

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) N. 427/2014 DELLA COMMISSIONE**del 25 aprile 2014****che stabilisce una procedura di approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri a norma del regolamento (UE) n. 510/2011 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 (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 12, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Al fine di promuovere lo sviluppo e la rapida diffusione di tecnologie nuove e avanzate volte alla riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli, il regolamento (UE) n. 510/2011 concede a fornitori e costruttori la possibilità di richiedere l'approvazione di determinate tecnologie innovative che contribuiscono a diminuire le emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri nuovi. È pertanto necessario stabilire i criteri per determinare quali tecnologie possano essere riconosciute come eco-innovazioni ai sensi del suddetto regolamento.
- (2) È opportuno tener conto dell'esperienza acquisita con l'introduzione di una procedura per le tecnologie innovative per le autovetture a norma del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 ⁽²⁾ della Commissione e applicare gli stessi criteri di ammissibilità per i veicoli commerciali leggeri. Occorre tuttavia fare una distinzione per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri che sono costruiti e omologati in più fasi. Per questi veicoli, è opportuno limitare la certificazione delle riduzioni delle emissioni di CO₂ alle eco-innovazioni installate sul veicolo di riferimento.
- (3) A norma dell'articolo 12, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (UE) n. 510/2011, le tecnologie che fanno parte dell'approccio integrato dell'Unione illustrato in due comunicazioni della Commissione del 7 febbraio 2007 ⁽³⁾, e che sono disciplinate dal diritto dell'Unione, o altre tecnologie che sono obbligatorie ai sensi del diritto dell'Unione, non sono riconosciute come eco-innovazioni ai sensi del suddetto regolamento. Tali tecnologie comprendono sistemi di controllo della pressione degli pneumatici, la resistenza al rotolamento degli 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 ⁽⁴⁾ e, per quanto riguarda la resistenza al rotolamento degli pneumatici, del regolamento (CE) n. 1222/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾.
- (4) Una tecnologia già ampiamente disponibile sul mercato da diverso tempo non può essere considerata innovativa ai sensi dell'articolo 12 del regolamento (UE) n. 510/2011 e non è pertanto riconosciuta come eco-innovazione. Al fine di garantire il perfetto parallelismo con il regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011, è opportuno stabilire che solamente le tecnologie che sono state montate su una percentuale pari o inferiore al 3 % di tutti i veicoli commerciali leggeri registrati nel 2009 dovrebbero essere riconosciute come eco-innovazioni. È opportuno che tali soglie siano riviste al più tardi nel 2016.
- (5) Al fine di promuovere le tecnologie con il potenziale più elevato di riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri e, in particolare, lo sviluppo di tecnologie di propulsione innovative, occorre che siano incentivate solo le tecnologie intrinsecamente funzionali alla mobilità del veicolo 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 dovrebbero rientrare nell'ambito di applicazione del presente regolamento.

⁽¹⁾ GUL 145 del 31.5.2011, pag. 1.

⁽²⁾ 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 CO₂ delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GUL 194 del 26.7.2011, pag. 19).

⁽³⁾ Comunicazione della Commissione COM(2007) 19 final — Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri e Comunicazione COM(2007) 22 final — Un quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo.

⁽⁴⁾ 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, GUL 200 del 31.7.2009, pag. 1.

⁽⁵⁾ 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 (GUL 342 del 22.12.2009, pag. 46).

- (6) Conformemente al regolamento (UE) n. 510/2011, le richieste possono essere inoltrate sia dai costruttori che 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 CO₂ conseguito grazie alla tecnologia innovativa.
- (7) Occorre che i risparmi di CO₂ ottenuti con l'eco-innovazione siano misurabili con un grado soddisfacente di accuratezza, possibile soltanto in presenza di un risparmio di almeno 1 grammo di CO₂ per chilometro.
- (8) È opportuno che le tecnologie che consentono un risparmio di CO₂ che dipende dal comportamento di guida o da altri fattori che sono fuori dal controllo del richiedente non siano di norma considerate come eco-innovazioni, salvo il caso in cui sia possibile formulare ipotesi verificabili circa il comportamento di guida medio sulla base di prove statistiche indipendenti.
- (9) Il normale ciclo di prova utilizzato nella misurazione delle emissioni di CO₂ ai fini dell'omologazione di un veicolo non evidenzia tutti i risparmi che si possono realizzare mediante determinate tecnologie. Al fine di garantire che gli incentivi all'innovazione siano corretti, è necessario che nel calcolo del risparmio complessivo di CO₂ siano computati soltanto i risparmi non misurati dal normale ciclo di prova.
- (10) Per determinare i risparmi di CO₂, occorre operare un confronto tra i medesimi veicoli con e senza l'eco-innovazione. È necessario che il metodo di prova fornisca risultati verificabili, ripetibili e confrontabili. Al fine di garantire condizioni di parità e in assenza di un ciclo di guida convenuto e più realistico dovrebbero essere utilizzati, come riferimento comune, i modelli di guida del nuovo ciclo di guida europeo di cui al regolamento (CE) n. 692/2008 ⁽¹⁾ della Commissione. 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.
- (11) 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.
- (12) A norma del regolamento (UE) n. 510/2011, la domanda deve essere accompagnata da una relazione di verifica elaborata 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 ⁽²⁾. 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 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.
- (13) 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.
- (14) 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 eco-innovazione, la Commissione dovrebbe avere facoltà di non tener conto dei risparmi di CO₂ certificati nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂. Occorre tuttavia accordare al costruttore un periodo di tempo limitato per dimostrare l'accuratezza dei valori certificati.
- (15) Al fine di assicurare una procedura di richiesta trasparente, occorre che sia resa pubblica una sintesi delle informazioni sulle richieste di 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 ⁽³⁾.
- (16) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato sui cambiamenti climatici,

⁽¹⁾ 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 (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

⁽²⁾ 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 (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

⁽³⁾ 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 (GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43).

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 CO₂ dei veicoli commerciali leggeri a norma dell'articolo 12 del regolamento (UE) n. 510/2011.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Le tecnologie che rientrano nel campo di applicazione delle seguenti misure non sono considerate una tecnologia innovativa:
 - a) miglioramenti nell'efficienza dei sistemi di condizionamento;
 - b) sistemi di controllo della pressione degli pneumatici rientranti nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 661/2009;
 - c) resistenza al rotolamento degli 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. Nell'ambito del presente regolamento 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 tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2009;
 - b) è intrinsecamente legata ad un efficiente funzionamento del veicolo e compatibile con la direttiva 2007/46/CE.
3. Nel caso dei veicoli completati, solo le eco-innovazioni montate su un veicolo di riferimento che è omologato come un veicolo incompleto, sono prese in considerazione per la certificazione delle riduzioni delle emissioni di CO₂ a norma dell'articolo 11.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si intende per:

- 1) «tecnologia innovativa», una tecnologia o una combinazione di tecnologie che presentano funzionalità e caratteristiche tecniche simili (pacchetto di tecnologie innovative) che consentono un risparmio di CO₂ 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;
- 2) «fornitore», il costruttore di una tecnologia innovativa, che risponde della conformità della produzione o il suo rappresentante autorizzato nell'Unione oppure l'importatore;
- 3) «richiedente», il costruttore o fornitore che inoltra una richiesta di approvazione di una tecnologia innovativa come eco-innovazione;
- 4) «eco-innovazione» (detta anche «innovazione ecocompatibile»), una tecnologia innovativa accertata con un metodo di prova approvato dalla Commissione in conformità del presente regolamento;
- 5) «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 soddisfa le prescrizioni stabilite all'articolo 42 della medesima direttiva, fatti salvi i servizi tecnici designati conformemente all'articolo 41, paragrafo 6, della medesima direttiva;
- 6) «veicolo di riferimento», un veicolo utilizzato per dimostrare i risparmi di CO₂ ottenuti con l'eco-innovazione rispetto ad un veicolo dotato della tecnologia innovativa.

Articolo 4

Richiesta

1. Le richieste di approvazione di una tecnologia innovativa come eco-innovazione sono indirizzate alla Commissione in forma scritta. La richiesta e i relativi documenti giustificativi vengono inoltre trasmessi per posta elettronica o su 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) i dati del richiedente;
 - b) descrizione della tecnologia innovativa e il modo in cui è montata sul veicolo, inclusa la prova che la tecnologia rientra nell'ambito di applicazione di cui all'articolo 2;
 - c) la descrizione sintetica della tecnologia innovativa, compresi i dettagli che dimostrano che sono soddisfatte le prescrizioni di cui all'articolo 2, paragrafo 2, e il metodo di prova di cui alla lettera e) del presente paragrafo, che sono resi pubblici a partire dal momento in cui viene inoltrata la richiesta alla Commissione;
 - d) la stima della quantità di singoli veicoli su cui è ipotizzabile o è prevista l'applicazione della tecnologia innovativa e stima della riduzione delle emissioni di CO₂ per tali veicoli attribuita alla tecnologia innovativa;
 - e) il metodo di prova che dimostri la riduzione delle emissioni di CO₂ 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 sua 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 CO₂ di cui all'articolo 12, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (UE) n. 510/2011, così come specificato all'articolo 9, paragrafo 2, del presente regolamento;
 - iii) il richiedente rende conto della riduzione delle emissioni di CO₂ della tecnologia innovativa, così come stabilito all'articolo 9, paragrafo 3;
 - g) una relazione di verifica elaborata da un organismo indipendente e certificato, così come previsto dall'articolo 7.

Articolo 5

Veicolo di riferimento e veicolo con eco-innovazione

1. Al fine di fornire gli elementi di prova delle emissioni di CO₂ di cui all'articolo 8, il richiedente designa:
 - a) un veicolo ecoinnovativo su cui è stata montata l'eco-innovazione;
 - b) un veicolo di riferimento non provvisto di tale tecnologia innovativa, ma identico al veicolo ecoinnovativo in tutti gli altri aspetti.
2. Qualora una tecnologia innovativa sia montata su un veicolo incompleto, il veicolo di riferimento di cui al paragrafo 1 riflette lo stato di completamento del veicolo attrezzato con l'eco-innovazione.
3. Qualora il richiedente ritenga che le informazioni di cui agli articoli 8 e 9 possono essere determinate senza dover ricorrere a un veicolo di riferimento 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 evidenzii risultati equivalenti.

Articolo 6

Metodo di prova

1. Il metodo di prova di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera e), fornisce risultati verificabili, ripetibili e confrontabili, accertando in maniera realistica la riduzione, significativa dal punto di vista statistico, delle emissioni di CO₂ per effetto della tecnologia innovativa e tenendo in debita considerazione, qualora di rilievo, l'interazione con altre eco-innovazioni.
2. La Commissione pubblica linee guida sulla 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 il rispetto dei 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 CO₂ 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 le prescrizioni di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

Ai fini della lettera c), l'organismo indipendente e certificato fornisce i protocolli di prova stabiliti per la verifica.

3. Ai fini della certificazione del risparmio di CO₂ prevista dall'articolo 11, l'organismo indipendente e certificato redige, su richiesta del costruttore, una relazione sull'interazione tra varie eco-innovazioni applicate su un tipo, una variante o una versione del veicolo.

Tale relazione riporta il risparmio di CO₂ realizzato mediante le diverse eco-innovazioni, tenendo conto dell'impatto esercitato dalla loro interazione.

4. La relazione di verifica può essere limitata al fine di includere soltanto i protocolli di prova di cui al secondo comma del paragrafo 2, laddove il richiedente basa la sua domanda su dati e ipotesi che sono già stati approvati dalla Commissione o sono inclusi negli orientamenti di cui all'articolo 6, paragrafo 2.

Articolo 8

Determinazione delle emissioni di CO₂

1. Per un numero di veicoli rappresentativo dei singoli veicoli indicato conformemente alle disposizioni dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera d), si determinano le seguenti emissioni di CO₂:

- a) le emissioni di CO₂ del veicolo di riferimento e del veicolo con l'eco-innovazione 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 CO₂ del veicolo di riferimento e del veicolo con l'eco-innovazione su cui è operativa la tecnologia innovativa che risultano dal normale ciclo di prova previsto dall'articolo 12, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (UE) n. 510/2011.

La determinazione delle emissioni di CO₂ di cui alle lettere a) e b) del primo comma si svolge alle medesime condizioni per tutte le prove.

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 CO₂ 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 CO₂ per chilometro.

2. Laddove il risparmio complessivo dovuto a una tecnologia innovativa non comprenda il risparmio determinato durante un normale ciclo di prova in conformità all'articolo 8, paragrafo 2, si considera che la tecnologia innovativa o il pacchetto di tecnologie innovative non sia coperto 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 CO₂ della tecnologia non dipende da impostazioni o scelte che esulano dal 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'eco-innovazione

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 innovativa in quanto eco-innovazione contestualmente al metodo di prova, salvo il caso in cui emergano dubbi sull'ammissibilità della tecnologia o l'adeguatezza del metodo di prova.

Nella decisione di approvazione dell'eco-innovazione sono specificate le informazioni necessarie per la certificazione del risparmio di CO₂ 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 CO₂ ottenuto con le eco-innovazioni

1. Un costruttore che intenda beneficiare di una riduzione delle proprie emissioni specifiche medie di CO₂ al fine di raggiungere il proprio obiettivo in termini di emissioni specifiche grazie al risparmio di CO₂ ottenuto con un'eco-innovazione, chiede a un'autorità di omologazione, ai sensi della direttiva 2007/46/CE, una scheda di omologazione CE del veicolo su cui è stata applicata l'eco-innovazione. La domanda per tale certificato è accompagnata dalla documentazione che fornisce le necessarie informazioni specificate all'articolo 6 della direttiva 2007/46/CE e contiene un riferimento alla decisione della Commissione di approvazione di un'eco-innovazione ai sensi dell'articolo 10, paragrafo 2, del presente regolamento.

2. Il risparmio di CO₂ certificato dell'eco-innovazione, dimostrato conformemente all'articolo 8 del presente regolamento, è specificato separatamente nella documentazione di omologazione e nel certificato di conformità ai sensi della direttiva 2007/46/CE, sulla base di prove svolte dai servizi tecnici di cui all'articolo 11 della direttiva in oggetto, ricorrendo al metodo di prova approvato.

Nell'eventualità in cui il risparmio di CO₂ relativo a un'eco-innovazione 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'eco-innovazione, il risparmio di CO₂ è determinato in maniera distinta per ciascuna eco-innovazione 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 CO₂ ai fini della certificazione di tale veicolo.

4. Nel caso in cui non sia possibile fare astrazione dall'interazione di diverse eco-innovazioni 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 eco-innovazioni nel veicolo.

Laddove a causa di tale interazione il risparmio complessivo risulti inferiore a 1 grammo di CO₂ per chilometro moltiplicato per il numero di eco-innovazioni, nel calcolo del risparmio complessivo di cui al paragrafo 3 del presente articolo si tiene conto solo del risparmio relativo alle eco-innovazioni 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 CO₂ attribuiti a singoli veicoli siano soggetti a verifiche ad hoc.

In caso di discrepanza tra il risparmio certificato di CO₂ 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 CO₂. Su richiesta della Commissione deve essere trasmessa la relazione sull'interazione di diverse eco-innovazioni 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, o la Commissione non la ritenga soddisfacente, quest'ultima può decidere di non tenere in considerazione il risparmio certificato di CO₂ per il computo delle emissioni specifiche medie di tale costruttore per il successivo anno civile.
3. Un costruttore il cui risparmio certificato di CO₂ non è più tenuto in considerazione può richiedere una nuova certificazione dei veicoli interessati in conformità alla procedura stabilita all'articolo 11.

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

Entrata in vigore

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

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

Fatto a Bruxelles, il 25 aprile 2014

Per la Commissione
Il presidente
Jose Manuel BARROSO
