

## II

(Actos no legislativos)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO (UE) N° 195/2013 DE LA COMISIÓN

de 7 de marzo de 2013

**por el que se modifican la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y el Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión en lo relativo a las tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de turismos y vehículos comerciales ligeros**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (CE) n° 715/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2007, 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 <sup>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 4, apartado 4, su artículo 5, apartado 3, y su artículo 8,

Vista la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de septiembre de 2007, por la que se crea un marco para la homologación de los vehículos de motor y de los remolques, sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a dichos vehículos (Directiva marco) <sup>(2)</sup>, y, en particular, su artículo 39, apartado 2,

Considerando lo siguiente:

(1) Mediante el Reglamento (UE) n° 171/2013 <sup>(3)</sup>, la Comisión modificó la Directiva 2007/46/CE y el Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y modifica el Reglamento (CE) n° 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 <sup>(4)</sup> en lo relativo a las tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> procedentes de turismos y vehículos comerciales ligeros. Dicho Reglamento modificó los modelos de los documentos correspondientes utilizados en el proceso de homologación de tipo. En consecuencia, los Estados miembros deben disponer de un plazo adecuado

para poder adaptar tales documentos. Por razones de seguridad jurídica y de claridad, procede sustituir el Reglamento (CE) n° 171/2013.

- (2) El Reglamento (CE) n° 715/2007 establece requisitos técnicos comunes para la homologación de tipo de los vehículos de motor y de las piezas de recambio por lo que se refiere a sus emisiones y establece normas sobre la conformidad en circulación, la durabilidad de los dispositivos de control de la contaminación, los sistemas de diagnóstico a bordo (DAB), la medición del consumo de carburante y la accesibilidad de la información relativa a la reparación y el mantenimiento de los vehículos.
- (3) El Reglamento (CE) n° 692/2008 establece las disposiciones administrativas a efectos de verificar la conformidad de los vehículos con respecto a las emisiones de CO<sub>2</sub> y los requisitos para la medición de las emisiones de CO<sub>2</sub> y del consumo de combustible.
- (4) El Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(5)</sup> determina normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Unión para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros, y el Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011 de la Comisión <sup>(6)</sup> establece un procedimiento de aprobación y certificación de tecnologías innovadoras para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de dichos turismos nuevos.
- (5) Para tener en cuenta la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> obtenida con el uso de tecnologías innovadoras al calcular el objetivo de reducción de CO<sub>2</sub> específico de cada fabricante con arreglo al artículo 12, apartado 1, del Reglamento (CE) n° 443/2009 y hacer posible un seguimiento eficaz de la reducción específica de emisiones de CO<sub>2</sub> de cada vehículo, los vehículos equipados con innovaciones deben ser certificados como tales en el marco de su homologación de tipo como vehículos y la reducción total de emisiones debe especificarse en el certificado de conformidad.

<sup>(1)</sup> DO L 171 de 29.6.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> DO L 263 de 9.10.2007, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 55 de 27.2.2013, p. 9.

<sup>(4)</sup> DO L 199 de 28.7.2008, p. 1.

<sup>(5)</sup> DO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

<sup>(6)</sup> DO L 194 de 26.7.2011, p. 19.

- (6) A tal fin, es necesario proporcionar a las autoridades de homologación los datos adecuados para certificar vehículos equipados con ecoinnovaciones e incluir información sobre la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> gracias a las ecoinnovaciones entre los datos representativos de un tipo, una variante o una versión de vehículo específicos.
- (7) Por consiguiente, es necesario modificar los modelos de los documentos correspondientes que se han estado utilizando en el proceso de homologación de tipo.
- (8) El Reglamento (CE) n° 715/2007 y el Reglamento (CE) n° 595/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de junio de 2009, relativo a la homologación de los vehículos de motor y los motores en lo concerniente a las emisiones de los vehículos pesados (Euro VI) y al acceso a la información sobre reparación y mantenimiento de vehículos y por el que se modifica el Reglamento (CE) n° 715/2007 y la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 80/1269/CEE, 2005/55/CE y 2005/78/CE <sup>(1)</sup>, introdujeron nuevos requisitos de información para los ensayos que tienen por objeto las emisiones contaminantes. Por tanto, debe incorporarse la información pertinente al sistema establecido por la Directiva 2007/46/CE.
- (9) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2007/46/CE y el Reglamento (CE) n° 692/2008 en consecuencia.
- (10) Las medidas previstas en el presente Reglamento se ajustan al dictamen del Comité Técnico sobre Vehículos de Motor.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

1. Los anexos I y IX de la Directiva 2007/46/CE quedan modificados con arreglo al anexo I del presente Reglamento.
2. El anexo VIII de la Directiva 2007/46/CE se sustituye por el texto del anexo II del presente Reglamento.

#### Artículo 2

Los anexos I y XII del Reglamento (CE) n° 692/2008 quedan modificados con arreglo al anexo III del presente Reglamento.

#### Artículo 3

Queda derogado el Reglamento (UE) n° 171/2013.

#### Artículo 4

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 1 de julio de 2013.

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

Hecho en Bruselas, el 7 de marzo de 2013.

Por la Comisión  
El Presidente  
José Manuel BARROSO

<sup>(1)</sup> DO L 188 de 18.7.2009, p. 1.

## ANEXO I

Los anexos I y IX de la Directiva 2007/46/CE quedan modificados como sigue:

1) El anexo I queda modificado como sigue:

a) se insertan las siguientes entradas 3.5.6, 3.5.6.1, 3.5.6.2 y 3.5.6.3:

«3.5.6. Vehículo equipado con una ecoinnovación a tenor de lo dispuesto en el artículo 12 del Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*) y en el Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011 de la Comisión (\*\*): sí/no <sup>(1)</sup>

3.5.6.1. Tipo/variante/versión del vehículo de referencia contemplado en el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011 (si procede): .....

3.5.6.2. Existencia de interacciones entre diversas ecoinnovaciones: sí/no <sup>(1)</sup>

3.5.6.3. Datos sobre las emisiones en relación con el uso de ecoinnovaciones (repítase el cuadro por cada combustible de referencia sometido a ensayo) <sup>(w1)</sup>

Decisión de aprobación de la ecoinnovación <sup>(w2)</sup>	Código de la ecoinnovación <sup>(w3)</sup>	1. Emisiones de CO <sub>2</sub> del vehículo de referencia (g/km)	2. Emisiones de CO <sub>2</sub> del vehículo ecoinnovador (g/km)	3. Emisiones de CO <sub>2</sub> del vehículo de referencia en el ciclo de ensayos del tipo 1 <sup>(w4)</sup>	4. Emisiones de CO <sub>2</sub> del vehículo ecoinnovador en el ciclo de ensayos del tipo 1 (= 3.5.1.3)	5. Factor de utilización (FU), es decir, parte del tiempo en que se usa la tecnología en condiciones normales de funcionamiento	Reducción de emisiones de CO <sub>2</sub> ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x							
<b>Reducción total de las emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) <sup>(w5)</sup></b>							

(\*) DO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

(\*\*) DO L 194 de 26.7.2011, p. 19.»;

b) se añaden las siguientes notas explicativas:

«<sup>(w)</sup> Ecoinnovaciones.

<sup>(w1)</sup> Amplíese el cuadro en caso necesario añadiendo una fila por cada ecoinnovación.

<sup>(w2)</sup> Número de la Decisión de la Comisión por la que se aprueba la ecoinnovación.

<sup>(w3)</sup> Código asignado en la Decisión de la Comisión por la que se aprueba la ecoinnovación.

<sup>(w4)</sup> Previa acuerdo de la autoridad de homologación de tipo, este valor será el proporcionado por la metodología de modelización si se aplica una metodología de modelización en lugar del ciclo de ensayo del tipo 1.

<sup>(w5)</sup> Suma de las reducciones de emisiones de CO<sub>2</sub> obtenidas con cada ecoinnovación.».

2) El anexo IX queda modificado como sigue:

a) se insertan las siguientes entradas 3, 3.1 y 3.2 en la entrada 49 de la parte I, cara 2 [Categoría de vehículos M<sub>1</sub> (vehículos completos y completados)] del modelo de certificado de conformidad CE:

«3. Vehículo equipado con ecoinnovaciones: sí/no <sup>(1)</sup>

3.1. Código general de las ecoinnovaciones <sup>(P1)</sup>: .....

3.2. Reducción total de las emisiones de CO<sub>2</sub> obtenida con las ecoinnovaciones <sup>(P2)</sup> (repítase por cada combustible de referencia sometido a ensayo): ..... »;

b) en las notas explicativas relativas al anexo IX se añaden las siguientes notas:

«<sup>(P)</sup> Ecoinnovaciones.

<sup>(P1)</sup> El código general de las ecoinnovaciones constará de los siguientes elementos, separados por espacios en blanco:

- código de la autoridad de homologación que figura en el anexo VII,
- código individual de cada una de las ecoinnovaciones instaladas en el vehículo, por orden cronológico de las decisiones de aprobación de la Comisión.

(Por ejemplo, el código general de tres ecoinnovaciones aprobadas cronológicamente como 10, 15 y 16 y montadas en un vehículo certificado por la autoridad alemana de homologación de tipo será: "e1 10 15 16").

<sup>(P2)</sup> Suma de las reducciones de emisiones de CO<sub>2</sub> obtenidas con cada ecoinnovación.».

---

## ANEXO II

## «ANEXO VIII

## RESULTADOS DE LOS ENSAYOS

(Deberá cumplimentarlos la autoridad de homologación de tipo y adjuntarlos al certificado de homologación CE del tipo de vehículo.)

En cada caso, la información deberá precisar a qué variante o versión se aplicará. No podrá haber más de un resultado por versión. Sin embargo, se admite una combinación de varios resultados por versión indicando cuál es el caso más desfavorable. En este último caso, una nota a pie de página especificará que en los puntos que llevan un asterisco (\*) solo se indica el peor resultado obtenido.

## 1. Resultado de los ensayos sobre el nivel de ruido

Número del acto reglamentario de base y de la última modificación del mismo aplicable a la homologación. En caso de un acto reglamentario con dos o más fases de aplicación, indíquese también la fase de aplicación:

Variante/versión:	...	...	...
En marcha [dB(A)/E]:	...	...	...
Parado [dB(A)/E]:	...	...	...
a (min <sup>-1</sup> ):	...	...	...

## 2. Resultados de los ensayos sobre las emisiones de escape

## 2.1. Emisiones de los vehículos de motor sometidos a ensayo con el procedimiento aplicable a los vehículos ligeros

Indíquese la última versión del acto reglamentario aplicable a la homologación. En caso de un acto reglamentario con dos o más fases de aplicación, indíquese también la fase de aplicación:

Combustible(s) <sup>(e)</sup> ..... (gasóleo, gasolina, GLP, GN o bicomcombustibles: mezcla gasolina/GN, GLP o flexifuel: gasolina/etanol, GN/H<sub>2</sub>GN, etc.)

2.1.1. Ensayo del tipo 1 <sup>(b)</sup> <sup>(c)</sup> (emisiones del vehículo en el ciclo de ensayo tras arranque en frío):

Variante/versión:	...	...	...
CO (mg/km)	...	...	...
HCT (mg/km)	...	...	...
HCNM (mg/km)	...	...	...
NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
HCT + NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
Masa de material particulado (MP) (mg/km)	...	...	...
Número de partículas (P) (#/km) <sup>(1)</sup>	...	...	...

2.1.2. Ensayo del tipo 2 <sup>(b)</sup> <sup>(c)</sup> (datos sobre las emisiones exigidos en la homologación de tipo a efectos de inspección técnica):

Tipo 2, ensayo al ralentí bajo:

Variante/versión:	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...

Velocidad del motor ( $\text{min}^{-1}$ )	...	...	...
Temperatura del aceite del motor ( $^{\circ}\text{C}$ )	...	...	...

Tipo 2, ensayo al ralentí alto:

Variante/versión:	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...
Valor Lambda	...	...	...
Velocidad del motor ( $\text{min}^{-1}$ )	...	...	...
Temperatura del aceite del motor ( $^{\circ}\text{C}$ )	...	...	...

2.1.3. Ensayo del tipo 3 (emisión de gases del cárter): .....

2.1.4. Ensayo del tipo 4 (emisiones por evaporación): .....g/ensayo

2.1.5. Ensayo del tipo 5 (durabilidad de los dispositivos de control anticontaminación):

— Distancia de envejecimiento recorrida (km) (por ejemplo, 160 000 km): .....

— Factor de deterioro FD: calculado/fijo (<sup>2</sup>)

— Valores:

Variante/versión:	...	...	...
CO	...	...	...
HCT	...	...	...
HCNM	...	...	...
NO <sub>x</sub>	...	...	...
HCT + NO <sub>x</sub>	...	...	...
Masa de material particulado (MP)	...	...	...
Número de partículas (P) ( <sup>1</sup> )	...	...	...

2.1.6. Ensayo del tipo 6 (emisiones medias a baja temperatura ambiente):

Variante/versión:	...	...	...
CO (g/km)	...	...	...
HCT (g/km)	...	...	...

2.1.7. DAB: sí/no (<sup>2</sup>)

2.2. Emisiones de motores sometidos a ensayo con arreglo al procedimiento para los vehículos pesados.

Indíquese la última versión del acto reglamentario aplicable a la homologación. En caso de un acto reglamentario con dos o más fases de aplicación, indíquese también la fase de aplicación: ...

Combustible(s) (<sup>a</sup>) ..... (gasóleo, gasolina, GLP, GN, etanol, etc.)

2.2.1. Resultados del ensayo ESC <sup>(1)</sup> <sup>(f)</sup>

Variante/versión:	...	...	...
HCT (mg/kWh)	...	...	...
HCT (mg/kWh)	...	...	...
NO <sub>x</sub> (mg/kWh)	...	...	...
NH <sub>3</sub> (ppm) <sup>(1)</sup>	...	...	...
MP (masa, mg/kWh)	...	...	...
MP (número, #/kWh) <sup>(1)</sup>	...	...	...

2.2.2. Resultado del ensayo ELR <sup>(1)</sup>

Variante/versión:	...	...	...
Valor de humos:... m <sup>-1</sup>	...	...	...

2.2.3. Resultado del ensayo ETC <sup>(e)</sup> <sup>(f)</sup>

Variante/versión:	...	...	...
HCT (mg/kWh)	...	...	...
HCT (mg/kWh)	...	...	...
HCNM (mg/kWh) <sup>(1)</sup>	...	...	...
CH <sub>4</sub> (mg/kWh) <sup>(1)</sup>	...	...	...
NO <sub>x</sub> (mg/kWh)	...	...	...
NH <sub>3</sub> (ppm) <sup>(1)</sup>	...	...	...
MP (masa, mg/kWh)	...	...	...
MP (número, #/kWh) <sup>(1)</sup>	...	...	...

2.2.4. Ensayo en régimen de ralentí <sup>(1)</sup>

Variante/versión:	...	...	...
CO (% vol.)	...	...	...
Valor Lambda <sup>(1)</sup>	...	...	...
Velocidad del motor (min <sup>-1</sup> )	...	...	...
Temperatura del aceite del motor (°C)	...	...	...

## 2.3. Humos diésel

Indíquese la última versión del acto reglamentario aplicable a la homologación. En caso de un acto reglamentario con dos o más fases de aplicación, indíquese también la fase de aplicación:

## 2.3.1. Resultados de los ensayos en aceleración libre

Variante/versión:	...	...	...
Valor corregido del coeficiente de absorción (m <sup>-1</sup> )	...	...	...
Velocidad del motor al ralentí normal	...	...	...
Velocidad máxima del motor	...	...	...
Temperatura del aceite (mín./máx.)	...	...	...

3. Resultados de los ensayos sobre las emisiones de CO<sub>2</sub>, el consumo de combustible o de energía eléctrica y la autonomía eléctrica

Número del acto reglamentario de base y de la última versión del mismo aplicable a la homologación:

3.1. Motores de combustión interna, incluidos los vehículos eléctricos híbridos no recargables desde el exterior <sup>(1)</sup> <sup>(d)</sup>

Variante/versión:	...	...	...
Emisiones de CO <sub>2</sub> en masa (ciclo urbano) (g/km)	...	...	...
Emisiones de CO <sub>2</sub> en masa (en carretera) (g/km)	...	...	...
Emisiones de CO <sub>2</sub> en masa (ciclo mixto) (g/km)	...	...	...
Consumo de combustible (ciclo urbano) (l/100 km) <sup>(g)</sup>	...	...	...
Consumo de combustible (en carretera) (l/100 km) <sup>(g)</sup>	...	...	...
Consumo de combustible (ciclo mixto) (l/100 km) <sup>(g)</sup>	...	...	...

3.2. Vehículos eléctricos híbridos recargables desde el exterior <sup>(1)</sup>

Variante/versión:	...	...	...
Emisiones de CO <sub>2</sub> en masa (condición A, ciclo mixto) (g/km)	...	...	...
Emisiones de CO <sub>2</sub> en masa (condición B, ciclo mixto) (g/km)	...	...	...
Emisión de CO <sub>2</sub> en masa (ponderada, ciclo mixto) (g/km)	...	...	...
Consumo de combustible (condición A, ciclo mixto) (l/100 km) <sup>(g)</sup>	...	...	...
Consumo de combustible (condición B, ciclo mixto) (l/100 km) <sup>(g)</sup>	...	...	...
Consumo de combustible (ponderado, ciclo mixto) (l/100 km) <sup>(g)</sup>	...	...	...
Consumo de energía eléctrica (condición A, ciclo mixto) (Wh/km)	...	...	...
Consumo de energía eléctrica (condición B, ciclo mixto) (Wh/km)	...	...	...
Consumo de energía eléctrica (ponderado, ciclo mixto) (Wh/km)	...	...	...
Autonomía eléctrica pura (km)	...	...	...

3.3. Vehículos eléctricos puros <sup>(1)</sup>

Variante/versión:	...	...	...
Consumo de energía eléctrica (Wh/km)	...	...	...
Autonomía (km)	...	...	...

3.4. Vehículos con pilas de hidrógeno <sup>(1)</sup>

Variante/versión:	...	...	...
Consumo de combustible (kg/100 km)	...	...	...

4. Resultados de los ensayos de los vehículos equipados con ecoinnovaciones <sup>(h1)</sup> <sup>(h2)</sup> <sup>(h3)</sup>

Variante/Versión: ...

Decisión de aprobación de la ecoinnovación <sup>(h4)</sup>	Código de la ecoinnovación <sup>(h5)</sup>	1. Emisiones de CO <sub>2</sub> del vehículo de referencia (g/km)	2. Emisiones de CO <sub>2</sub> del vehículo ecoinnovador (g/km)	3. Emisiones de CO <sub>2</sub> del vehículo de referencia en el ciclo de ensayos del tipo 1 <sup>(h6)</sup>	4. Emisiones de CO <sub>2</sub> del vehículo ecoinnovador en el ciclo de ensayos del tipo 1 (= 3.5.1.3)	5. Factor de utilización (FU), es decir, parte del tiempo en que se usa la tecnología en condiciones normales de funcionamiento	Reducción de emisiones de CO <sub>2</sub> ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
Reducción total de las emisiones de CO <sub>2</sub> (g/km) <sup>(h7)</sup>							...

4.1. Código general de las ecoinnovaciones <sup>(h8)</sup>

## Notas explicativas

<sup>(1)</sup> En su caso.<sup>(2)</sup> Táchese lo que no proceda.<sup>(a)</sup> Indíquense las restricciones de combustible, en su caso (por ejemplo, para el gas natural, L o H).<sup>(b)</sup> Para vehículos bicomcombustible, repítase el cuadro por cada combustible.<sup>(c)</sup> Si se trata de vehículos flexifuel, cuando el ensayo deba realizarse con ambos combustibles con arreglo a la figura 1.2.4 del anexo I del Reglamento (CE) n° 692/2008, o de vehículos que utilicen GLP o GN/biometano, ya sean monocombustible o bicomcombustible, se repetirá el cuadro en función de los distintos gases de referencia utilizados en el ensayo, y los peores resultados obtenidos se recogerán en un cuadro adicional. Cuando proceda, de acuerdo con los puntos 1.1.2.4 y 1.1.2.5 del anexo I del Reglamento (CE) n° 692/2008, se indicará si los resultados son medidos o calculados.<sup>(d)</sup> Repítase el cuadro por cada combustible de referencia sometido a ensayo.<sup>(e)</sup> Para Euro VI, ESC se entenderá como WHSC y ETC, como WHTC.<sup>(f)</sup> Para Euro VI, si se someten a ensayo motores de GNC y GLP con distintos combustibles de referencia, se reproducirá el cuadro por cada combustible de referencia sometido a ensayo.<sup>(g)</sup> La unidad "l/100 km" se sustituirá por "m<sup>3</sup>/100 km" cuando se trate de vehículos que funcionen con GN y H<sub>2</sub>GN, y por "kg/100 km", en el caso de los vehículos que funcionen con hidrógeno.<sup>(h)</sup> Ecoinnovaciones.<sup>(h1)</sup> Repítase el cuadro por cada variante/versión.<sup>(h2)</sup> Repítase el cuadro por cada combustible de referencia sometido a ensayo.<sup>(h3)</sup> Amplíese el cuadro en caso necesario añadiendo una fila por cada ecoinnovación.<sup>(h4)</sup> Número de la Decisión de la Comisión por la que se aprueba la ecoinnovación.<sup>(h5)</sup> Código asignado en la Decisión de la Comisión por la que se aprueba la ecoinnovación.<sup>(h6)</sup> Si se aplica una metodología de modelización en lugar del ciclo de ensayo del tipo 1, este valor será el proporcionado por la metodología de modelización.<sup>(h7)</sup> Suma de las reducciones de emisiones de CO<sub>2</sub> obtenidas con cada ecoinnovación.<sup>(h8)</sup> El código general de las ecoinnovaciones constará de los siguientes elementos, separados por espacios en blanco:

— código de la autoridad de homologación que figura en el anexo VII,

— código individual de cada una de las ecoinnovaciones instaladas en el vehículo, por orden cronológico de las decisiones de aprobación de la Comisión.

(Por ejemplo, el código general de tres ecoinnovaciones aprobadas cronológicamente como 10, 15 y 16 y montadas en un vehículo certificado por la autoridad alemana de homologación de tipo será: "e1 10 15 16").».

ANEXO III

Los anexos I y XII del Reglamento (CE) n° 692/2008 quedan modificados como sigue:

1) El anexo I queda modificado como sigue:

a) se insertan los siguientes puntos 4.3.5, 4.3.5.1 y 4.3.5.2:

«4.3.5. Vehículo equipado con ecoinnovaciones

4.3.5.1. Si un tipo de vehículo está equipado con una o varias ecoinnovaciones a tenor de lo dispuesto en el artículo 12 del Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo (\*) y del Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011 de la Comisión (\*\*), la conformidad de la producción se demostrará con respecto a las ecoinnovaciones llevando a cabo los ensayos establecidos en la Decisión de la Comisión por la que se aprueba cada ecoinnovación.

4.3.5.2. Se aplicarán los puntos 4.3.1, 4.3.2 y 4.3.4.

(\*) DO L 140 de 5.6.2009, p. 1.  
 (\*\*) DO L 194 de 26.7.2011, p. 19.»;

b) en el apéndice 3 se insertan los siguientes puntos 3.5.6, 3.5.6.1, 3.5.6.2 y 3.5.6.3:

«3.5.6. Vehículo equipado con una ecoinnovación a tenor de lo dispuesto en el artículo 12 del Reglamento (CE) n° 443/2009 y del Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011: sí/no (\*)

3.5.6.1. Tipo/variante/versión del vehículo de referencia contemplado en el artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011 (\*\*): .....

3.5.6.2. Interacciones existentes entre las diversas ecoinnovaciones: sí/no (\*)

3.5.6.3. Datos sobre las emisiones en relación con el uso de ecoinnovaciones (\*\*\*) (\*\*\*\*)

Decisión de aprobación de la ecoinnovación <sup>(1)</sup>	Código de la ecoinnovación <sup>(2)</sup>	1. Emisiones de CO <sub>2</sub> del vehículo de referencia (g/km)	2. Emisiones de CO <sub>2</sub> del vehículo ecoinnovador (g/km)	3. Emisiones de CO <sub>2</sub> del vehículo de referencia en el ciclo de ensayos del tipo 1 <sup>(3)</sup>	4. Emisiones de CO <sub>2</sub> del vehículo ecoinnovador en el ciclo de ensayos del tipo 1 (= 3.5.1.3)	5. Factor de utilización (FU), es decir, parte del tiempo en que se usa la tecnología en condiciones normales de funcionamiento	Reducción de emisiones de CO <sub>2</sub> ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x <sup>(1)</sup>							
<b>Reducción total de las emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) <sup>(4)</sup></b>							

<sup>(1)</sup> Número de la Decisión de la Comisión por la que se aprueba la ecoinnovación.  
<sup>(2)</sup> Código asignado en la Decisión de la Comisión por la que se aprueba la ecoinnovación.  
<sup>(3)</sup> Previo acuerdo de la autoridad de homologación de tipo, este valor será el proporcionado por la metodología de modelización si se aplica la modelización en lugar del ciclo de ensayo del tipo 1.  
<sup>(4)</sup> Suma de las reducciones de emisiones obtenidas con cada ecoinnovación.

(\*) Táchese lo que no proceda.  
 (\*\*) En su caso.  
 (\*\*\*) Repítase el cuadro por cada combustible de referencia sometido a ensayo.  
 (\*\*\*\*) Amplíese el cuadro en caso necesario añadiendo una fila para cada ecoinnovación.»;

c) la adenda del apéndice 4 queda modificada como sigue:

i) en el punto 2.1, el cuadro correspondiente a los ensayos del tipo 6 se sustituye por el siguiente:

«Tipo 6	CO (g/km)	HCT (g/km)
Valor medido»,		

ii) el punto 2.1.1 se sustituye por el texto siguiente:

«2.1.1. Si se trata de vehículos bicomcombustible, el cuadro sobre el tipo 1 se repetirá por cada combustible. En el caso de los vehículos flexifuel, cuando el ensayo del tipo 1 deba realizarse con ambos combustibles con arreglo a la figura I.2.4 del anexo I del Reglamento (CE) n° 692/2008, o de los vehículos que utilicen GLP o GN/biometano, ya sean monocombustible o bicomcombustible, se repetirá el cuadro en función de los distintos gases de referencia utilizados en el ensayo, y los peores resultados obtenidos se recogerán en un cuadro adicional. Cuando proceda, de acuerdo con los puntos 1.1.2.4 y 1.1.2.5 del anexo I del Reglamento (CE) n° 692/2008, se indicará si los resultados son medidos o calculados.»

iii) se insertan los siguientes puntos 2.6 y 2.6.1:

«2.6. Resultados de ensayos de ecoinnovaciones (\*) (\*\*)

Decisión de aprobación de la ecoinnovación <sup>(1)</sup>	Código de la ecoinnovación <sup>(2)</sup>	1. Emisiones de CO <sub>2</sub> del vehículo de referencia (g/km)	2. Emisiones de CO <sub>2</sub> del vehículo ecoinnovador (g/km)	3. Emisiones de CO <sub>2</sub> del vehículo de referencia en el ciclo de ensayos del tipo 1 <sup>(3)</sup>	4. Emisiones de CO <sub>2</sub> del vehículo ecoinnovador en el ciclo de ensayos del tipo 1 (= 3.5.1.3)	5. Factor de utilización (FU), es decir, parte del tiempo en que se usa la tecnología en condiciones normales de funcionamiento	Reducción de emisiones de CO <sub>2</sub> ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x							
<b>Reducción total de las emisiones de CO<sub>2</sub> (g/km) <sup>(4)</sup></b>							

<sup>(1)</sup> Número de la Decisión de la Comisión por la que se aprueba la ecoinnovación.

<sup>(2)</sup> Código asignado en la Decisión de la Comisión por la que se aprueba la ecoinnovación.

<sup>(3)</sup> Si se aplica la modelización en lugar del ciclo de ensayo del tipo 1, este valor será el proporcionado por la metodología de modelización.

<sup>(4)</sup> Suma de las reducciones de emisiones obtenidas con cada ecoinnovación.»

2.6.1. Código general de las ecoinnovaciones (\*\*\*) : .....

(\*) Amplíese el cuadro en caso necesario añadiendo una fila por cada ecoinnovación.

(\*\*) Repítase el cuadro por cada combustible de referencia sometido a ensayo.

(\*\*\*) El código general de las ecoinnovaciones constará de los siguientes elementos, separados por espacios en blanco:

- código de la autoridad de homologación, conforme a lo establecido en el anexo VII de la Directiva 2007/46/CE,
- código individual de cada una de las ecoinnovaciones instaladas en el vehículo, por orden cronológico de las decisiones de aprobación de la Comisión.  
(Por ejemplo, el código general de tres ecoinnovaciones aprobadas cronológicamente como 10, 15 y 16 y montadas en un vehículo certificado por la autoridad alemana de homologación de tipo será: "e1 10 15 16".).

2) En el anexo XII, se añaden los siguientes puntos 4, 4.1, 4.2, 4.3 y 4.4:

#### «4. HOMOLOGACIÓN DE TIPO DE LOS VEHÍCULOS EQUIPADOS CON ECOINNOVACIONES

4.1. De conformidad con el artículo 11, apartado 1, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011, el fabricante que desee beneficiarse de una reducción de sus emisiones medias específicas de CO<sub>2</sub> con la instalación en un vehículo de una o varias ecoinnovaciones solicitará a una autoridad de homologación un certificado de homologación CE del tipo de vehículo en el que estén instaladas las ecoinnovaciones.

4.2. A los efectos de la homologación de tipo, la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> obtenida por el vehículo equipado con una ecoinnovación se determinará aplicando el procedimiento y la metodología de ensayo especificados en la Decisión de la Comisión por la que se aprueba la ecoinnovación, de acuerdo con el artículo 10 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011.

- 4.3. Cuando proceda la realización de los ensayos necesarios para determinar la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> obtenida con las ecoinnovaciones se entenderá sin perjuicio de la demostración de la conformidad de las ecoinnovaciones con los requisitos técnicos establecidos en la Directiva 2007/46/CE, cuando proceda.
- 4.4. La homologación de tipo no se concederá si el vehículo ecoinnovador no demuestra una reducción de emisiones de, como mínimo, 1 g de CO<sub>2</sub> por kilómetro con respecto al vehículo de referencia contemplado en el artículo 5 de Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011.»
-