

**RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) N° 427/2014 DE LA COMMISSION****du 25 avril 2014****établissant une procédure d'approbation et de certification des technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers, conformément au règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 510/2011 du Parlement européen et du Conseil du 11 mai 2011 établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers <sup>(1)</sup>, et notamment son article 12, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Afin de promouvoir le développement et l'adoption rapide de nouvelles technologies avancées permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules, le règlement (UE) n° 510/2011 prévoit la possibilité, pour les constructeurs et les fournisseurs, de demander l'approbation de certaines technologies innovantes contribuant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers neufs. Il y a lieu, par conséquent, de préciser les critères permettant de déterminer les technologies qui peuvent être reconnues comme des éco-innovations au titre dudit règlement.
- (2) Il convient de tenir compte des enseignements tirés de la mise en place d'un régime applicable aux technologies innovantes pour les voitures particulières au titre du règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 de la Commission <sup>(2)</sup> et d'appliquer les mêmes critères de reconnaissance aux véhicules utilitaires légers. Parmi ces derniers, il convient toutefois de distinguer les véhicules utilitaires légers construits et réceptionnés en plusieurs étapes. Pour ces véhicules, il y a lieu de limiter la certification des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> aux éco-innovations dont est équipé le véhicule de base.
- (3) Conformément à l'article 12, paragraphe 2, point c), du règlement (UE) n° 510/2011, les technologies qui s'inscrivent dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union exposée dans deux communications de la Commission datées du 7 février 2007 <sup>(3)</sup> et qui sont régies par le droit de l'Union, ou les autres technologies qui sont obligatoires en vertu du droit de l'Union, ne peuvent être reconnues comme des éco-innovations au titre dudit règlement. Ces technologies englobent les systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques, les mesures techniques ayant trait à la résistance des pneumatiques au roulement et les indicateurs de changement de vitesse relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil <sup>(4)</sup> et, en ce qui concerne la résistance des pneumatiques au roulement, également du règlement (CE) n° 1222/2009 du Parlement européen et du Conseil <sup>(5)</sup>.
- (4) Une technologie qui est déjà largement disponible sur le marché depuis un certain temps ne peut être considérée comme innovante au sens de l'article 12 du règlement (UE) n° 510/2011 et ne doit donc pas être reconnue comme une éco-innovation. Afin de garantir un parallélisme absolu avec le règlement d'exécution (UE) n° 725/2011, il convient de prévoir que seules les technologies ayant été installées sur 3 % au maximum de tous les véhicules utilitaires légers immatriculés en 2009 soient reconnues comme des éco-innovations. Il y a lieu de réexaminer ces seuils au plus tard en 2016.
- (5) Afin de promouvoir les technologies qui présentent le potentiel le plus élevé de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers, et notamment le développement de technologies de propulsion innovantes, il convient que seules les technologies qui sont inhérentes à la fonction de transport du véhicule et qui contribuent de manière significative à améliorer la consommation énergétique globale du véhicule puissent être prises en considération. Il convient que les technologies qui sont accessoires à cette fin ou qui visent à améliorer le confort du conducteur ou des passagers n'entrent pas en ligne de compte.

<sup>(1)</sup> JO L 145 du 31.5.2011, p. 1.

<sup>(2)</sup> Règlement d'exécution (UE) n° 725/2011 de la Commission du 25 juillet 2011 établissant une procédure d'approbation et de certification des technologies innovantes permettant de réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières, conformément au règlement (CE) n° 443/2009 du Parlement européen et du Conseil (JO L 194 du 26.7.2011, p. 19).

<sup>(3)</sup> Communication COM(2007)19 final de la Commission intitulée «Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des véhicules utilitaires légers» et communication COM(2007)22 final de la Commission intitulée «Un cadre réglementaire concurrentiel pour le secteur automobile au XXI<sup>e</sup> siècle».

<sup>(4)</sup> Règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 200 du 31.7.2009, p. 1).

<sup>(5)</sup> Règlement (CE) n° 1222/2009 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2009 sur l'étiquetage des pneumatiques en relation avec l'efficacité en carburant et d'autres paramètres essentiels (JO L 342 du 22.12.2009, p. 46).

- (6) Les demandes peuvent, conformément au règlement (UE) n° 510/2011, être soumises tant par les constructeurs que par les fournisseurs. Il convient que la demande soit accompagnée de la preuve nécessaire que les critères de reconnaissance sont pleinement remplis, et notamment d'une méthode permettant de mesurer les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> rendues possibles par la technologie innovante.
- (7) Les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> rendues possibles par une éco-innovation devraient pouvoir être mesurées avec un degré de précision satisfaisant. Cette précision ne peut être obtenue que si les réductions sont de 1 g de CO<sub>2</sub>/km ou plus.
- (8) Lorsque les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> pouvant être obtenues par une technologie dépendent du comportement du conducteur ou d'autres facteurs qui échappent au contrôle du demandeur, il convient que cette technologie ne soit pas reconnue en principe comme une éco-innovation, à moins qu'il ne soit possible, sur la base de preuves statistiques solides et indépendantes, de formuler des hypothèses vérifiables sur le comportement du conducteur moyen.
- (9) Le cycle d'essai normalisé utilisé pour la mesure des émissions de CO<sub>2</sub> d'un véhicule dans le cadre de sa réception ne démontre pas toutes les réductions qui peuvent être attribuées à certaines technologies. Afin de créer les incitations adéquates pour l'innovation, il convient de ne tenir compte, pour le calcul de la réduction totale des émissions de CO<sub>2</sub>, que des réductions qui ne sont pas prises en considération par le cycle d'essai normalisé.
- (10) Pour démontrer les réductions des émissions de CO<sub>2</sub>, il y a lieu de comparer les émissions d'un même véhicule selon qu'il est équipé ou non de l'éco-innovation. Il convient que la méthode d'essai fournisse des mesures vérifiables, reproductibles et comparables. Afin d'assurer des conditions de concurrence équitables et en l'absence d'un cycle de conduite approuvé et plus réaliste, il y a lieu d'utiliser comme référence commune les modes de conduite du nouveau cycle de conduite européen tel que défini dans le règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission <sup>(1)</sup>. Il convient que la méthode d'essai soit fondée sur des mesures effectuées au moyen d'un banc dynamométrique, sur une modélisation ou sur une simulation, lorsque de telles méthodes fournissent des résultats meilleurs et plus précis.
- (11) Il convient que la Commission élabore des lignes directrices relatives à la préparation de la demande et aux méthodes d'essai et qu'elle les actualise régulièrement afin de tenir compte de l'expérience acquise dans le cadre de l'évaluation des différentes demandes.
- (12) La demande doit être accompagnée, conformément au règlement (UE) n° 510/2011, d'un rapport de vérification établi par un organisme agréé et indépendant. Il convient que ledit organisme soit un service technique de catégorie A ou B au sens de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>. Toutefois, afin de garantir l'indépendance de l'organisme, il convient que les services techniques désignés conformément à l'article 41, paragraphe 6, de ladite directive ne soient pas considérés comme un organisme agréé et indépendant au sens du présent règlement. Il convient que l'organisme fournisse, avec le rapport de vérification, des preuves pertinentes de son indépendance à l'égard du demandeur.
- (13) Afin de garantir un enregistrement et une surveillance efficaces des réductions spécifiques pour chaque véhicule, il y a lieu de certifier les réductions dans le cadre de la réception du véhicule et d'inscrire la réduction totale dans le certificat de conformité, conformément à la directive 2007/46/CE.
- (14) Il convient que la Commission ait la possibilité de vérifier sur une base ad hoc la réduction certifiée totale de chaque véhicule. Lorsqu'il est évident que les réductions certifiées ne correspondent pas au niveau des réductions résultant de la décision portant approbation d'une technologie en tant qu'éco-innovation, il convient que la Commission puisse faire abstraction des réductions certifiées des émissions de CO<sub>2</sub> pour le calcul des émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub>. Il y a lieu toutefois d'accorder au constructeur un délai limité au cours duquel il peut démontrer que les valeurs certifiées sont exactes.
- (15) Afin de garantir la transparence de la procédure de demande, il convient qu'un résumé des informations relatives aux demandes d'approbation des technologies innovantes et des méthodes d'essai soit à la disposition du public. Une fois approuvées, il convient que les méthodes d'essai soient accessibles au public. Il importe que les exceptions au droit du public d'accéder aux documents prévues par le règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil <sup>(3)</sup> s'appliquent, le cas échéant.
- (16) Les mesures prévues au présent règlement sont conformes à l'avis du comité des changements climatiques,

<sup>(1)</sup> Règlement (CE) n° 692/2008 de la Commission du 18 juillet 2008 portant application et modification du règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 199 du 28.7.2008, p. 1).

<sup>(2)</sup> Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

<sup>(3)</sup> Règlement (CE) n° 1049/2001 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2001 relatif à l'accès du public aux documents du Parlement européen, du Conseil et de la Commission (JO L 145 du 31.5.2001, p. 43).

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

##### **Objet**

Le présent règlement définit la procédure à suivre pour la demande d'approbation, l'évaluation, l'approbation et la certification des technologies innovantes qui réduisent les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires légers, conformément à l'article 12 du règlement (UE) n° 510/2011.

#### *Article 2*

##### **Champ d'application**

1. Toute technologie relevant du champ d'application des mesures suivantes n'est pas considérée comme une technologie innovante:
  - a) améliorations de l'efficacité des systèmes de climatisation;
  - b) systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 661/2009;
  - c) mesures techniques ayant trait à la résistance des pneumatiques au roulement relevant du champ d'application des règlements (CE) n° 661/2009 et (CE) n° 1222/2009;
  - d) indicateurs de changement de vitesse relevant du champ d'application du règlement (CE) n° 661/2009;
  - e) utilisation de biocarburants.
2. Une demande peut être présentée, au titre du présent règlement, en vue de la reconnaissance d'une technologie, si les conditions suivantes sont réunies:
  - a) elle a été installée sur 3 % au maximum de tous les véhicules utilitaires légers immatriculés en 2009;
  - b) elle concerne des éléments essentiels pour le fonctionnement efficace du véhicule et elle est compatible avec la directive 2007/46/CE.
3. Pour les véhicules complétés, seules les éco-innovations installées sur un véhicule de base réceptionné CE en tant que véhicule incomplet sont prises en considération aux fins de la certification des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> conformément à l'article 11.

#### *Article 3*

##### **Définitions**

Aux fins du présent règlement, on entend par:

1. «technologie innovante» une technologie ou une combinaison de technologies présentant des propriétés et caractéristiques techniques similaires (ensemble technologique innovant) pour lesquelles les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> peuvent être démontrées au moyen d'une méthode d'essai et pour lesquelles chacune des technologies individuelles formant la combinaison relève du champ d'application défini à l'article 2;
2. «fournisseur» le constructeur d'une technologie innovante responsable de la conformité de la production, son mandataire dans l'Union ou l'importateur;
3. «demandeur» le constructeur ou le fournisseur qui soumet une demande d'approbation d'une technologie innovante en tant qu'éco-innovation;
4. «éco-innovation» une technologie innovante assortie d'une méthode d'essai qui a été approuvée par la Commission conformément au présent règlement;
5. «organisme agréé et indépendant» un service technique relevant des catégories A ou B visées à l'article 41, paragraphe 3, points a) et b), de la directive 2007/46/CE, qui remplit les conditions établies à l'article 42 de ladite directive, à l'exclusion des services techniques désignés conformément à l'article 41, paragraphe 6, de cette même directive;
6. «véhicule de base» un véhicule utilisé pour démontrer, par comparaison avec un véhicule équipé de la technologie innovante, les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> obtenues grâce à cette technologie.

#### *Article 4*

##### **Demande**

1. Toute demande d'approbation d'une technologie innovante en tant qu'éco-innovation est présentée par écrit à la Commission. La demande et toutes les pièces justificatives doivent également être transmises par courrier électronique ou sur support électronique, ou être chargées sur un serveur géré par la Commission. La demande écrite dresse la liste des pièces justificatives.

2. La demande comporte les éléments suivants:
  - a) les coordonnées du demandeur;
  - b) une description de la technologie innovante et de la manière dont elle est installée sur un véhicule, y compris la preuve que la technologie relève du champ d'application défini à l'article 2;
  - c) une description succincte de la technologie innovante, y compris les données attestant que les conditions prévues à l'article 2, paragraphe 2, sont réunies, et de la méthode d'essai visée au point e) du présent paragraphe qui doit être rendue publique au moment de la présentation de la demande à la Commission;
  - d) une indication estimative des véhicules qui peuvent être équipés ou sont destinés à être équipés de la technologie innovante, et les réductions estimées des émissions de CO<sub>2</sub> que la technologie innovante permettrait d'obtenir pour ces véhicules;
  - e) une méthode à utiliser pour démontrer les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> rendues possibles par la technologie innovante ou, si cette méthode a déjà été approuvée par la Commission, une référence à la méthode approuvée;
  - f) des preuves démontrant que:
    - i) la réduction des émissions obtenue par la technologie innovante atteint le seuil spécifié à l'article 9, paragraphe 1, compte tenu de toute détérioration de la technologie au fil du temps;
    - ii) la technologie innovante n'est pas couverte par la mesure du CO<sub>2</sub> selon le cycle d'essai normalisé visée à l'article 12, paragraphe 2, point c), du règlement (UE) n° 510/2011, conformément à l'article 9, paragraphe 2, du présent règlement;
    - iii) le demandeur est responsable de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> rendue possible par la technologie innovante, conformément à l'article 9, paragraphe 3;
  - g) un rapport de vérification établi par un organisme agréé et indépendant, conformément à l'article 7.

#### Article 5

##### **Véhicule de base et véhicule éco-innovant**

1. Le demandeur désigne, aux fins de la démonstration des émissions de CO<sub>2</sub> visée à l'article 8:
  - a) un véhicule éco-innovant à équiper de la technologie innovante;
  - b) un véhicule de base ne devant pas être équipé de la technologie innovante, mais qui est identique, à tous les autres égards, au véhicule éco-innovant.
2. Lorsqu'une technologie innovante est installée sur un véhicule incomplet, le véhicule de base visé au paragraphe 1 rend compte de l'état d'achèvement du véhicule équipé de l'éco-innovation.
3. Si le demandeur considère que les données visées aux articles 8 et 9 peuvent être démontrées sans l'utilisation d'un véhicule de base et d'un véhicule éco-innovant au sens du paragraphe 1, la demande comprend les éléments nécessaires justifiant une telle conclusion et une méthode fournissant des résultats équivalents.

#### Article 6

##### **Méthode d'essai**

1. La méthode d'essai visée à l'article 4, paragraphe 2, point e), fournit des résultats qui sont vérifiables, reproductibles et comparables. Elle permet de démontrer, d'une manière réaliste et avec un degré élevé de signification statistique, les effets bénéfiques de la technologie innovante sur les émissions de CO<sub>2</sub> et, le cas échéant, de tenir compte de l'interaction avec d'autres éco-innovations.
2. La Commission publie des orientations sur l'élaboration des méthodes d'essai pour différentes technologies innovantes potentielles répondant aux critères énoncés au paragraphe 1.

#### Article 7

##### **Rapport de vérification**

1. Le rapport de vérification visé à l'article 4, paragraphe 2, point g), est établi par un organisme agréé et indépendant qui ne relève pas du demandeur et ne lui est pas autrement rattaché.
2. Aux fins du rapport de vérification, l'organisme agréé et indépendant:
  - a) vérifie que les critères de reconnaissance prévus à l'article 2, paragraphe 2, sont remplis;
  - b) vérifie que les informations fournies conformément à l'article 4, paragraphe 2, point f), répondent aux critères fixés à l'article 9;

- c) vérifie que la méthode d'essai visée à l'article 4, paragraphe 2, point e), est appropriée pour certifier les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> rendues possibles par la technologie innovante pour les véhicules concernés visés à l'article 4, paragraphe 2, point d), et qu'elle répond aux exigences minimales établies à l'article 6, paragraphe 1;
- d) vérifie que la technologie innovante est compatible avec les exigences applicables spécifiées pour la réception du véhicule;
- e) déclare qu'il répond aux exigences fixées au paragraphe 1.

Aux fins du point c), l'organisme agréé et indépendant fournit les protocoles d'essai établis pour la vérification.

3. Aux fins de la certification des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> conformément à l'article 11, l'organisme agréé et indépendant établit, sur demande du constructeur, un rapport sur l'interaction entre plusieurs éco-innovations installées sur un type, une variante ou une version de véhicule.

Le rapport précise les réductions de CO<sub>2</sub> que permettent de réaliser les différentes éco-innovations, en tenant compte de l'incidence de l'interaction.

4. Le rapport de vérification peut être limité de manière à n'inclure que les protocoles d'essai visés au paragraphe 2, deuxième alinéa, lorsque le demandeur fonde sa demande sur des données et des hypothèses qui ont déjà été approuvées par la Commission ou qui figurent dans les orientations visées à l'article 6, paragraphe 2.

#### Article 8

### Démonstration des émissions de CO<sub>2</sub>

1. Les émissions de CO<sub>2</sub> suivantes sont démontrées pour un certain nombre de véhicules représentatifs des véhicules indiqués conformément à l'article 4, paragraphe 2, point d):

- a) les émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule de base et du véhicule éco-innovant équipé de la technologie innovante exploitée résultant de l'application de la méthode visée à l'article 4, paragraphe 2, point e);
- b) les émissions de CO<sub>2</sub> du véhicule de base et du véhicule éco-innovant équipé de la technologie innovante exploitée résultant de l'application du cycle d'essai normalisé visé à l'article 12, paragraphe 2, point c), du règlement (UE) n° 510/2011.

La démonstration des émissions de CO<sub>2</sub> conformément aux points a) et b) du premier alinéa est effectuée dans des conditions d'essai qui sont identiques pour tous les tests.

2. La réduction totale pour un véhicule donné est la différence entre les émissions démontrées conformément au paragraphe 1, premier alinéa, point a).

Lorsqu'il existe une différence entre les émissions démontrées conformément au paragraphe 1, premier alinéa, point b), cette différence est soustraite de la réduction totale démontrée conformément au paragraphe 1, premier alinéa, point a).

#### Article 9

### Critères de reconnaissance

1. La réduction minimale que doit permettre de réaliser la technologie innovante est de 1 g de CO<sub>2</sub>/km. Ce seuil est considéré comme atteint lorsque la réduction totale pour la technologie innovante ou pour l'ensemble technologique innovant démontrée conformément à l'article 8, paragraphe 2, est de 1 g de CO<sub>2</sub>/km ou plus.

2. Lorsque la réduction totale que permet d'obtenir une technologie innovante ne tient pas compte des réductions démontrées en appliquant le cycle d'essai normalisé conformément à l'article 8, paragraphe 2, la technologie innovante ou l'ensemble technologique innovant est considéré comme n'étant pas couvert par le cycle d'essai normalisé.

3. La description technique de la technologie innovante visée à l'article 4, paragraphe 2, point b), fournit les précisions nécessaires pour démontrer que l'efficacité de la technologie en ce qui concerne la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ne dépend pas de paramètres ou de choix qui échappent au contrôle du demandeur.

Lorsque la description est fondée sur des hypothèses, celles-ci sont vérifiables et reposent sur des données statistiques solides et indépendantes attestant leur validité et leur applicabilité dans l'ensemble de l'Union.

#### Article 10

### Évaluation d'une demande relative à une éco-innovation

1. Dès réception de la demande, la Commission publie la description succincte de la technologie innovante et la méthode d'essai visée à l'article 4, paragraphe 2, point c).

2. La Commission évalue la demande et, dans un délai de neuf mois à compter de la réception du dossier complet, approuve la technologie innovante en tant qu'éco-innovation, avec la méthode d'essai, à moins que des objections ne soient soulevées en ce qui concerne l'admissibilité de la technologie ou la pertinence de la méthode d'essai.

La décision portant approbation de la technologie innovante en tant qu'éco-innovation précise les informations requises pour la certification des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> conformément à l'article 11 du présent règlement, sous réserve de l'application des exceptions au droit d'accès du public aux documents prévues dans le règlement (CE) n° 1049/2001.

3. La Commission peut exiger des adaptations de la méthode d'essai proposée ou exiger l'utilisation d'une autre méthode d'essai approuvée que celle proposée par le demandeur. Le demandeur est consulté sur la proposition d'adaptation ou sur le choix de la méthode d'essai.

4. La période d'évaluation peut être prolongée de cinq mois lorsque la Commission estime que, en raison de la complexité de la technologie innovante et de la méthode d'essai qui l'accompagne ou en raison de l'importance et du contenu de la demande, celle-ci ne peut être convenablement évaluée dans un délai de neuf mois.

Si la période d'évaluation doit être prolongée, la Commission en informe le demandeur dans un délai de quarante jours à compter de la réception de la demande.

#### Article 11

##### **Certification des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> obtenues par des éco-innovations**

1. Un constructeur qui souhaite bénéficier d'une réduction de ses émissions spécifiques moyennes de CO<sub>2</sub> afin d'atteindre son objectif d'émissions spécifiques grâce aux réductions des émissions de CO<sub>2</sub> obtenues par une éco-innovation présente, à une autorité compétente en matière de réception au sens de la directive 2007/46/CE, une demande de fiche de réception CE pour le véhicule complet ou incomplet équipé de l'éco-innovation. La demande de fiche doit, outre les documents fournissant les informations nécessaires précisées à l'article 6 de la directive 2007/46/CE, renvoyer à la décision de la Commission portant approbation d'une éco-innovation conformément à l'article 10, paragraphe 2, du présent règlement.

2. Les réductions certifiées des émissions de CO<sub>2</sub> obtenues par l'éco-innovation démontrées conformément à l'article 8 du présent règlement sont spécifiées séparément, tant dans la documentation de réception que dans le certificat de conformité prévus par la directive 2007/46/CE, sur la base des essais effectués par les services techniques conformément à l'article 11 de ladite directive, au moyen de la méthode d'essai approuvée.

Lorsque les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> obtenues par une éco-innovation pour un type, une variante ou une version spécifique sont inférieures au seuil prévu à l'article 9, paragraphe 1, les réductions ne sont pas certifiées.

3. Lorsque le véhicule est équipé de plusieurs éco-innovations, les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> sont démontrées séparément pour chaque éco-innovation conformément à la procédure visée à l'article 8, paragraphe 1. La somme des réductions ainsi réalisées déterminée conformément à l'article 8, paragraphe 2, pour chaque éco-innovation donne la réduction totale des émissions de CO<sub>2</sub> aux fins de la certification du véhicule concerné.

4. Lorsqu'une interaction entre plusieurs éco-innovations installées sur un véhicule ne peut être exclue en raison de leurs natures manifestement différentes, le constructeur l'indique dans la demande présentée à l'autorité compétente en matière de réception et fournit un rapport, établi par l'organisme agréé et indépendant, relatif à l'incidence de l'interaction sur les réductions obtenues par les éco-innovations installées sur le véhicule, conformément à l'article 7, paragraphe 3.

Lorsque, en raison de cette interaction, la réduction totale est inférieure à 1 g de CO<sub>2</sub>/km multiplié par le nombre d'éco-innovations, seules les réductions des éco-innovations qui atteignent le seuil fixé à l'article 9, paragraphe 1, sont prises en considération pour le calcul de la réduction totale conformément au paragraphe 3 du présent article.

#### Article 12

##### **Examen des certifications**

1. La Commission veille à ce que les certifications et les réductions des émissions de CO<sub>2</sub> attribuées aux véhicules soient vérifiées sur une base ad hoc.

Lorsqu'elle constate une différence entre les réductions certifiées des émissions de CO<sub>2</sub> et les réductions qu'elle a vérifiées au moyen de la ou des méthodes d'essai pertinentes, la Commission en informe le constructeur.

Le constructeur peut, dans un délai de soixante jours à compter de la réception de la notification, fournir à la Commission des éléments prouvant l'exactitude des réductions certifiées des émissions de CO<sub>2</sub>. À la demande de la Commission, le rapport relatif à l'interaction des différentes éco-innovations visé à l'article 7, paragraphe 3, doit être fourni.

2. Lorsque les preuves visées au paragraphe 1 ne sont pas fournies dans le délai indiqué, ou que les preuves fournies se révèlent insatisfaisantes, la Commission peut décider de ne pas tenir compte des réductions certifiées des émissions de CO<sub>2</sub> pour le calcul des émissions spécifiques moyennes du constructeur pour l'année civile suivante.
3. Un constructeur pour lequel les réductions certifiées des émissions de CO<sub>2</sub> ne sont plus prises en considération peut demander une nouvelle certification des véhicules concernés conformément à la procédure prévue à l'article 11.

*Article 13*

**Divulcation d'informations**

Les demandeurs qui sollicitent le traitement confidentiel des informations soumises au titre du présent règlement expliquent les raisons pour lesquelles les exceptions visées à l'article 4 du règlement (CE) n° 1049/2001 s'appliquent.

*Article 14*

**Entrée en vigueur**

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 25 avril 2014.

*Par la Commission*  
*Le président*  
José Manuel BARROSO

---