

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2018/259 DELLA COMMISSIONE****del 21 febbraio 2018****che modifica il regolamento (UE) n. 427/2014 per adeguarlo al cambio di procedura regolamentare di prova e semplificare le procedure amministrative di richiesta e certificazione****(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 CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 12, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) La procedura di prova per veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale (WLTP), istituita con regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione <sup>(2)</sup>, è stata adottata dalla Commissione il 1° giugno 2017. La procedura sostituisce il nuovo ciclo di guida europeo (NEDC) di cui all'allegato XII del regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione <sup>(3)</sup>. Dal 2021 la conformità agli obiettivi per le emissioni di CO<sub>2</sub> stabiliti con regolamento (UE) n. 510/2011 deve essere verificata in base alle emissioni di CO<sub>2</sub> determinate secondo la WLTP. A decorrere da tale data, anche l'eco-innovazione risparmio di CO<sub>2</sub> è determinato con riferimento alla procedura WLTP.
- (2) Per tener conto sia del cambio di procedura regolamentare di prova, sia della procedura di correlazione tra i valori di CO<sub>2</sub> WLTP e i corrispondenti valori di CO<sub>2</sub> NEDC di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153 della Commissione <sup>(4)</sup>, è necessario modificare il regolamento di esecuzione (UE) n. 427/2014 della Commissione <sup>(5)</sup>.
- (3) Ai fini di una transizione armoniosa tra NEDC e WLTP, dovrebbe essere possibile presentare richiesta di approvazione di una tecnologia innovativa come innovazione ecocompatibile con riferimento al NEDC fino al 31 dicembre 2019 e alla WLTP a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento.
- (4) Se da un lato la Commissione ha concesso più di venti approvazioni di eco-innovazioni, dall'altro la diffusione ad opera dei costruttori di tali tecnologie nel parco veicoli dell'Unione europea è stata, fino al 2017, assai limitata. Per promuovere una maggiore diffusione di tali tecnologie e ottenere il massimo potenziale di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri, è opportuno semplificare la procedura di approvazione e certificazione.
- (5) L'abbassamento della soglia di risparmio a 0,5 grammo di CO<sub>2</sub> per chilometro potrebbe promuovere una più ampia diffusione delle tecnologie innovative in grado di ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>. Tuttavia, per pervenirvi concretamente è essenziale che tale risparmio sia determinato con estrema precisione. È quindi necessario valutare e quantificare l'incertezza legata al metodo usato per dimostrare i risparmi e tenerne conto in fase di certificazione del risparmio di CO<sub>2</sub> da parte dall'autorità di omologazione. È opportuno allineare la modifica della soglia di risparmio all'introduzione della procedura WLTP e, di conseguenza, la nuova soglia dovrebbe applicarsi per le richieste presentate con riferimento alla WLTP.

<sup>(1)</sup> GUL 145 del 31.5.2011, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il 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 (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

<sup>(3)</sup> 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 (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

<sup>(4)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153 della Commissione, del 2 giugno 2017, che stabilisce un metodo per determinare i parametri di correlazione necessari per tener conto del cambio di procedura regolamentare di prova e che modifica il regolamento (UE) n. 1014/2010 (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 679).

<sup>(5)</sup> 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 CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri a norma del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 125 del 26.4.2014, pag. 57).

- (6) Per determinare il risparmio di CO<sub>2</sub> quando questo non dipende dal veicolo dovrebbe essere possibile ricorrere alla prova dei componenti al fine di migliorare l'accuratezza e semplificare la determinazione del risparmio di CO<sub>2</sub>.
- (7) Per semplificare la certificazione dei risparmi di CO<sub>2</sub>, nella richiesta di approvazione di una tecnologia innovativa come eco-innovazione il richiedente dovrebbe poter proporre, oltre a un metodo di prova dettagliato per determinare i risparmi, un metodo di valutazione semplificato o risparmi di CO<sub>2</sub> predefiniti. Se ci si avvale dei suddetti metodi semplificati o di risparmi di CO<sub>2</sub> predefiniti, il risparmio certificato dalle autorità di omologazione dovrebbe essere determinato in un modo prudentiale, corrispondente al livello di risparmio più basso dimostrato.
- (8) Una tecnologia già ampiamente disponibile da diverso tempo sul mercato non può essere considerata innovativa ai sensi dell'articolo 12 del regolamento (UE) n. 510/2011 e non dovrebbe pertanto essere riconosciuta come eco-innovazione. Per creare gli incentivi giusti è pertanto opportuno sostituire l'anno di riferimento 2009 con un anno di riferimento dinamico in quanto base per determinare la capacità di innovazione di una tecnologia. Il nuovo anno di riferimento dinamico dovrebbe applicarsi alle richieste presentate dal 1° gennaio 2020.
- (9) Se la Commissione, in base all'esperienza maturata valutando numerose tecnologie innovative che presentano le stesse caratteristiche, ritiene che la conformità della tecnologia in questione ai criteri di ammissibilità di cui all'articolo 12 del regolamento (UE) n. 510/2011 sia dimostrata in modo soddisfacente e conclusivo, o se una tecnologia innovativa non dipende da parametri del veicolo specifici del costruttore, è opportuno prevedere la possibilità di approvare la suddetta tecnologia come eco-innovazione con una decisione che consenta a tutti i costruttori di certificare i risparmi di CO<sub>2</sub> facendo esplicito riferimento alla decisione stessa, purché siano soddisfatte le condizioni ivi previste.
- (10) Alcune tecnologie innovative richiedono solidi dati statistici a sostegno sia delle ipotesi che figurano nella richiesta di approvazione di una tecnologia innovativa come eco-innovazione che dei parametri proposti nel metodo di prova. Per disporre di serie di dati più ampie possibile, un gruppo di costruttori o fornitori dovrebbe poter presentare una richiesta comune. In tal caso, il gruppo dovrebbe poter presentare una richiesta comprendente diverse relazioni di verifica laddove motivi di riservatezza o di concorrenza lo richiedano.
- (11) Per assicurare che i risparmi certificati di CO<sub>2</sub> usati dai costruttori ai fini della conformità agli obiettivi siano corretti, la Commissione dovrebbe essere in grado di reagire rapidamente nell'informare i costruttori laddove rilevi o sia informata di eventuali scostamenti o incoerenze nel metodo di prova o nella tecnologia innovativa che potrebbero incidere sul livello dei risparmi certificati.
- (12) L'esperienza dimostra che può essere necessario adattare i metodi di prova stabiliti nelle decisioni di approvazione di un'eco-innovazione, in particolare per tenere conto del progresso tecnico, o estendere l'ambito di applicazione della decisione di approvazione ad una gamma più ampia di veicoli. Sia il richiedente iniziale sia la Commissione dovrebbero quindi poter avviare una modifica di tali decisioni.
- (13) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento di esecuzione (UE) n. 427/2014.
- (14) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato sui cambiamenti climatici,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

Il regolamento di esecuzione (UE) n. 427/2014 è così modificato:

1) l'articolo 2 è così modificato:

a) al paragrafo 2, la prima frase è sostituita dalla seguente:

«Nell'ambito del presente regolamento è possibile presentare una richiesta di approvazione di una tecnologia innovativa come eco-innovazione, purché siano soddisfatte le seguenti condizioni:»;

b) al paragrafo 2, la lettera a) è sostituita dalla seguente:

- «a) la tecnologia è stata applicata su una percentuale pari o inferiore al 3 % di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2009 per le richieste presentate fino al 31 dicembre 2019, o su una percentuale pari o inferiore al 3 % di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'anno n-4, dove n è l'anno di richiesta, per le richieste presentate a partire dal 1° gennaio 2020;»;

c) è aggiunto il seguente paragrafo 4:

«4. Le richieste di approvazione di una tecnologia innovativa come eco-innovazione possono essere presentate con riferimento alla normale procedura di prova secondo:

- a) il nuovo ciclo di guida europeo di cui all'allegato XII del regolamento (CE) n. 692/2008 fino al 31 dicembre 2019;
- b) la procedura di prova per veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale (WLTP) di cui al regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione (\*) a decorrere dal 14 marzo 2018.

(\*) Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il 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 (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1);

2) l'articolo 3 è così modificato:

a) il punto 3) è sostituito dal seguente:

- «3) "richiedente", il costruttore o fornitore, o un gruppo di costruttori o fornitori, che inoltra una richiesta di approvazione di una tecnologia innovativa come eco-innovazione;»;

b) il punto 6) è sostituito dal seguente:

- «6) "richiedente della modifica", il costruttore o fornitore, o un gruppo di costruttori o fornitori, che richiede la modifica di una decisione di approvazione di una tecnologia innovativa come eco-innovazione;»;

3) l'articolo 4 è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«Articolo 4

**Richiesta di approvazione di una tecnologia innovativa come eco-innovazione;**

b) il paragrafo 2 è così modificato:

i) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«La richiesta di approvazione di una tecnologia innovativa come eco-innovazione include quanto segue;»;

ii) la lettera e) è sostituita dalla seguente:

- «e) il metodo di prova che dimostri la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> conseguita con la tecnologia innovativa, compreso un riferimento alla normale procedura di prova applicabile conformemente all'articolo 2, paragrafo 4, oppure, qualora tale metodo sia già stato approvato dalla Commissione, un riferimento a quest'ultimo;»;

iii) è inserita la seguente lettera e bis):

- «e bis) se opportuno, e oltre al metodo di cui alla lettera e), un metodo semplificato per valutare i risparmi di CO<sub>2</sub> che devono essere certificati o i valori predefiniti dei risparmi di CO<sub>2</sub> che devono essere usati ai fini della certificazione di tutti i veicoli dotati della tecnologia innovativa;»;

- iv) alla lettera f), i punti i) e ii) sono sostituiti dai seguenti:
- «i) la riduzione delle emissioni conseguita con la tecnologia innovativa determinata conformemente alla lettera e) e, se pertinente, alla lettera e bis), tenuto conto dell'usura, raggiunge la soglia pertinente specificata all'articolo 9, paragrafo 1;
  - ii) i risparmi di CO<sub>2</sub> della tecnologia innovativa non sono o sono solo parzialmente interessati dalla normale procedura di prova relativa alla misurazione di CO<sub>2</sub> di cui all'articolo 12, paragrafo 2, lettera c), del regolamento (UE) n. 510/2011 e quale specificata all'articolo 2, paragrafo 4, del presente regolamento;»;
- v) alla lettera f) è aggiunto il seguente punto iv):
- «iv) nel caso di cui alla lettera e bis) del presente articolo, la riduzione di CO<sub>2</sub> da attribuire a un veicolo al momento della certificazione secondo il metodo di valutazione semplificato, o secondo i valori predefiniti dei risparmi di CO<sub>2</sub> di cui alla lettera e bis), è inferiore o uguale alla riduzione delle emissioni conseguita con la tecnologia innovativa determinata con il metodo di prova di cui alla lettera e), comprese eventuali interazioni con altre eco-innovazioni approvate.»;

4) l'articolo 5 è così modificato:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«Articolo 5

**Base di riferimento e eco-innovazione;**

b) al paragrafo 1, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:

- «a) un veicolo eco-innovativo dotato della tecnologia innovativa o, se opportuno, la tecnologia innovativa come componente a sé stante;
- b) un veicolo di riferimento non dotato della tecnologia innovativa ma identico al veicolo eco-innovativo in tutti gli altri aspetti o, se opportuno, la tecnologia di riferimento come componente a sé stante.»;

c) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Qualora il richiedente ritenga che i dati di cui agli articoli 8 e 9 possano essere determinati con mezzi diversi da quelli di cui al paragrafo 1 del presente articolo, la richiesta di approvazione di una tecnologia innovativa come eco-innovazione è accompagnata da una documentazione dettagliata a conferma di tale conclusione, nonché da un metodo che evidenzii risultati equivalenti.»;

d) è aggiunto il seguente paragrafo 4:

«4. Se la richiesta di approvazione di una tecnologia innovativa come eco-innovazione è presentata con riferimento alla procedura WLTP di cui all'articolo 2, paragrafo 4, lettera b), il veicolo di riferimento è il veicolo, nell'ambito della famiglia di interpolazione o della famiglia di matrici di resistenza all'avanzamento, che rappresenta il caso più sfavorevole per dimostrare i risparmi derivanti dall'eco-innovazione.

Nel caso di cui all'allegato XXI, suballegato 6, punto 1.2.3.1, secondo comma, o suballegato 7, punto 3.2.3.1, del regolamento (UE) 2017/1151, il veicolo di riferimento è il veicolo di prova H.

La scelta del veicolo di riferimento è suffragata da prove statistiche solide e indipendenti in base alle quali si possono avanzare ipotesi verificabili circa l'adeguatezza e la rappresentatività del veicolo di riferimento.»;

5) l'articolo 7 è così modificato:

a) è aggiunto il paragrafo 1 bis seguente:

«1 bis. Se il richiedente è un gruppo di costruttori o fornitori, si applicano le condizioni seguenti:

- a) l'organismo indipendente e certificato svolge le verifiche di cui al paragrafo 2, lettere da a) a e) in relazione a ciascun membro del gruppo richiedente, se necessario, in funzione del contenuto della richiesta di approvazione di una tecnologia innovativa come eco-innovazione;
- b) se opportuno per motivi di riservatezza o di concorrenza, i membri del gruppo richiedente possono presentare diverse relazioni di verifica per diverse serie di dati a sostegno della medesima richiesta.»;

- b) il paragrafo 2 è così modificato:
- i) al primo comma, è aggiunta la lettera c bis) seguente:  
«c bis) accerta, nel caso di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera e bis), che il metodo di valutazione semplificato o i valori predefiniti dei risparmi di CO<sub>2</sub> di cui a tale lettera si prestino alla certificazione dei risparmi di CO<sub>2</sub> per i veicoli di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera d), e soddisfino i requisiti minimi di cui all'articolo 4 paragrafo 2, lettera f), punto iv);»;
  - ii) l'ultimo comma è sostituito dal seguente:  
«Ai fini delle lettere c) e c bis), l'organismo indipendente e certificato fornisce i protocolli di prova stabiliti per la verifica.»;
- c) al paragrafo 3, il primo comma è sostituito dal seguente:  
«3. Ai fini della certificazione del risparmio di CO<sub>2</sub> prevista all'articolo 11, l'organismo indipendente e certificato redige, su richiesta del costruttore, una relazione sull'interazione tra varie eco-innovazioni applicate su un tipo di veicolo, una variante, una versione e, se pertinente, una famiglia di interpolazione.»;
- d) il paragrafo 4 è soppresso;
- 6) l'articolo 8 è così modificato:
- a) al paragrafo 1, le lettere a) e b) sono sostituite dalle seguenti:
    - «a) le emissioni di CO<sub>2</sub> del veicolo di riferimento e del veicolo dotato dell'eco-innovazione su cui è operativa la tecnologia innovativa che risultano dall'applicazione del metodo di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera e) e, se opportuno, dall'applicazione del metodo di valutazione semplificato di cui alla lettera e bis) del suddetto articolo;
    - b) le emissioni di CO<sub>2</sub> del veicolo di riferimento e del veicolo dotato dell'eco-innovazione su cui è operativa la tecnologia innovativa che risultano dall'applicazione della normale procedura di prova di cui all'articolo 2, paragrafo 4, lettera a) o b).»;
  - b) al paragrafo 2 è aggiunto il seguente comma:  
«Nel caso di richieste di approvazione di una tecnologia innovativa come eco-innovazione presentate con riferimento all'articolo 2, paragrafo 4, lettera b), per determinare il risparmio è valutata e quantificata l'incertezza. L'incertezza quantificata è sottratta dal risparmio complessivo.»;
  - c) è aggiunto il seguente paragrafo 3:  
«3. In caso di valori predefiniti dei risparmi di CO<sub>2</sub> proposti a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera e bis), tali valori sono fissati a un livello inferiore o pari al risparmio complessivo determinato conformemente al paragrafo 2.»;
- 7) l'articolo 9 è così modificato:
- a) il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:
    - «1. La riduzione minima da conseguire a norma dell'articolo 8, paragrafo 2, mediante la tecnologia innovativa è di:
      - a) 1 grammo di CO<sub>2</sub> per chilometro nel caso di richiesta presentata con riferimento all'articolo 2, paragrafo 4, lettera a);
      - b) 0,5 grammo di CO<sub>2</sub> per chilometro nel caso di richiesta presentata con riferimento all'articolo 2, paragrafo 4, lettera b).»;
    - b) al paragrafo 2, la formulazione «normale ciclo di prova» è sostituita da «normale procedura di prova»;
- 8) il titolo dell'articolo 10 è sostituito dal seguente:  
«Articolo 10  
**Valutazione di una richiesta di approvazione di una tecnologia innovativa come eco-innovazione»;**

9) l'articolo 11 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Il risparmio di CO<sub>2</sub> certificato dell'eco-innovazione, dimostrato conformemente alla corrispondente decisione di approvare la tecnologia innovativa come eco-innovazione, 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 stessa, ricorrendo al metodo di prova approvato.

Fatte salve le prescrizioni della decisione di approvazione, l'incertezza quantificata di cui all'articolo 8, paragrafo 2, è sottratta dal risparmio complessivo che deve essere certificato. Nell'eventualità in cui il risparmio di CO<sub>2</sub> relativo a un'eco-innovazione sia inferiore alla soglia pertinente specificata all'articolo 9, paragrafo 1, per un tipo di veicolo, una variante, una versione e, se opportuno una famiglia di interpolazione, il risparmio non è certificato.

Se i risparmi predefiniti di CO<sub>2</sub> determinati a norma dell'articolo 4, paragrafo 2, lettera e bis), sono indicati nella decisione di approvazione, il pertinente valore dei risparmi di CO<sub>2</sub> predefiniti può essere inserito direttamente nella documentazione di omologazione, a condizione che l'autorità di omologazione sia in grado di confermare che il veicolo è dotato della tecnologia secondo le specifiche della decisione di approvazione.»;

b) al paragrafo 4, secondo comma, il valore «1 grammo di CO<sub>2</sub> per chilometro» è sostituito da «0,5 grammo di CO<sub>2</sub> per chilometro»;

10) l'articolo 12 è così modificato:

a) al paragrafo 1, dopo il secondo comma è inserito il comma seguente:

«La Commissione può inoltre, ogniqualvolta accerti o sia informata di scostamenti o incongruenze nel metodo di prova o nella tecnologia innovativa rispetto alle informazioni che aveva ricevuto nell'ambito della richiesta di approvazione della tecnologia innovativa come eco-innovazione, informarne il costruttore.»;

b) il paragrafo 3 è sostituito dal seguente:

«3. Il 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 o, se opportuno, può presentare una richiesta di modifica della decisione di approvazione, in conformità all'articolo 12 bis, suffragata dagli elementi di prova necessari a confermare l'adeguatezza del metodo di prova e il livello del risparmio di CO<sub>2</sub> conseguito con la tecnologia innovativa.»;

11) è inserito il seguente articolo 12 bis:

«Articolo 12 bis

#### **Modifica della decisione di approvare una tecnologia innovativa come eco-innovazione**

1. Il costruttore o fornitore, compreso il richiedente iniziale, può presentare alla Commissione richiesta di modifica di un'approvazione esistente. La richiesta e i relativi documenti giustificativi vengono 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. Insieme alla richiesta di modifica si trasmettono le informazioni e gli elementi di prova seguenti:

a) i dati del richiedente della modifica;

b) il riferimento alla decisione di approvazione da modificare;

c) la descrizione delle modifiche proposte, compresa una descrizione sintetica;

d) elementi che dimostrino la necessità e l'adeguatezza delle modifiche;

e) elementi comprovanti che la riduzione delle emissioni realizzata tramite la tecnologia innovativa determinata con il metodo di prova modificato o, se opportuno, il metodo di valutazione semplificato, nuovo o modificato, o i risparmi di CO<sub>2</sub> predefiniti, raggiunge la soglia pertinente specificata all'articolo 9, paragrafo 1, tenuto conto dell'usura;

f) una relazione specifica di convalida redatta da un organismo indipendente e certificato che verifica quanto segue:

— che il metodo di prova modificato soddisfi i requisiti di cui all'articolo 6, paragrafo 1, e, se pertinente, i requisiti di cui all'articolo 4, paragrafo 2, lettera f), punto iv);

- che la riduzione delle emissioni conseguita con la tecnologia innovativa determinata con il metodo di prova modificato o, se opportuno, il metodo di valutazione semplificato, nuovo o modificato, o i risparmi di CO<sub>2</sub> predefiniti, raggiunga la soglia pertinente specificata all'articolo 9, paragrafo 1, tenuto conto dell'usura.
3. Una volta ricevuta la richiesta di modifica, la Commissione rende pubblica la descrizione sintetica delle modifiche proposte di cui al paragrafo 2, lettera c).
4. La Commissione valuta la richiesta di modifica e, entro nove mesi dal ricevimento della richiesta completa, modifica la decisione di approvazione, salvo obiezioni formulate in relazione all'adeguatezza delle modifiche proposte.

Nella decisione di approvazione modificata sono specificate, se necessario, l'applicabilità e le informazioni richieste 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.

5. La Commissione può richiedere adattamenti delle modifiche proposte. La Commissione consulta in tal caso il richiedente della modifica e gli altri portatori d'interessi pertinenti, tra cui il richiedente iniziale dell'approvazione della tecnologia innovativa come eco-innovazione, in merito alle modifiche proposte e, se opportuno, tiene conto delle osservazioni ricevute.

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

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

7. La Commissione può in qualsiasi momento modificare la decisione di approvazione di propria iniziativa, in particolare per tener conto del progresso tecnico. La Commissione consulta il richiedente iniziale dell'approvazione della tecnologia innovativa come eco-innovazione e gli altri portatori d'interessi pertinenti in merito alle modifiche che esamina e, se opportuno, tiene conto delle osservazioni ricevute.».

## Articolo 2

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 21 febbraio 2018

*Per la Commissione*

*Il presidente*

Jean-Claude JUNCKER

---