

**REGLAMENTO (UE) N° 171/2013 DE LA COMISIÓN  
de 26 de febrero de 2013**

**por el que se modifican los anexos I y IX y se sustituye el anexo VIII de la Directiva 2007/46/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, 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), y se modifican los anexos I y XII del Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión, 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**

**(Texto pertinente a efectos del EEE)**

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

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>(1)</sup>, y, en particular, su artículo 39, apartado 2,

Visto el Reglamento (CE) n° 692/2008 de la Comisión, de 18 de julio de 2008, por el que se aplica y se 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>(2)</sup>, y, en particular, su artículo 4, apartado 3, su artículo 5, apartado 4, su artículo 6, apartado 2, y su artículo 12,

Considerando lo siguiente:

(1) El artículo 12 del Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 23 de abril de 2009, por el que se establecen normas de comportamiento en materia de emisiones de los turismos nuevos como parte del enfoque integrado de la Comunidad para reducir las emisiones de CO<sub>2</sub> de los vehículos ligeros <sup>(3)</sup>, establece que los ahorros de CO<sub>2</sub> logrados mediante el uso de las tecnologías innovadoras debe tenerse en cuenta para el cálculo de las emisiones medias específicas

de CO<sub>2</sub> de cada fabricante. En el Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011, de 25 de julio de 2011, 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 turismos, de conformidad con el Reglamento (CE) n° 443/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(4)</sup>, se establecen normas detalladas de aprobación y certificación de tecnologías innovadoras.

(2) El artículo 13, apartado 4, del Reglamento (CE) n° 443/2009 dispone que la Comisión debe revisar la Directiva 2007/46/CE de forma que cada tipo/variante/versión corresponda a un único grupo de tecnologías innovadoras.

(3) Para hacer posible un seguimiento eficaz de la reducción específica de emisiones de CO<sub>2</sub> de cada vehículo, los vehículos equipados con ecoinnovaciones deben ser certificados en el marco de su homologación de tipo como vehículos y la reducción de emisiones debe, con arreglo al artículo 11, apartado 2, del Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011, especificarse por separado tanto en la documentación de la homologación de tipo como en el certificado de conformidad, según lo dispuesto en la Directiva 2007/46/CE.

(4) Por consiguiente, es necesario modificar los documentos utilizados en el proceso de homologación de tipo, a fin de reflejar adecuadamente la información relacionada con las ecoinnovaciones.

(5) La modificación de los documentos utilizados para la homologación de tipo tiene el objetivo de, por una parte,

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

<sup>(2)</sup> DO L 199 de 28.7.2008, p. 1.

<sup>(3)</sup> DO L 140 de 5.6.2009, p. 1.

<sup>(4)</sup> DO L 194 de 26.7.2011, p. 19.

proporcionar a las autoridades de homologación los datos necesarios para certificar los vehículos equipados con ecoinnovaciones y, por otra, integrar la reducción de las emisiones de CO<sub>2</sub> conseguida con las ecoinnovaciones en la información representativa de un tipo, variante o versión específicos de un vehículo.

- (6) Es necesario adaptar el anexo VIII de la Directiva 2007/46/CE con el fin de incluir la información pertinente sobre los resultados de ensayos, con arreglo a lo dispuesto en la legislación pertinente sobre emisiones de contaminantes procedentes de vehículos ligeros y pesados.
- (7) Procede, por tanto, modificar la Directiva 2007/46/CE y el Reglamento (CE) n° 692/2008 en consecuencia.
- (8) 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*

Los anexos I y IX de la Directiva 2007/46/CE quedan modificados con arreglo al anexo I del presente Reglamento.

*Artículo 2*

El anexo VIII de la Directiva 2007/46/CE se sustituye por el texto que figura en el anexo II del presente Reglamento.

*Artículo 3*

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

*Artículo 4*

El presente Reglamento entrará en vigor el vigésimo día siguiente al 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 26 de febrero de 2013.

*Por la Comisión*

*El Presidente*

José Manuel BARROSO

## 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 los siguientes puntos 3.5.3, 3.5.3.1, 3.5.3.2 y 3.5.3.3:

«3.5.3. Vehículo equipado con una ecoinnovación en el sentido del artículo 12 del Reglamento (CE) n° 443/2009 y del Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011: sí/no <sup>(1)</sup>

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

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

3.5.3.3. Datos sobre las emisiones en relación con el uso de ecoinnovaciones (repítase el cuadro para 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 base (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>							

b) en las notas explicativas se añaden las siguientes notas:

«<sup>(w)</sup> Ecoinnovaciones.

<sup>(w1)</sup> Amplíese el cuadro en caso necesario añadiendo una fila para 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> Previo acuerdo de la autoridad de homologación de tipo, 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>(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) en la parte I, modelo B, cara 2, categoría de vehículos M<sub>1</sub> (vehículos completos y completados), se añaden las siguientes entradas 49.3, 49.3.1 y 49.3.2:

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

49.3.1. Código general de las ecoinnovaciones <sup>(P.1)</sup>

49.3.2. Reducción total de las emisiones de CO<sub>2</sub> obtenida con las ecoinnovaciones <sup>(P.2)</sup> (repítase para 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.

(P<sup>1</sup>) 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 presente Directiva,
- 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: «1 10 15 16»).

(P<sup>2</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 y versión es aplicable. 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 especificará que en los puntos que llevan un asterisco (\*) solo se indica el resultado más desfavorable 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 ( $\text{min}^{-1}$ ):	...	...	...

## 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:

Combustibles <sup>(a)</sup> ..... (gasóleo, gasolina, GLP, GN, etc.; bicomcombustible: gasolina/GN, GLP, etc.; flexifuel: gasolina/etanol, GN/H2GN, 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)	...	...	...
THC (mg/km)	...	...	...
NMHC (mg/km)	...	...	...
NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
THC + 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 (°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 (emisiones de gases del cárter): .....

2.1.4. Ensayo del tipo 4 (emisiones evaporativas): ... 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 (mg/km)	...	...	...
THC (mg/km)	...	...	...
NMHC (mg/km)	...	...	...
NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
THC + NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
Masa de material particulado (MP) (mg/km)	...	...	...
Número de partículas (P) (#/km) ( <sup>1</sup> )	...	...	...

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

Variante/versión:	...	...	...
CO (g/km)	...	...	...
THC (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>4</sup>) ..... (gasóleo, gasolina, GLP, GN, etanol...)

2.2.1. Resultados del ensayo ESC (<sup>1</sup>) (<sup>6</sup>) (<sup>7</sup>)

Variante/versión:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (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:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (mg/kWh)	...	...	...
NMHC (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 al 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 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 que no se cargan desde el exterior (NOVC) <sup>(1)</sup> <sup>(4)</sup>

Variante/versión:	...	...	...
Emisión de CO <sub>2</sub> en masa (ciclo urbano) (g/km)	...	...	...
Emisión de CO <sub>2</sub> en masa (en carretera) (g/km)	...	...	...
Emisión de CO <sub>2</sub> en masa (ciclo mixto) (g/km)	...	...	...
Consumo de combustible (ciclo urbano) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...
Consumo de combustible (en carretera) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...
Consumo de combustible (ciclo mixto) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...

- 3.2. Vehículos eléctricos híbridos que se cargan desde el exterior (OVC) <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>(8)</sup>	...	...	...
Consumo de combustible (condición B, ciclo mixto) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...
Consumo de combustible (ponderado, ciclo mixto) (l/100 km) <sup>(8)</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 a pilas de combustible 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 base (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>(3)</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 para cada combustible.<sup>(c)</sup> Para vehículos flexifuel, cuando el ensayo deba realizarse con ambos combustibles, con arreglo a la figura I.2.4 del anexo I del Reglamento (CE) n° 692/2008 y, para los vehículos que utilicen GLP o GN/biometano, ya sean monocombustible o bicomcombustible, se repetirá el cuadro para 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 para 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 diferentes combustibles de referencia, se reproducirá el cuadro para cada combustible de referencia sometido a ensayo.<sup>(g)</sup> La unidad «l/100 km» se sustituirá por «m<sup>3</sup>/100 km» para los vehículos que funcionen con GN y H2GN, y por «kg/100 km», para los vehículos que funcionen con hidrógeno.<sup>(h)</sup> Ecoinnovaciones.<sup>(h1)</sup> Repítase el cuadro para cada variante/versión.<sup>(h2)</sup> Repítase el cuadro para cada combustible de referencia sometido a ensayo.<sup>(h3)</sup> Amplíese el cuadro en caso necesario añadiendo una fila para 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, conforme a lo establecido en el anexo VII de la presente Directiva,

— 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 en el sentido del artículo 12 del Reglamento (CE) n° 443/2009 y del Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011, 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.»

b) en el apéndice 3 se insertan los siguientes puntos 3.5.3, 3.5.3.1, 3.5.3.2 y 3.5.3.3:

«3.5.3. Vehículo equipado con una ecoinnovación en el sentido del artículo 12 del Reglamento (CE) n° 443/2009 y del Reglamento (UE) n° 725/2011: sí/no (\*)

3.5.3.1. Tipo/variante/versión del vehículo de referencia con arreglo al artículo 5 del Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011 (\*\*)

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

3.5.3.3. 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 base (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, 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.

(\*) Táchese lo que no proceda.

(\*\*) En su caso.

(\*\*\*) Repítase el cuadro para 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)	THC (g/km)
Valor medido»,		

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

«2.1.1. Para vehículos bicomcombustible, el cuadro sobre el tipo 1 se repetirá para cada combustible. Para 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 y, para los vehículos que utilicen GLP o gas natural/biometano, ya sean monocombustible o bicomcombustible, se repetirá el cuadro para 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 base (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 (\*\*\*)

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

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

(\*\*\*) 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 añade el siguiente punto 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 ecoinnovaciones 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. 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, definido con arreglo al artículo 5 de Reglamento de Ejecución (UE) n° 725/2011.».