

**REGLAMENTO DE EJECUCIÓN (UE) 2018/259 DE LA COMISIÓN****de 21 de febrero de 2018****por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 427/2014 con el fin de adaptarlo a la modificación del procedimiento de ensayo reglamentario y de simplificar los procedimientos administrativos de solicitud y certificación****(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de mayo de 2011, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los vehículos comerciales ligeros nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 12, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

- (1) El Procedimiento de Ensayo de Vehículos Ligeros Armonizado a Nivel Mundial (WLTP), establecido en el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión <sup>(2)</sup>, fue adoptado por la Comisión el 1 de junio de 2017. El WLTP sustituye al Nuevo Ciclo de Conducción Europeo (NEDC), establecido en el anexo XII del Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión <sup>(3)</sup>. A partir de 2021, el cumplimiento de los objetivos de emisión de CO<sub>2</sub> fijados en el Reglamento (UE) n.º 510/2011 se verificará sobre la base de las emisiones de CO<sub>2</sub> determinadas de conformidad con el WLTP. A partir de esa fecha, también debe determinarse en relación con el WLTP la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> debida a la ecoinnovación.
- (2) Para reflejar la modificación del procedimiento de ensayo reglamentario, y teniendo en cuenta el procedimiento de correlación de los valores de CO<sub>2</sub> del WLTP y los correspondientes valores de CO<sub>2</sub> del NEDC establecido en el Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión <sup>(4)</sup>, resulta necesario modificar el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014 de la Comisión <sup>(5)</sup>.
- (3) Con vistas a garantizar una transición fluida del NEDC al WLTP, debe ser posible presentar una solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación remitiéndose al NEDC hasta el 31 de diciembre de 2019, y remitiéndose al WLTP a partir de la entrada en vigor del presente Reglamento.
- (4) Aun cuando la Comisión ha concedido más de veinte aprobaciones de ecoinnovaciones, hasta 2017 el despliegue de estas tecnologías en la flota de vehículos de la Unión Europea por parte de los fabricantes ha sido bastante limitado. A fin de promover un despliegue más amplio de estas tecnologías y de obtener el mayor potencial de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos industriales ligeros, debería simplificarse el proceso de aprobación y certificación.
- (5) Es probable que rebajar el umbral de reducción de emisiones a 0,5 g CO<sub>2</sub>/km fomente un mayor despliegue de tecnologías innovadoras capaces de reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>. No obstante, con el fin de garantizar que estas reducciones se consiguen realmente, es fundamental determinarlas con gran exactitud. Es necesario, por lo tanto, evaluar y cuantificar la incertidumbre vinculada a los métodos utilizados para demostrar las reducciones y tener en cuenta dicha incertidumbre cuando la autoridad de aprobación certifica la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>. Conviene acompañar el cambio del umbral de reducción a la introducción del WLTP y, por consiguiente, que el nuevo umbral se aplique a efectos de las solicitudes presentadas remitiéndose al WLTP.

<sup>(1)</sup> DO L 145 de 31.5.2011, p. 1.

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).

<sup>(3)</sup> Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos (DO L 199 de 28.7.2008, p. 1).

<sup>(4)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) 2017/1153 de la Comisión, de 2 de junio de 2017, por el que se establece una metodología a fin de determinar los parámetros de correlación necesarios para reflejar el cambio en el procedimiento de ensayo reglamentario y por el que se modifica el Reglamento (UE) n.º 1014/2010 (DO L 175 de 7.7.2017, p. 679).

<sup>(5)</sup> Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014 de la Comisión, de 25 de abril de 2014, por el que se establece un procedimiento de aprobación y certificación de tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos comerciales ligeros, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 510/2011 del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 125 de 26.4.2014, p. 57).

- (6) Con el fin de demostrar la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, debe ser posible el ensayo de los componentes en aquellos casos en que la reducción no dependa del vehículo, con el fin de mejorar la exactitud y simplificar la determinación de la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>.
- (7) Para simplificar la certificación de la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub>, en la solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación el solicitante debe poder proponer, además de una metodología de ensayo detallada para determinar la reducción, un método de evaluación simplificado o una reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> predefinida. Cuando se utilicen dichos métodos simplificados o la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> predefinida, la reducción certificada por las autoridades de aprobación debe determinarse de forma conservadora, reflejando el nivel más bajo de reducción demostrado.
- (8) Una tecnología que lleve ya algún tiempo comercializándose de forma generalizada no puede considerarse innovadora a tenor del artículo 12 del Reglamento (UE) n.º 510/2011 y no debe admitirse como ecoinnovación. Para crear los incentivos adecuados, es conveniente, pues, sustituir el año de referencia de 2009 por un año de referencia dinámico como punto de partida para determinar el carácter innovador de una tecnología. El nuevo año de referencia dinámico debe aplicarse a las solicitudes presentadas a partir del 1 de enero de 2020.
- (9) Cuando la Comisión considere, sobre la base de la experiencia adquirida en la evaluación de una serie de tecnologías innovadoras de iguales características, que ha quedado demostrado satisfactoria y concluyentemente que dichas tecnologías reúnen los criterios de admisibilidad a que se refiere el artículo 12 del Reglamento (UE) n.º 510/2011, o cuando una tecnología innovadora no dependa de parámetros del vehículo específicos del fabricante, debe ser posible aprobar la tecnología innovadora como ecoinnovación mediante una decisión que brinde a todos los fabricantes la posibilidad de certificar la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> remitiéndose a dicha decisión, siempre que se cumplan las condiciones en ella estipuladas.
- (10) Algunas tecnologías innovadoras precisan de sólidas pruebas estadísticas que respalden los supuestos que figuran en la solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación y los parámetros propuestos en la metodología de ensayo. Con el fin de disponer de series de datos lo más amplias posible, debe preverse que un grupo de fabricantes o proveedores pueda presentar una solicitud conjunta. En tal caso, el grupo debe tener la posibilidad de presentar una solicitud que incluya varios informes de verificación, cuando ello sea necesario por razones de competencia o de confidencialidad.
- (11) Con el fin de garantizar que las reducciones certificadas de CO<sub>2</sub> utilizadas por los fabricantes a efectos del cumplimiento de los objetivos sean correctas, es conveniente que la Comisión, en caso de que detecte o se le comunique alguna desviación o incoherencia en la metodología de ensayo o en la tecnología innovadora que pueda afectar al nivel de las reducciones certificadas, esté en situación de reaccionar rápidamente y notificarlo a los fabricantes.
- (12) La experiencia muestra que puede ser necesario ajustar las metodologías de ensayo establecidas en las decisiones por las que se aprueba una ecoinnovación, en particular para tener en cuenta los avances técnicos o para hacer extensiva la decisión de aprobación a una gama de vehículos más amplia. Por tanto, debe ser posible que tanto el solicitante original como la Comisión pongan en marcha una modificación de dichas decisiones.
- (13) Procede, por tanto, modificar en consecuencia el Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014.
- (14) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité del Cambio Climático.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### *Artículo 1*

El Reglamento de Ejecución (UE) n.º 427/2014 queda modificado como sigue:

1) El artículo 2 se modifica como sigue:

a) en el apartado 2, la primera frase se sustituye por el texto siguiente:

«2. Podrá presentarse una solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación con arreglo al presente Reglamento siempre que se cumplan las siguientes condiciones»;

b) en el apartado 2, la letra a) se sustituye por el texto siguiente:

«a) se instaló, como máximo, en el 3 % de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en 2009 en el caso de las solicitudes presentadas hasta el 31 de diciembre de 2019 o, como máximo, en el 3 % de todos los vehículos comerciales ligeros nuevos matriculados en el año n-4, siendo n el año de solicitud, en el caso de las solicitudes presentadas a partir del 1 de enero de 2020;»;

c) se añade el apartado 4 siguiente:

«4. Podrá presentarse una solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación haciendo referencia al procedimiento de ensayo estándar con arreglo a lo siguiente:

a) al Nuevo Ciclo de Conducción Europeo a que se refiere el anexo XII del Reglamento (CE) n.º 692/2008 hasta el 31 de diciembre de 2019;

b) al Procedimiento de Ensayo de Vehículos Ligeros Armonizado a Nivel Mundial a que se refiere el Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión (\*) a partir del 14 de marzo de 2018.

(\*) Reglamento (UE) 2017/1151 de la Comisión, de 1 de junio de 2017, que complementa el Reglamento (CE) n.º 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, sobre la homologación de tipo de los vehículos de motor por lo que se refiere a las emisiones procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros (Euro 5 y Euro 6) y sobre el acceso a la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos, modifica la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y los Reglamentos (CE) n.º 692/2008 y (UE) n.º 1230/2012 de la Comisión y deroga el Reglamento (CE) n.º 692/2008 de la Comisión (DO L 175 de 7.7.2017, p. 1).».

2) El artículo 3 se modifica como sigue:

a) el punto 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3) “solicitante”, el fabricante o proveedor, o grupo de fabricantes o proveedores, que presenta una solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación;»;

b) el punto 6 se sustituye por el texto siguiente:

«6) “demandante”, el fabricante o proveedor, o grupo de fabricantes o proveedores, que presenta una demanda de modificación de una decisión por la que se aprueba una tecnología innovadora como ecoinnovación;».

3) El artículo 4 se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 4

**Solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación;**

b) el apartado 2 se modifica como sigue:

i) la frase introductoria se sustituye por el texto siguiente:

«2. Las solicitudes de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación deberán incluir lo siguiente:»;

ii) la letra e) se sustituye por el texto siguiente:

«e) la metodología que va a utilizarse para demostrar la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> que propicia la tecnología innovadora, incluida una referencia al procedimiento de ensayo estándar de conformidad con el artículo 2, apartado 4, o, si la metodología ya ha recibido la aprobación de la Comisión, una referencia a la metodología aprobada;»;

iii) se inserta la letra e bis) siguiente:

«e bis) cuando proceda, y además de la metodología a que se refiere la letra e), un método simplificado para evaluar la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> que debe certificarse o los valores predefinidos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> que se utilizarán a efectos de la certificación de todos los vehículos equipados con la tecnología innovadora;»;

iv) en la letra f), los incisos i) y ii) se sustituyen por el texto siguiente:

- «i) que la reducción de emisiones propiciada por la tecnología innovadora determinada con arreglo a las letras e) y, cuando proceda, e bis) se ajusta al umbral correspondiente especificado en el artículo 9, apartado 1, teniendo en cuenta el eventual deterioro de la tecnología a lo largo del tiempo,
- ii) que la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de la tecnología innovadora no está cubierta, o lo está solo parcialmente, por el procedimiento estándar de ensayo de medición del CO<sub>2</sub> a que se refiere el artículo 12, apartado 2, letra c), del Reglamento (UE) n.º 510/2011, y según se especifica en el artículo 2, apartado 4, del presente Reglamento»,

v) en la letra f), se añade el inciso iv) siguiente:

- «iv) que en el caso de la letra e bis) del presente artículo, el valor de reducción del CO<sub>2</sub> que deba atribuirse a un vehículo en el momento de la certificación utilizando el método de evaluación simplificado, o mediante los valores predefinidos de reducción del CO<sub>2</sub> a que se hace referencia en la letra e bis), es inferior o igual a la reducción de emisiones propiciada por la tecnología innovadora determinada utilizando la metodología de ensayo a que se refiere la letra e), incluida cualquier posible interacción con otras ecoinnovaciones aprobadas».

4) El artículo 5 se modifica como sigue:

a) el título se sustituye por el texto siguiente:

«Artículo 5

**Situación de referencia y ecoinnovación»;**

b) en el apartado 1, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:

- «a) el vehículo ecoinnovador en el que va a instalarse la tecnología innovadora, o, cuando proceda, la tecnología innovadora como componente autónomo;
- b) un vehículo de referencia en el que no se instalará la tecnología innovadora, pero que en todos los demás aspectos sea idéntico al vehículo ecoinnovador o, cuando proceda, la tecnología de referencia como componente autónomo.»;

c) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Si el solicitante considera que la información a que se refieren los artículos 8 y 9 puede demostrarse por otros medios distintos de los contemplados en el apartado 1 del presente artículo, la solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación incluirá los detalles necesarios para justificar esta conclusión, así como una metodología que arroje resultados equivalentes.»;

d) se añade el apartado 4 siguiente:

«4. Cuando la solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación se efectúe remitiéndose al WLTP con arreglo al artículo 2, apartado 4, letra b), el vehículo de referencia deberá ser el vehículo dentro de la familia de interpolación o la familia de matrices de resistencia al avance que represente el caso más desfavorable posible a fin de demostrar las reducciones de la ecoinnovación.

En el caso a que se refieren el segundo párrafo del punto 1.2.3.1 del subanexo 6 o el punto 3.2.3.1 del subanexo 7 del anexo XXI del Reglamento (UE) 2017/1151, el vehículo de referencia deberá ser el vehículo de ensayo H.

La elección del vehículo de referencia deberá estar respaldada por pruebas estadísticas sólidas e independientes sobre la base de las cuales puedan formularse hipótesis verificables sobre la adecuación y representatividad del vehículo de referencia.».

5) El artículo 7 se modifica como sigue:

a) se inserta el apartado 1 bis siguiente:

«1 bis. Cuando el solicitante sea un grupo de fabricantes o proveedores, serán de aplicación las siguientes condiciones:

- a) el organismo independiente y certificado llevará a cabo las verificaciones a que se refiere el apartado 2, letras a) a e), en relación con cada uno de los miembros del grupo solicitante, cuando proceda, en función del contenido de la solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación;
- b) cuando resulte oportuno por motivos de confidencialidad o competencia, los miembros del grupo solicitante podrán facilitar varios informes de verificación para diferentes conjuntos de datos en apoyo de la misma solicitud.»;

- b) el apartado 2 se modifica como sigue:
- i) en el primer párrafo, se inserta la letra c bis) siguiente:  
«c bis) verificará, en el caso del artículo 4, apartado 2, letra e bis), que el método de evaluación simplificado o los valores predefinidos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> a que se refiere dicha letra resultan adecuados para certificar la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> para los vehículos a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra d), y cumple los requisitos mínimos establecidos en el artículo 4, apartado 2, letra f), inciso iv);»;
  - ii) el último párrafo se sustituye por el texto siguiente:  
«A efectos de las letras c) y c bis), el organismo independiente y certificado facilitará los protocolos de ensayo establecidos para la verificación.»;
- c) en el apartado 3, el párrafo primero se sustituye por el texto siguiente:  
«3. A efectos de la certificación de la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de conformidad con el artículo 11, el organismo independiente y certificado elaborará, a petición del fabricante, un informe sobre la interacción entre varias ecoinnovaciones instaladas en un tipo, variante o versión de vehículo y, cuando proceda, familia de interpolación.»;
- d) se suprime el apartado 4.
- 6) El artículo 8 se modifica como sigue:
- a) en el apartado 1, las letras a) y b) se sustituyen por el texto siguiente:
    - «a) las emisiones de CO<sub>2</sub> del vehículo de referencia y del vehículo ecoinnovador con la tecnología innovadora en funcionamiento, resultantes de la aplicación de la metodología a que se refiere el artículo 4, apartado 2, letra e), y, en su caso, la aplicación del método de evaluación simplificado a que se refiere la letra e bis) de tal artículo;
    - b) las emisiones de CO<sub>2</sub> del vehículo de referencia y del vehículo ecoinnovador con la tecnología innovadora en funcionamiento, resultantes de la aplicación del procedimiento de ensayo estándar especificado con arreglo al artículo 2, apartado 4, letras a) o b).»;
  - b) en el apartado 2 se añade el párrafo siguiente:  
«En el caso de las solicitudes de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación por referencia al artículo 2, apartado 4, letra b), deberá evaluarse y cuantificarse la incertidumbre a efectos de determinar la reducción. La incertidumbre cuantificada se deducirá de la reducción total de emisiones.»;
  - c) se añade el apartado 3 siguiente:  
«3. En el caso de los valores predefinidos de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> propuestos con arreglo al artículo 4, apartado 2, letra e bis), dichos valores se fijarán en un nivel igual o inferior a la reducción total determinada de conformidad con el apartado 2.».
- 7) El artículo 9 se modifica como sigue:
- a) el apartado 1 se sustituye por el texto siguiente:  
«1. La reducción mínima que se consiga con arreglo al artículo 8, apartado 2, mediante la tecnología innovadora será:
    - a) 1 g de CO<sub>2</sub>/km en el caso de una solicitud presentada por referencia al artículo 2, apartado 4, letra a);
    - b) 0,5 g de CO<sub>2</sub>/km en el caso de una solicitud presentada por referencia al artículo 2, apartado 4, letra b).»;
  - b) en el apartado 2, las palabras «ciclo de ensayos estándar» se sustituyen por «procedimiento de prueba estándar».
- 8) El título del artículo 10 se sustituye por el texto siguiente:  
«Artículo 10  
**Evaluación de una solicitud de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación».**

9) El artículo 11 se modifica como sigue:

a) el apartado 2 se sustituye por el texto siguiente:

«2. La reducción certificada de emisiones de CO<sub>2</sub> conseguida gracias a la ecoinnovación demostrada de conformidad con la correspondiente decisión de aprobar la tecnología innovadora como ecoinnovación se especificará por separado tanto en la documentación de la homologación de tipo como en el certificado de conformidad previstos en la Directiva 2007/46/CE, basándose en los ensayos realizados por los servicios técnicos a que se refiere el artículo 11 de esa Directiva utilizando la metodología de ensayo aprobada.

A reserva de los requisitos de la decisión de aprobación, la incertidumbre cuantificada a que se refiere el artículo 8, apartado 2, se deducirá de la reducción total de emisiones que se certifique. Si la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> conseguida con una ecoinnovación en un tipo, variante, versión y, cuando proceda, familia de interpolación específicos se sitúa por debajo del umbral correspondiente previsto en el artículo 9, apartado 1, dicha reducción no se certificará.

En caso de que en la decisión de aprobación se especifiquen reducciones de emisiones de CO<sub>2</sub> predefinidas determinadas de conformidad con el artículo 4, apartado 2, letra e bis), podrá inscribirse directamente en la documentación de homologación de tipo el correspondiente valor predefinido de reducción del CO<sub>2</sub>, siempre y cuando la autoridad de aprobación esté en condiciones de confirmar que el vehículo está equipado con la tecnología de acuerdo con las especificaciones de la decisión de aprobación.»;

b) en el párrafo segundo del apartado 4, el valor «1 g CO<sub>2</sub>/km» se sustituye por «0,5 g de CO<sub>2</sub>/km».

10) El artículo 12 se modifica como sigue:

a) en el apartado 1 se inserta el párrafo siguiente tras el párrafo segundo:

«La Comisión podrá también, cada vez que descubra o se le comuniquen desviaciones o incoherencias en la metodología de ensayo o en la tecnología innovadora en comparación con los datos que había recibido en el marco de la solicitud de aprobación de la tecnología innovadora como ecoinnovación, notificar tal extremo al fabricante.»;

b) el apartado 3 se sustituye por el texto siguiente:

«3. Un fabricante cuya reducción certificada de las emisiones de CO<sub>2</sub> deje de tenerse en cuenta podrá solicitar una nueva certificación de los vehículos afectados de conformidad con el procedimiento previsto en el artículo 11 o, en su caso, presentar una solicitud de modificación de la decisión de aprobación, de conformidad con el artículo 12 bis, que irá acompañada por las pruebas necesarias para confirmar la adecuación de la metodología de ensayo y el nivel de reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> propiciado por la tecnología innovadora.».

11) Se inserta el artículo 12 bis siguiente:

«Artículo 12 bis

#### **Modificación de una decisión de aprobación de una tecnología innovadora como ecoinnovación**

1. Un fabricante o proveedor, incluido el solicitante original, podrá presentar a la Comisión una demanda de modificación de una decisión de aprobación existente. La demanda y todos los documentos justificativos se presentarán también por correo electrónico o mediante soporte de datos electrónico o se cargarán en un servidor gestionado por la Comisión. En la demanda presentada por escrito se incluirá una lista de todos los documentos justificativos.

2. Junto con la demanda de modificación se facilitarán la información y los elementos de prueba siguientes:

a) los datos de contacto del demandante;

b) la referencia de la decisión de aprobación que debe modificarse;

c) una descripción de las modificaciones propuestas, incluyendo un resumen de dicha descripción;

d) pruebas que demuestren la necesidad y adecuación de las modificaciones;

e) pruebas que demuestren que la reducción de emisiones propiciada por la tecnología innovadora determinada utilizando la metodología de ensayo modificada o, en su caso, el método de evaluación simplificada nuevo o modificado o la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> predefinida se ajusta al umbral correspondiente especificado en el artículo 9, apartado 1, teniendo en cuenta el eventual deterioro de la tecnología a lo largo del tiempo;

f) un informe de validación específico realizado por un organismo independiente y certificado que acredite lo siguiente:

— la metodología de ensayo modificada cumple los requisitos establecidos en el artículo 6, apartado 1, así como, en su caso, los requisitos establecidos en el artículo 4, apartado 2, letra f), inciso iv),

- la reducción de emisiones propiciada por la tecnología innovadora determinada utilizando la metodología de ensayo modificada o, en su caso, el método de evaluación simplificada nuevo o modificado o la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> predefinida se ajusta al umbral correspondiente especificado en el artículo 9, apartado 1, teniendo en cuenta el eventual deterioro de la tecnología a lo largo del tiempo.

3. Al recibir la demanda de modificación, la Comisión publicará la descripción resumida de las modificaciones propuestas a que se refiere el apartado 2, letra c).

4. La Comisión evaluará la demanda de modificación y, en un plazo de nueve meses a partir de la recepción de una demanda completa, modificará la decisión de aprobación, a menos que se planteen objeciones con respecto a la idoneidad de las modificaciones propuestas.

En la decisión de aprobación modificada se especificará, cuando resulte necesario, su aplicabilidad y la información requerida para la certificación de la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> de conformidad con el artículo 11 del presente Reglamento, a reserva de la aplicación de las excepciones al derecho de acceso público a documentos especificadas en el Reglamento (CE) n.º 1049/2001.

5. La Comisión podrá exigir adaptaciones de las modificaciones propuestas. En tal caso, la Comisión consultará al demandante, así como a otras partes interesadas pertinentes, incluido el solicitante original de la aprobación de la tecnología innovadora como ecoinnovación, sobre las modificaciones propuestas y, en su caso, tendrá en cuenta las observaciones recibidas.

6. El período de evaluación podrá prorrogarse cinco meses si la Comisión considera que, debido a la complejidad de la tecnología innovadora y de la metodología de ensayo modificada que la acompaña, o debido al volumen y al contenido de la demanda de modificación, esta no puede evaluarse adecuadamente en el plazo de nueve meses.

Si va a prorrogarse el período de evaluación, la Comisión informará de ello al demandante en un plazo de cuarenta días tras la recepción de la demanda.

7. La Comisión podrá en cualquier momento modificar una decisión de aprobación por propia iniciativa, en particular para tener en cuenta el progreso técnico. La Comisión consultará al solicitante original de la aprobación de la tecnología innovadora como ecoinnovación y a las demás partes interesadas pertinentes sobre las modificaciones que esté estudiando y, en su caso, tendrá en cuenta las observaciones recibidas.».

## Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 21 de febrero de 2018.

Por la Comisión  
El Presidente  
Jean-Claude JUNCKER