

REGULAMENTO DE EXECUÇÃO (UE) N.º 427/2014 DA COMISSÃO**de 25 de abril de 2014****que estabelece o procedimento de aprovação e certificação de tecnologias inovadoras para redução das emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros de acordo com o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho****(Texto relevante para efeitos do EEE)**

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta o Regulamento (UE) n.º 510/2011 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de maio de 2011, que define normas de desempenho em matéria de emissões dos veículos comerciais ligeiros novos como parte da abordagem integrada da União para reduzir as emissões de CO₂ dos veículos ligeiros ⁽¹⁾, nomeadamente o artigo 12.º, n.º 2,

Considerando o seguinte:

- (1) Com vista a promover o desenvolvimento e a integração rápida de tecnologias novas e avançadas para fins de redução das emissões de CO₂ dos automóveis, o Regulamento (UE) n.º 510/2011 estabelece que os fabricantes e fornecedores têm a possibilidade de solicitar a aprovação de determinadas tecnologias inovadoras que contribuam para a redução das emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros novos. É, por conseguinte, necessário clarificar os critérios para determinação das tecnologias que devem ser elegíveis comoecoinovações ao abrigo do referido regulamento.
- (2) Importa ter em conta a experiência adquirida com a introdução de um regime de tecnologias inovadoras para automóveis de passageiros em conformidade com o Regulamento (UE) n.º 725/2011 da Comissão ⁽²⁾ e aplicar os mesmos critérios de elegibilidade aos veículos comerciais ligeiros. Deve, contudo, fazer-se uma distinção no que respeita aos veículos comerciais ligeiros fabricados e homologados em várias fases. No caso destes veículos, justifica-se limitar a certificação das reduções de CO₂ às ecoinovações incorporadas no veículo de referência.
- (3) Em conformidade com o disposto no artigo 12.º, n.º 2, alínea c), do Regulamento (UE) n.º 510/2011, as tecnologias que fazem parte da abordagem integrada da União referida em duas comunicações da Comissão, de 7 de fevereiro de 2007 ⁽³⁾, e se encontram regulamentadas na legislação da União, ou outras tecnologias obrigatórias por força do direito da União, não são elegíveis como ecoinovações ao abrigo do referido regulamento. Estas tecnologias incluem os sistemas de controlo da pressão dos pneus, a resistência dos pneus ao rolamento e os indicadores de mudança de velocidades abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁴⁾ e, no que diz respeito à resistência dos pneus ao rolamento, pelo Regulamento (CE) n.º 1222/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽⁵⁾.
- (4) Uma tecnologia que já se encontre amplamente disponível no mercado há algum tempo não pode ser considerada inovadora na aceção do artigo 12.º do Regulamento (UE) n.º 510/2011, pelo que não deve ser elegível como ecoinovação. A fim de garantir um pleno paralelismo com o Regulamento de Execução (UE) n.º 725/2011, importa prever que apenas sejam elegíveis como ecoinovações as tecnologias que tenham sido instaladas em 3 %, ou menos, de todos os veículos comerciais ligeiros registados em 2009. Estes limiares devem ser objeto de revisão o mais tardar em 2016.
- (5) A fim de promover tecnologias com o maior potencial de redução das emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros e, em particular, o desenvolvimento de tecnologias de propulsão inovadoras, apenas devem ser elegíveis as tecnologias intrínsecas à função de transporte do veículo e que contribuam significativamente para melhorar o consumo geral de energia do mesmo. Não devem ser elegíveis as tecnologias que sejam acessórias a essa finalidade ou que tenham como objetivo aumentar o conforto do condutor ou dos passageiros.

⁽¹⁾ JO L 145 de 31.5.2011, p. 1.

⁽²⁾ Regulamento de Execução (UE) n.º 725/2011 da Comissão, de 25 de julho de 2011, que estabelece o procedimento de aprovação e certificação de tecnologias inovadoras para redução das emissões de CO₂ dos automóveis de passageiros de acordo com o Regulamento (CE) n.º 443/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO L 194 de 26.7.2011, p. 19).

⁽³⁾ Comunicação da Comissão COM(2007) 19 final — Resultados da análise da estratégia comunitária para a redução das emissões de CO₂ dos veículos de passageiros e dos veículos comerciais ligeiros; Comunicação da Comissão COM(2007) 22 final — Um quadro regulador concorrencial para o setor automóvel no século XXI.

⁽⁴⁾ Regulamento (CE) n.º 661/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 13 de julho de 2009, relativo às prescrições para homologação no que se refere à segurança geral dos veículos a motor, seus reboques e sistemas, componentes e unidades técnicas a eles destinados (JO L 200 de 31.7.2009, p. 1).

⁽⁵⁾ Regulamento (CE) n.º 1222/2009 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 25 de novembro de 2009, relativo à rotulagem dos pneus no que respeita à eficiência energética e a outros parâmetros essenciais, (JO L 342 de 22.12.2009, p. 46).

- (6) De acordo com o Regulamento (UE) n.º 510/2011, os pedidos podem ser apresentados tanto pelos fabricantes como pelos fornecedores. Os pedidos devem incluir as provas necessárias do pleno cumprimento dos critérios de elegibilidade, incluindo uma metodologia para a medição das reduções de CO₂ decorrentes da tecnologia inovadora.
- (7) A redução de CO₂ decorrente de umaecoinovação deve poder ser medida com um grau de exatidão satisfatório. Essa exatidão só é possível se o nível da redução for igual ou superior a 1 g CO₂/km.
- (8) Se a redução das emissões de CO₂ decorrente de uma tecnologia depender do comportamento do condutor ou de outros fatores não controláveis pelo requerente, essa tecnologia não deve, em princípio, ser elegível como ecoinovação, a menos que seja possível, com base em dados estatísticos sólidos e independentes, formular pressupostos verificáveis sobre o comportamento do condutor representativo.
- (9) O ciclo de ensaios normalizado que se utiliza para a medição das emissões de CO₂ de um veículo para fins de homologação não demonstra todas as reduções suscetíveis de serem atribuídas a determinadas tecnologias. A fim de criar incentivos adequados à inovação, apenas devem ser tidas em conta para o cálculo das reduções totais de CO₂ as reduções que não sejam captadas pelo ciclo de ensaios normalizado.
- (10) Na demonstração das reduções de CO₂, é conveniente efetuar uma comparação entre os mesmos veículos com e sem a ecoinovação. A metodologia de ensaio deve fornecer medições verificáveis, reprodutíveis e comparáveis. A fim de garantir condições equitativas, e na ausência de um ciclo de condução consensual e mais realista, devem utilizar-se como referência comum os padrões de condução no novo ciclo de condução europeu previsto no Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão ⁽¹⁾. A metodologia de ensaio deve basear-se em medições num banco de rolos ou em modelização ou simulação nos casos em que tais metodologias proporcionem resultados melhores e mais exatos.
- (11) A Comissão deve fornecer orientações sobre a preparação dos pedidos e as metodologias de ensaio, orientações essas que devem ser atualizadas regularmente a fim de ter em conta a experiência adquirida na avaliação dos diferentes pedidos.
- (12) Nos termos do Regulamento (UE) n.º 510/2011, os pedidos devem ser acompanhados por um relatório de verificação elaborado por uma entidade independente e certificada. Essa entidade deve ser um serviço técnico das categorias A ou B referidas na Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽²⁾. No entanto, a fim de garantir a independência da entidade, os serviços técnicos designados em conformidade com o disposto no artigo 41.º, n.º 6, da referida diretiva não devem ser considerados uma entidade independente e certificada na aceção do presente regulamento. A entidade deve, juntamente com o relatório de verificação, fornecer provas adequadas da sua independência em relação ao requerente.
- (13) A fim de garantir a eficácia do registo e a monitorização das reduções específicas de cada veículo, as reduções devem ser certificadas no âmbito da homologação do veículo e as reduções totais devem ser inscritas no certificado de conformidade, de acordo com a Diretiva 2007/46/CE.
- (14) A Comissão deve ter a possibilidade de verificar, numa base *ad hoc*, as reduções totais certificadas de cada veículo. Caso seja evidente que as reduções certificadas não são compatíveis com o nível de reduções resultante da decisão de aprovação de uma tecnologia como ecoinovação, a Comissão deve poder ignorar as reduções de CO₂ no cálculo das emissões específicas médias de CO₂. Deve, contudo, conceder-se ao fabricante um período limitado para que possa demonstrar que os valores certificados são exatos.
- (15) A fim de garantir um procedimento de aplicação transparente, devem facultar-se ao público informações sucintas sobre os pedidos de aprovação de tecnologias inovadoras e sobre as metodologias de ensaio. Uma vez aprovadas, as metodologias de ensaio devem estar acessíveis ao público. As exceções ao direito de acesso do público a documentos, estabelecidas no Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho ⁽³⁾, são aplicáveis conforme adequado.
- (16) As medidas previstas no presente regulamento estão em conformidade com o parecer do Comité das Alterações Climáticas,

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 692/2008 da Comissão, de 18 de julho de 2008, que executa e altera o Regulamento (CE) n.º 715/2007 do Parlamento Europeu e do Conselho relativo à homologação dos veículos a motor no que respeita às emissões dos veículos ligeiros de passageiros e comerciais (Euro 5 e Euro 6) e ao acesso à informação relativa à reparação e manutenção de veículos (JO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

⁽²⁾ Diretiva 2007/46/CE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 5 de setembro de 2007, que estabelece um quadro para a homologação dos veículos a motor e seus reboques, e dos sistemas, componentes e unidades técnicas destinados a serem utilizados nesses veículos (JO L 263 de 9.10.2007, p. 1).

⁽³⁾ Regulamento (CE) n.º 1049/2001 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 30 de maio de 2001, relativo ao acesso do público aos documentos do Parlamento Europeu, do Conselho e da Comissão (JO L 145 de 31.5.2001, p. 43).

ADOTOU O PRESENTE REGULAMENTO:

Artigo 1.º

Objeto

O presente regulamento estabelece o procedimento a seguir para fins de apresentação de pedidos, avaliação, aprovação e certificação de tecnologias inovadoras que reduzem as emissões de CO₂ dos veículos comerciais ligeiros, em conformidade com o disposto no artigo 12.º do Regulamento (UE) n.º 510/2011.

Artigo 2.º

Âmbito de aplicação

1. As tecnologias que se inscrevem no âmbito das medidas a seguir indicadas não devem ser consideradas tecnologias inovadoras:

- a) Melhorias da eficiência em sistemas de ar condicionado;
- b) Sistemas de controlo da pressão de pneus abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 661/2009;
- c) Resistência ao rolamento de pneus abrangida pelo Regulamento (CE) n.º 661/2009 e pelo Regulamento (CE) n.º 1222/2009;
- d) Indicadores de mudança de velocidades abrangidos pelo Regulamento (CE) n.º 661/2009;
- e) Utilização de biocombustíveis.

2. Pode ser apresentado, ao abrigo do presente regulamento, um pedido relativo a uma dada tecnologia, desde que a mesma satisfaça as seguintes condições:

- a) Tenha sido instalada em 3 %, ou menos, de todos os veículos comerciais ligeiros registados em 2009;
- b) Diga respeito a elementos intrínsecos ao eficaz funcionamento do veículo e seja compatível com a Diretiva 2007/46/CE.

3. No caso dos veículos completados, apenas devem ser tidas em conta para a certificação das reduções de emissões de CO₂ nos termos do artigo 11.º as ecoinovações instaladas num veículo de referência homologado CE como veículo incompleto.

Artigo 3.º

Definições

Para efeitos do presente regulamento, entende-se por:

1. «Tecnologia inovadora», uma tecnologia, ou uma combinação de tecnologias, com especificidades e características técnicas semelhantes (pacote de tecnologias inovadoras) cujas reduções de CO₂ possam ser demonstradas utilizando uma metodologia de ensaio e em que cada uma das tecnologias que constituem a combinação seja abrangida pelo âmbito de aplicação definido no artigo 2.º;
2. «Fornecedor», o fabricante de uma tecnologia inovadora a quem compete assegurar a conformidade da produção, o seu representante autorizado na União ou o importador;
3. «Requerente», o fabricante ou o fornecedor que apresenta o pedido de aprovação de uma tecnologia inovadora como ecoinovação;
4. «Ecoinovação», uma tecnologia inovadora acompanhada por uma metodologia de ensaio aprovada pela Comissão em conformidade com o presente regulamento;
5. «Entidade independente e certificada», um serviço técnico da categoria A ou da categoria B referidas no artigo 41.º, n.º 3, alíneas a) e b), da Diretiva 2007/46/CE, que satisfaça o prescrito no artigo 42.º dessa diretiva, com exceção dos serviços técnicos designados nos termos do artigo 41.º, n.º 6, da mesma;
6. «Veículo de referência», um veículo utilizado para fins de demonstração das reduções de CO₂ decorrentes da ecoinovação, por comparação com um veículo equipado com a tecnologia inovadora.

Artigo 4.º

Pedido

1. O pedido de aprovação de uma tecnologia inovadora como ecoinovação deve ser apresentado, por escrito, à Comissão. O pedido deve ser igualmente enviado, juntamente com toda a documentação de apoio, por correio eletrónico, por outro suporte de dados eletrónico ou mediante carregamento num servidor gerido pela Comissão. O pedido por escrito deve incluir uma lista da documentação de apoio.

2. O pedido deve incluir os seguintes elementos:
 - a) Dados de contacto do requerente;
 - b) Descrição da tecnologia inovadora e do modo como é instalada num veículo, incluindo prova de que é abrangida pelo âmbito de aplicação definido no artigo 2.º;
 - c) Descrição sucinta da tecnologia inovadora, incluindo dados que comprovem que as condições previstas no artigo 2.º, n.º 2, se encontram preenchidas, bem como da metodologia de ensaio referida na alínea e), que será tornada pública quando o pedido for apresentado à Comissão;
 - d) Indicação estimativa dos diferentes veículos que podem ou se destinam a ser equipados com a tecnologia inovadora, juntamente com uma estimativa das reduções de emissões de CO₂ desses veículos decorrentes da tecnologia inovadora;
 - e) Metodologia a utilizar para demonstrar a redução das emissões de CO₂ decorrente da tecnologia inovadora ou, quando essa metodologia já tiver sido aprovada pela Comissão, referência à metodologia aprovada;
 - f) Dados que demonstrem que:
 - i) a redução de emissões obtida com a tecnologia inovadora cumpre o limiar especificado no artigo 9.º, n.º 1, atendendo a uma eventual deterioração da tecnologia ao longo do tempo,
 - ii) a tecnologia inovadora não é abrangida pela medição das emissões de CO₂ através do ciclo de ensaio normal a que se refere o artigo 12.º, n.º 2, alínea c), do Regulamento (UE) n.º 510/2011, conforme especificado no artigo 9.º, n.º 2, do presente regulamento,
 - iii) o requerente é responsável pela redução das emissões de CO₂ decorrente da tecnologia inovadora, como especificado no artigo 9.º, n.º 3;
 - g) Relatório de verificação elaborado por uma entidade independente e certificada, conforme estabelece o artigo 7.º.

Artigo 5.º

Veículo de referência e veículo ecoinovador

1. Para efeitos de demonstração das emissões de CO₂ referidas no artigo 8.º, o requerente deve designar:
 - a) Um veículo ecoinovador que se destina a ser equipado com a tecnologia inovadora;
 - b) Um veículo de referência que não se destina a ser equipado com a tecnologia inovadora, mas que, sob todos os outros aspetos, é idêntico ao veículo ecoinovador.
2. No caso de uma tecnologia inovadora ser incorporada num veículo incompleto, o veículo de referência referido no n.º 1 deve refletir o estado de acabamento do veículo ecoinovador.
3. Se o requerente considerar que as informações referidas nos artigos 8.º e 9.º podem ser demonstradas sem a utilização de um veículo de referência e de um veículo ecoinovador, nos termos do n.º 1, o pedido deve incluir os dados necessários subjacentes a essa conclusão e uma metodologia que produza resultados equivalentes.

Artigo 6.º

Metodologia de ensaio

1. A metodologia de ensaio referida no artigo 4.º, n.º 2, alínea e), deve produzir resultados verificáveis, reprodutíveis e comparáveis. Deve ser capaz de demonstrar, de uma forma realista, os benefícios, em termos de emissões de CO₂, da tecnologia inovadora que tenham um forte significado estatístico e, quando pertinente, tomar em conta a interação com outras ecoinovações.
2. A Comissão publicará orientações para a elaboração das metodologias de ensaio aplicáveis a diversas tecnologias potencialmente inovadoras que satisfaçam os critérios referidos no n.º 1.

Artigo 7.º

Relatório de verificação

1. O relatório de verificação referido no artigo 4.º, n.º 2, alínea g), deve ser elaborado por uma entidade independente e certificada que não pode fazer parte da entidade requerente ou estar de alguma outra forma ligada a esta entidade.
2. Para efeitos do relatório de verificação, a entidade independente e certificada deve:
 - a) Verificar se são cumpridos os critérios de elegibilidade estabelecidos no artigo 2.º, n.º 2;
 - b) Verificar se as informações fornecidas em conformidade com o artigo 4.º, n.º 2, alínea f), cumprem os critérios estabelecidos no artigo 9.º;

- c) Verificar se a metodologia de ensaio referida no artigo 4.º, n.º 2, alínea e), é adequada para certificar as reduções de CO₂ decorrentes da tecnologia inovadora, no respeitante aos veículos pertinentes referidas no artigo 4.º, n.º 2, alínea d), e se satisfaz os requisitos mínimos estabelecidos no artigo 6.º, n.º 1;
- d) Verificar se a tecnologia inovadora é compatível com os requisitos pertinentes estabelecidos para a homologação do veículo;
- e) Declarar que a tecnologia em causa satisfaz o requisito estabelecido no n.º 1.

Para efeitos da alínea c), a entidade independente e certificada deve fornecer protocolos de ensaio estabelecidos para a verificação.

3. Para efeitos de certificação das reduções de CO₂ em conformidade com o artigo 11.º, a entidade independente e certificada deve, a pedido do fabricante, elaborar um relatório sobre a interação entre as várias ecoinovações instaladas num modelo, numa variante ou numa versão de veículo.

O relatório deve especificar as reduções de CO₂ decorrentes das várias ecoinovações, tomando em conta o impacto da interação.

4. O relatório de verificação pode ser limitado, a fim de incluir apenas os protocolos de ensaio referidos no n.º 2, segundo parágrafo, se o requerente basear o seu pedido em dados e hipóteses já aprovados pela Comissão ou incluídos nas orientações referidas no artigo 6.º, n.º 2.

Artigo 8.º

Demonstração das emissões de CO₂

1. Devem ser demonstradas as seguintes emissões de CO₂, no respeitante a um dado número de veículos representativos dos veículos específicos indicados em conformidade com o artigo 4.º, n.º 2, alínea d):

- a) Emissões de CO₂ do veículo de referência e do veículo ecoinovador com a tecnologia inovadora em funcionamento, resultantes da aplicação da metodologia referida no artigo 4.º, n.º 2, alínea e);
- b) Emissões de CO₂ do veículo de referência e do veículo ecoinovador com a tecnologia inovadora em funcionamento, resultantes da aplicação do ciclo de ensaios normalizado referido no artigo 12.º, n.º 2, alínea c), do Regulamento (UE) n.º 510/2011.

A demonstração das emissões de CO₂ em conformidade com o estabelecido no n.º 1, alíneas a) e b), deve ser efetuada em condições de ensaio que sejam idênticas em todos os ensaios.

2. As reduções totais de cada veículo correspondem à diferença entre as emissões demonstradas em conformidade com o disposto no n.º 1, primeiro parágrafo, alínea a).

Se se verificar uma diferença entre as emissões demonstradas em conformidade com o disposto no n.º 1, primeiro parágrafo, alínea b), essa diferença é deduzida do total das reduções demonstradas em conformidade com o disposto no n.º 1, primeiro parágrafo, alínea a).

Artigo 9.º

Crítérios de elegibilidade

1. A redução mínima obtida com a tecnologia inovadora deve ser de 1 g CO₂/km. Considera-se este limiar atingido quando as reduções totais decorrentes da tecnologia inovadora, ou do pacote de tecnologias inovadoras, demonstradas em conformidade com o artigo 8.º, n.º 2, forem iguais ou superiores a 1 g CO₂/km.

2. Se as reduções totais decorrentes de uma tecnologia inovadora não incluírem qualquer redução demonstrada no contexto do ciclo de ensaios normalizado realizado em conformidade com o artigo 8.º, n.º 2, considera-se que a tecnologia inovadora, ou pacote de tecnologias inovadoras, não é abrangida pelo ciclo de ensaios normalizado.

3. A descrição técnica da tecnologia inovadora referida no artigo 4.º, n.º 2, alínea b), deve fornecer os elementos necessários para demonstrar que o desempenho da tecnologia em termos de redução de CO₂ não depende de parâmetros de regulação, nem de opções, não controlados pelo requerente.

Se a descrição se basear em pressupostos, estes devem ser verificáveis e basear-se em dados estatísticos sólidos e independentes que corroborem esses pressupostos e a sua aplicabilidade em toda a União.

Artigo 10.º

Avaliação de um pedido de ecoinovação

1. Ao receber um pedido, a Comissão deve tornar pública a descrição sucinta da tecnologia inovadora e a metodologia de ensaio a que se refere o artigo 4.º, n.º 2, alínea c).

2. A Comissão deve avaliar o pedido e, no prazo de nove meses a contar da receção do pedido completo, aprovar comoecoinovação a tecnologia inovadora, juntamente com a metodologia de ensaio, exceto se forem apresentadas objeções quanto à elegibilidade da tecnologia ou à adequação da metodologia de ensaio.

A decisão de aprovar a tecnologia inovadora comoecoinovação deve especificar as informações necessárias para a certificação das reduções de CO₂ em conformidade com o disposto no artigo 11.º, sob reserva da aplicação de exceções ao direito de acesso do público aos documentos previstas no Regulamento (CE) n.º 1049/2001.

3. A Comissão pode exigir ajustamentos à metodologia de ensaio proposta ou a utilização de uma metodologia de ensaio aprovada diferente da proposta pelo requerente. O requerente deve ser consultado sobre o ajustamento proposto ou a escolha da metodologia de ensaio.

4. O período de avaliação pode ser prolongado por cinco meses se a Comissão considerar que, devido à complexidade da tecnologia inovadora e da respetiva metodologia de ensaio, ou à dimensão e ao teor do pedido, este não pode ser analisado de forma adequada no período de avaliação de nove meses.

A Comissão deve informar o requerente, no prazo de 40 dias a contar da data de receção do pedido, sobre o prolongamento do período de avaliação.

Artigo 11.º

Certificação das reduções de emissões de CO₂ decorrentes das ecoinovações

1. Os fabricantes que, para efeitos de cumprimento dos seus objetivos de emissões específicas, pretendam beneficiar de uma redução das suas emissões específicas médias de CO₂ por meio de reduções de CO₂ decorrentes de uma ecoinovação, devem solicitar a uma entidade homologadora, na aceção da Diretiva 2007/46/CE, um certificado de homologação CE do veículo equipado com a ecoinovação. O pedido de certificado deve, para além dos documentos com as informações necessárias indicadas no artigo 6.º da Diretiva 2007/46/CE, remeter para a decisão da Comissão que aprova a ecoinovação, em conformidade com o estabelecido no artigo 10.º, n.º 2.

2. As reduções de CO₂ certificadas decorrentes da ecoinovação, demonstradas em conformidade com o disposto no artigo 8.º, devem ser referidas separadamente, tanto nos documentos de homologação como nos certificados de conformidade de acordo com a Diretiva 2007/46/CE, com base nos ensaios efetuados por serviços técnicos referidos no artigo 11.º da mesma diretiva utilizando a metodologia de ensaio aprovada.

Não serão certificadas as reduções de CO₂ decorrentes de uma ecoinovação, no respeitante a um dado modelo, variante ou versão, que forem inferiores ao limiar estabelecido no artigo 9.º, n.º 1.

3. Se o veículo estiver equipado com mais de uma ecoinovação, as reduções de CO₂ devem ser demonstradas separadamente para cada ecoinovação, em conformidade com o procedimento previsto no artigo 8.º, n.º 1. As reduções totais de CO₂ para efeitos da certificação do veículo consistem na soma das reduções, determinadas, no respeitante a cada ecoinovação, em conformidade com o estabelecido no artigo 8.º, n.º 2.

4. Se não for possível excluir a interação entre as várias ecoinovações instaladas num veículo, em virtude da natureza claramente diferente das mesmas, o fabricante deve indicar esse facto no pedido apresentado à entidade homologadora e apresentar um relatório da entidade independente e certificada sobre o impacto da interação nas reduções resultantes das ecoinovações instaladas no veículo, conforme referido no artigo 7.º, n.º 3.

Se, devido a essa interação, as reduções totais, multiplicadas pelo número de ecoinovações, forem inferiores a 1 g CO₂/km, apenas são tidas em conta para fins do cálculo das reduções totais as reduções decorrentes dessas ecoinovações que atinjam o limiar fixado no artigo 9.º, n.º 1, de acordo com o estabelecido no n.º 3.

Artigo 12.º

Revisão das certificações

1. A Comissão assegurará que as certificações e as reduções de CO₂ atribuídas a veículos específicos sejam verificadas numa base *ad hoc*.

Caso a Comissão constate que existe uma diferença entre as reduções de CO₂ certificadas e as reduções por si verificadas utilizando as metodologias de ensaio pertinentes, deve notificar ao fabricante as suas conclusões.

O fabricante pode, no prazo de 60 dias a contar da receção da notificação, apresentar à Comissão provas que demonstrem a exatidão das reduções de CO₂ certificadas. A pedido da Comissão, deve ser apresentado o relatório respeitante à interação das várias ecoinovações, referido no artigo 7.º, n.º 3.

2. Se as provas referidas no n.º 1 não forem apresentadas no prazo indicado ou a Comissão considerar que as provas fornecidas não são satisfatórias, a Comissão pode decidir não ter em conta as reduções de CO₂ certificadas para fins do cálculo das emissões específicas médias desse fabricante relativas ao ano civil seguinte.
3. O fabricante cujas reduções de CO₂ certificadas deixarem de ser tidas em conta pode requerer uma nova certificação dos veículos em causa, em conformidade com o procedimento previsto no artigo 11.º.

Artigo 13.º

Divulgação de informações

Se o requerente solicitar que as informações apresentadas ao abrigo do presente regulamento sejam consideradas confidenciais, deve apresentar motivos que justifiquem a aplicação de uma das exceções previstas no artigo 4.º do Regulamento (CE) n.º 1049/2001.

Artigo 14.º

Entrada em vigor

O presente regulamento entra em vigor no vigésimo dia seguinte ao da sua publicação no *Jornal Oficial da União Europeia*.

O presente regulamento é obrigatório em todos os seus elementos e diretamente aplicável em todos os Estados-Membros.

Feito em Bruxelas, em 25 de abril de 2014.

Pela Comissão
O Presidente
José Manuel BARROSO
