni ecocompatibili.

2. La Commissione pubblica linee guida sulla fase di preparazione dei metodi di prova per diverse tecnologie potenzialmente innovative che rispondono ai criteri di cui al paragrafo 1.

### Articolo 7

#### Relazione di verifica

1. La relazione di verifica prevista all'articolo 4, paragrafo 2, lettera g), è redatta da un organismo indipendente e certificato esterno all'impresa del richiedente e non correlato in alcun modo a tale entità.

2. Ai fini della stesura della relazione di verifica, l'organismo indipendente e certificato:

- a) verifica la corrispondenza con i criteri di ammissibilità di cui all'articolo 2, paragrafo 2;
- b) accerta che le informazioni fornite in conformità all'articolo 4, paragrafo 2, lettera f), rispondano ai criteri di cui all'articolo 9;
- c) appura che il metodo di prova previsto all'articolo 4, paragrafo 2, lettera e), si presti alla certificazione del risparmio di CO<sub>2</sub> conseguito in virtù della tecnologia innovativa per i veicoli di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera d), e che sia conforme ai requisiti minimi specificati all'articolo 6, paragrafo 1;

d) si assicura che la tecnologia innovativa sia compatibile con i requisiti del caso previsti per l'omologazione del veicolo;

e) dichiara che la tecnologia innovativa soddisfa i requisiti specificati al paragrafo 1 del presente articolo.

3. Ai fini della certificazione del risparmio di CO<sub>2</sub> prevista dall'articolo 11, l'organismo indipendente e certificato, su richiesta del costruttore redige una relazione sull'interazione tra diverse innovazioni ecocompatibili applicate su un tipo, una variante o una versione di veicolo.

Tale relazione riporta il risparmio di CO<sub>2</sub> realizzato attraverso le diverse innovazioni ecocompatibili, tenendo conto dell'impatto esercitato dalla loro interazione.

### Articolo 8

#### Determinazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>

1. Per un numero rappresentativo di veicoli conformemente alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera d), si determinano le seguenti emissioni di CO<sub>2</sub>:

- a) le emissioni di CO<sub>2</sub> del veicolo di riferimento e del veicolo con innovazione ecocompatibile su cui è operativa la tecnologia innovativa che risultano dall'applicazione del metodo di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera e);
- b) le emissioni di CO<sub>2</sub> del veicolo di riferimento e del veicolo con innovazione ecocompatibile su cui è operativa la tecnologia innovativa che risultano dal normale ciclo di prova previsto dall'articolo 12, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (CE) n. 443/2009;

La determinazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di cui alle lettere a) e b) del primo comma si svolge alle medesime condizioni di prova per tutte le verifiche.

2. Il risparmio complessivo relativo a un veicolo è pari alla differenza tra le emissioni determinate a norma del paragrafo 1, primo comma, lettera a).

In caso di differenza rispetto alle emissioni determinate conformemente al paragrafo 1, primo comma, lettera b), tale differenza viene sottratta dal risparmio complessivo determinato ai sensi del paragrafo 1, primo comma, lettera a).

### Articolo 9

#### Criteri di ammissibilità

1. La riduzione minima conseguita in virtù della tecnologia innovativa corrisponde a 1 grammo di CO<sub>2</sub> per chilometro. Si considera raggiunta tale soglia quando il risparmio complessivo conseguito grazie alla tecnologia innovativa determinato ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 2, equivale ad almeno 1 grammo di CO<sub>2</sub> per chilometro.

2. Laddove il risparmio complessivo dovuto a una tecnologia innovativa non tenga conto del risparmio determinato mediante un normale ciclo di prova in conformità all'articolo 8, paragrafo 2, la tecnologia innovativa è considerata come non interessata dal normale ciclo di prova.

3. La descrizione tecnica della tecnologia innovativa di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera b), fornisce i dettagli necessari a dimostrare che l'effetto di riduzione di CO<sub>2</sub> della tecnologia non dipende da impostazioni o scelte che si sottraggono al controllo del richiedente.

Qualora la descrizione si fondi su ipotesi, queste ultime devono essere verificabili e fondate su prove statistiche solide e indipendenti che ne suffragano la validità e applicabilità all'interno dell'Unione.

#### Articolo 10

##### **Valutazione della richiesta di approvazione di un'innovazione ecocompatibile**

1. Una volta ricevuta la richiesta, la Commissione rende pubblici la descrizione sintetica relativa alla tecnologia innovativa e il metodo di prova di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera c).

2. La Commissione valuta la richiesta e, entro nove mesi dal ricevimento di una richiesta completa, approva la tecnologia come innovazione ecocompatibile contestualmente al metodo di prova, salvo il caso in cui nutra dubbi sull'ammissibilità della tecnologia o l'adeguatezza del metodo di prova.

Nella decisione di approvazione dell'innovazione ecocompatibile sono specificate le informazioni necessarie per la certificazione del risparmio di CO<sub>2</sub> di cui all'articolo 11 del presente regolamento, fatta salva l'applicazione delle eccezioni al diritto di accesso del pubblico previste dal regolamento (CE) n. 1049/2001.

3. La Commissione può richiedere modifiche al metodo di prova proposto oppure richiedere che sia adottato un altro metodo di prova approvato diverso rispetto a quello indicato dal richiedente. Il richiedente è consultato sull'adeguamento proposto o sulla scelta del metodo di prova.

4. Il periodo di valutazione può essere prolungato di cinque mesi qualora la Commissione ritenga che in ragione della complessità della tecnologia e del relativo metodo di prova, oppure a causa della portata e dei contenuti della richiesta, la stessa non può essere analizzata in maniera appropriata nell'arco del periodo di valutazione di nove mesi.

La Commissione notifica al richiedente l'eventuale prolungamento del periodo di valutazione entro 40 giorni dal ricevimento della richiesta.

#### Articolo 11

##### **Certificazione del risparmio di CO<sub>2</sub> di innovazioni ecocompatibili**

1. Un costruttore che intenda beneficiare di una riduzione delle proprie emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> al fine di

raggiungere il proprio obiettivo per le emissioni specifiche grazie al risparmio di CO<sub>2</sub> raggiunto con un'innovazione ecocompatibile, richiede a un'autorità di omologazione ai sensi della direttiva 2007/46/CE l'emissione di una scheda di omologazione CE del veicolo su cui è stata applicata l'innovazione ecocompatibile. La domanda per tale certificato è accompagnata sia dalla documentazione che fornisce le necessarie informazioni specificate all'articolo 6 della direttiva 2007/46/CE, sia da un riferimento alla decisione della Commissione di approvazione di un'innovazione ecocompatibile ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2, del presente regolamento.

2. Il risparmio di CO<sub>2</sub> certificato dell'innovazione ecocompatibile, determinato in conformità all'articolo 8 del presente regolamento, è specificato in modo distinto nella documentazione di omologazione e nel certificato di conformità ai sensi della direttiva 2007/46/CE, sulla base di prove svolte da servizi tecnici di cui all'articolo 11 della direttiva in oggetto, ricorrendo al metodo di prova approvato.

Nell'eventualità in cui il risparmio di CO<sub>2</sub> relativo a un'innovazione ecocompatibile sia inferiore alla soglia specificata all'articolo 9, paragrafo 1, per un tipo, una variante o una versione di veicolo, il risparmio non è certificato.

3. Qualora sul veicolo sia applicata più di un'innovazione ecocompatibile, il risparmio di CO<sub>2</sub> è determinato in maniera distinta per ciascuna ecoinnovazione conformemente alla procedura descritta all'articolo 8, paragrafo 1. La somma dei risparmi determinati conformemente all'articolo 8, paragrafo 2, per ogni singola innovazione equivale al risparmio complessivo di CO<sub>2</sub> ai fini della certificazione di tale veicolo.

4. Nel caso in cui non sia possibile fare astrazione dall'interazione di diverse innovazioni ecocompatibili applicate su un veicolo per motivi legati alla loro natura palesemente eterogenea, il costruttore lo fa presente nella domanda all'autorità di omologazione, inoltrando una relazione dell'organismo indipendente e certificato ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 3, sull'impatto dell'interazione dei vari risparmi ottenuti grazie alle innovazioni ecocompatibili nel veicolo.

Laddove a causa di tale interazione il risparmio complessivo risulti inferiore a 1 grammo di CO<sub>2</sub> per chilometro moltiplicato per il numero di innovazioni ecocompatibili, nel calcolo del risparmio complessivo di cui al paragrafo 3 del presente articolo si tiene conto solo del risparmio relativo alle innovazioni ecocompatibili che raggiungono tale soglia stabilita all'articolo 9, paragrafo 1, del presente regolamento.

#### Articolo 12

##### **Revisione delle certificazioni**

1. La Commissione garantisce che le certificazioni e il risparmio di CO<sub>2</sub> attribuiti a singoli veicoli siano soggetti a verifiche ad hoc.

In caso di discrepanza tra il risparmio certificato di CO<sub>2</sub> e il risparmio constatato adottando uno o più metodi di prova, la Commissione notifica tale esito al costruttore.

Entro 60 giorni dal ricevimento della notifica, il costruttore può fornire alla Commissione la documentazione che dimostri la correttezza del risparmio certificato di CO<sub>2</sub>. Su richiesta della Commissione deve essere trasmessa la relazione sull'interazione di diverse innovazioni ecocompatibili di cui all'articolo 7, paragrafo 3.

2. Qualora nel suddetto periodo di tempo non sia stata inoltrata la prova di cui al paragrafo 1, la Commissione non la ritenga soddisfacente, quest'ultima può decidere di non tenere in considerazione il risparmio certificato di CO<sub>2</sub> per il computo delle emissioni specifiche medie di tale costruttore per il successivo anno civile.

3. Un costruttore il cui risparmio certificato di CO<sub>2</sub> non è più tenuto in considerazione può richiedere una nuova certificazione dei veicoli interessati in conformità alla procedura stabilita all'articolo 11.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 25 luglio 2011.

#### Articolo 13

##### **Diffusione delle informazioni**

Un richiedente che si avvale del diritto di riservatezza per le informazioni inoltrate ai sensi del presente regolamento, indica il motivo per cui si applica una delle eccezioni di cui all'articolo 4 del regolamento (CE) n. 1049/2001.

#### Articolo 14

##### **Clausola di revisione**

Il presente regolamento e le innovazioni ecocompatibili approvate ai sensi dello stesso sono sottoposti a revisione al più tardi entro il 31 dicembre 2015.

#### Articolo 15

##### **Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Per la Commissione*

*Il presidente*

José Manuel BARROSO

---