

Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

► **B**      **REGOLAMENTO (UE) 2019/631 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**  
**del 17 aprile 2019**

**che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011**

**(rifusione)**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13)

Modificato da:

						Gazzetta ufficiale		
						n.	pag.	data
► <b><u>M1</u></b>	Regolamento Delegato (UE) 2020/22	Della Commissione del	L 8	2	14.1.2020			
► <b><u>M2</u></b>	Regolamento delegato (UE) 2020/1590	della Commissione del	L 360	8	30.10.2020			



**REGOLAMENTO (UE) 2019/631 DEL PARLAMENTO  
EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del 17 aprile 2019**

**che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>  
delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che  
abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011**

**(rifusione)**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

*Articolo 1*

**Oggetto e finalità**

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi al fine di contribuire al raggiungimento dell'obiettivo dell'Unione di ridurre le proprie emissioni di gas a effetto serra, come stabilito nel regolamento (UE) 2018/842, e degli obiettivi dell'accordo di Parigi, e al fine di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno.

2. A decorrere dal 1° gennaio 2020 il presente regolamento fissa un obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE di 95 g CO<sub>2</sub>/km per le emissioni medie delle autovetture nuove e un obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE di 147 g CO<sub>2</sub>/km per le emissioni medie dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione, misurato fino al 31 dicembre 2020 in conformità del regolamento (CE) n. 692/2008 unitamente ai regolamenti di esecuzione (UE) 2017/1152 e (UE) 2017/1153, e, dal 1° gennaio 2021 misurato in conformità del regolamento (UE) 2017/1151.

3. Il presente regolamento sarà completato fino al 31 dicembre 2024 da altre misure, volte a realizzare una riduzione di 10 g CO<sub>2</sub>/km nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione illustrato nella comunicazione della Commissione del 7 febbraio 2007 dal titolo «Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri».

4. A decorrere dal 1° gennaio 2025 si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE:

a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE pari a una riduzione del 15 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte A;

b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE pari a una riduzione del 15 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte B;

5. A decorrere dal 1° gennaio 2030 si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE:

a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 37,5 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte A;

**▼B**

b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 31 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte B;

6. A decorrere dal 1° gennaio 2025, una soglia di riferimento dei veicoli a zero e a basse emissioni pari a una quota del 15 % delle rispettive flotte di autovetture nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi si applica a norma del punto 6.3 dell'allegato I, parte A, e del punto 6.3 dell'allegato I, parte B.

7. A decorrere dal 1° gennaio 2030 si applicano, rispettivamente a norma del punto 6.3 dell'allegato I, parte A, e del punto 6.3 dell'allegato I, parte B, le seguenti soglie di riferimento dei veicoli a zero e a basse emissioni:

- a) una soglia di riferimento pari a una quota del 35 % della flotta di autovetture nuove; e
- b) una soglia di riferimento pari a una quota del 30 % della flotta dei veicoli commerciali leggeri nuovi.

*Articolo 2***Ambito di applicazione**

1. Il presente regolamento si applica ai seguenti veicoli a motore:

- a) categoria M<sub>1</sub> come definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE («autovetture») che siano immatricolati per la prima volta nell'Unione e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio dell'Unione («autovetture nuove»);
- b) categoria N<sub>1</sub> come definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e ai veicoli di categoria N<sub>1</sub> ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 («veicoli commerciali leggeri»), che siano immatricolati per la prima volta nell'Unione e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio dell'Unione («veicoli commerciali leggeri nuovi»). A decorrere dal 1° gennaio 2025, ai fini del presente regolamento e fatti salvi la direttiva 2007/46/CE e il regolamento (CE) n. 715/2007, i veicoli a zero emissioni di categoria N, aventi una massa di riferimento superiore a 2 610 kg o 2 840 kg, a seconda del caso, sono considerati veicoli commerciali leggeri che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento se la massa di riferimento in eccesso è dovuta unicamente alla massa del sistema di stoccaggio dell'energia.

2. Non si tiene conto di precedenti immatricolazioni effettuate al di fuori del territorio dell'Unione meno di tre mesi prima dell'immatricolazione nell'Unione.

3. Il presente regolamento non si applica ai veicoli per uso speciale di cui all'allegato II, parte A, punto 5, della direttiva 2007/46/CE.

4. L'articolo 4, l'articolo 7, paragrafo 4, lettere b) e c), l'articolo 8 e l'articolo 9, paragrafo 1, lettere a) e c), non si applicano a un costruttore responsabile, assieme a tutte le imprese ad esso collegate, per un numero di autovetture nuove inferiore a 1 000 o di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore a 1 000 unità nel precedente anno civile, tranne qualora il costruttore chieda e ottenga una deroga a norma dell'articolo 10.

**▼B***Articolo 3***Definizioni**

1. Ai fini del presente regolamento, si applicano le seguenti definizioni:
- a) «emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub>»: per il costruttore, la media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di tutte le autovetture nuove o di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi che produce;
  - b) «certificato di conformità»: il certificato di conformità di cui all'articolo 18 della direttiva 2007/46/CE;
  - c) «veicolo completato»: veicolo commerciale leggero al quale è concessa l'omologazione al termine del procedimento di omologazione in più fasi ai sensi della direttiva 2007/46/CE;
  - d) «veicolo completo»: veicolo commerciale leggero che non deve essere completato per essere conforme alle pertinenti prescrizioni tecniche della direttiva 2007/46/CE;
  - e) «veicolo di base»: qualsiasi veicolo commerciale leggero usato nella fase iniziale di un procedimento di omologazione in più fasi;
  - f) «costruttore» la persona o l'ente responsabile nei confronti dell'autorità che rilascia l'omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione CE a norma della direttiva 2007/46/CE, nonché della conformità della produzione;
  - g) «massa in ordine di marcia» o «M»: la massa dell'autovettura o del veicolo commerciale leggero carrozzato in ordine di marcia indicata nel certificato di conformità e definita al punto 2.6 dell'allegato I della direttiva 2007/46/CE;
  - h) «emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>» le emissioni di CO<sub>2</sub> di un'autovettura o di un veicolo commerciale leggero misurate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e dei relativi regolamenti di esecuzione e indicate come emissioni massiche di CO<sub>2</sub> (ciclo misto) nel certificato di conformità del veicolo. Per le autovetture o veicoli commerciali leggeri che non sono omologate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007, «emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>» le emissioni di CO<sub>2</sub> misurate, a norma del regolamento (CE) n. 715/2007, in particolare secondo la stessa procedura di misurazione, come specificato nel regolamento (CE) n. 692/2008 fino al 31 dicembre 2020, e dal 1° gennaio 2021, nel regolamento (UE) 2017/1151, o secondo le procedure adottate dalla Commissione per stabilire le emissioni di CO<sub>2</sub> per tali veicoli;
  - i) «impronta»: la carreggiata media moltiplicata per il passo del veicolo quali indicati nel certificato di conformità e definiti nei punti 2.1 e 2.3 dell'allegato I alla direttiva 2007/46/CE;
  - j) «obiettivo specifico per le emissioni»: per il costruttore, l'obiettivo annuo, determinato ai sensi dell'allegato I o, qualora il costruttore benefici di una deroga ai sensi dell'articolo 10, l'obiettivo specifico per le emissioni stabilito in forza della deroga;

**▼B**

- k) «obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE»: le emissioni medie di CO<sub>2</sub> di tutte le autovetture nuove o di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi da conseguire in un determinato periodo;
- l) «massa di prova» o «TM» (test mass): la massa di prova di un'autovettura o veicolo commerciale leggero, come indicato nel certificato di conformità e definito al punto 3.2.25 dell'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151;
- m) «veicolo a zero e a basse emissioni»: un'autovettura o un veicolo commerciale leggero nuovo con emissioni di gas di scarico da zero fino a 50 g di CO<sub>2</sub>/km, come stabilito ai sensi del regolamento (UE) 2017/1151;
- n) «carico utile»: la differenza tra la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile a norma dell'allegato II della direttiva 2007/46/CE e la massa del veicolo.

2. Ai fini del presente regolamento, per «gruppo di costruttori collegati» si intende un costruttore e le sue imprese collegate. Con riguardo ai costruttori, «per imprese collegate» si intendono:

- a) le imprese nelle quali il costruttore detiene, direttamente o indirettamente:
  - i) il potere di esercitare più della metà dei diritti di voto; o
  - ii) il potere di nominare più della metà dei membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione o degli organi che rappresentano legalmente l'impresa; o
  - iii) il diritto di gestire gli affari dell'impresa;
- b) le imprese che, direttamente o indirettamente, detengono nei confronti del costruttore i diritti o i poteri di cui alla lettera a);
- c) le imprese nelle quali un'impresa di cui alla lettera b) detiene, direttamente o indirettamente, i diritti o i poteri di cui alla lettera a);
- d) le imprese nelle quali il costruttore insieme con una o più delle imprese di cui alla lettera a), b) o c), o due o più di queste ultime imprese, detengono congiuntamente i diritti o i poteri di cui alla lettera a);
- e) le imprese nelle quali i diritti o i poteri di cui alla lettera a) sono detenuti congiuntamente dal costruttore o da una o più imprese collegate ai sensi delle lettere da a) a d) e da una o più imprese terze.

*Articolo 4***Obiettivi specifici per le emissioni**

1. Il costruttore provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> non superino i seguenti obiettivi specifici per le emissioni:

- a) per l'anno civile 2020, l'obiettivo specifico per le emissioni determinato a norma dell'allegato I, parte A, punti 1 e 2, nel caso delle autovetture, o dell'allegato I, parte B, punti 1 e 2, nel caso dei veicoli commerciali leggeri, o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, in conformità di tale deroga;

**▼B**

b) per ogni anno civile successivo dal 2021 fino al 2024, gli obiettivi specifici per le emissioni determinati a norma dell'allegato I, parte A o B, punti 3 e 4 a seconda dei casi, o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, a norma di detta deroga e dell'allegato I, parte A o B, punto 5;

c) per ciascun anno civile, a decorrere dal 2025, gli obiettivi specifici per le emissioni determinati in conformità dell'allegato I, parte A o B, punto 6.3, o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, a norma di detta deroga.

2. Nel caso dei veicoli commerciali leggeri, qualora non siano disponibili i dati sulle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> del veicolo completato, il costruttore del veicolo di base utilizza le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> del veicolo di base per determinare le sue emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub>.

3. Per determinare le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di ogni costruttore, si tiene conto delle seguenti percentuali di autovetture nuove del costruttore immatricolate durante l'anno in questione:

— 95 % nel 2020,

— 100 % dal 2021 in poi.

*Articolo 5***Supercrediti**

Nel computo delle emissioni medie di CO<sub>2</sub>, ogni nuova autovettura con emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> inferiori a 50 g CO<sub>2</sub>/km conterà come:

— 2 autovetture nel 2020,

— 1,67 autovetture nel 2021,

— 1,33 autovetture nel 2022,

— 1 autovettura dal 2023,

per l'anno in cui è immatricolata nel periodo compreso tra il 2020 e il 2022, fatto salvo un limite massimo di 7,5 g CO<sub>2</sub>/km su quel periodo per ciascun costruttore, calcolato a norma dell'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153.

*Articolo 6***Raggruppamento**

1. I costruttori, ad eccezione di quelli che beneficiano della deroga di cui all'articolo 10, possono costituire un raggruppamento al fine di adempiere agli obblighi fissati all'articolo 4.

2. L'accordo per la costituzione di un raggruppamento può riguardare uno o più anni civili, a condizione che la durata complessiva di ciascun accordo non sia superiore a cinque anni civili, e deve essere concluso entro il 31 dicembre del primo anno civile per il quale è previsto il raggruppamento delle emissioni. I costruttori che costituiscono un raggruppamento trasmettono alla Commissione le seguenti informazioni:

**▼B**

- a) i costruttori che faranno parte del raggruppamento;
- b) il costruttore designato quale responsabile del raggruppamento, che fungerà da referente per il raggruppamento e avrà il compito di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 8, per le emissioni in eccesso;
- c) la documentazione attestante che il responsabile del raggruppamento sarà in grado di assolvere gli obblighi di cui alla lettera b);
- d) la categoria di veicoli immatricolati come M<sub>1</sub> o N<sub>1</sub>, per i quali non si applica il raggruppamento.

3. Se il costruttore designato quale responsabile del raggruppamento non rispetta l'obbligo di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 8, per le emissioni in eccesso, la Commissione ne informa i costruttori.

4. I costruttori appartenenti al raggruppamento informano congiuntamente la Commissione di qualsiasi variazione riguardante il responsabile del raggruppamento o la sua situazione finanziaria, nella misura in cui tale variazione possa incidere sulla sua idoneità a rispettare gli obblighi di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 8, per le emissioni in eccesso, e di qualsiasi variazione dei membri del raggruppamento o dello scioglimento dello stesso.

5. I costruttori possono concludere accordi per la costituzione di raggruppamenti purché tali accordi rispettino gli articoli 101 e 102 TFUE e consentano la partecipazione in modo aperto, trasparente e non discriminatorio, e a condizioni ragionevoli dal punto di vista commerciale, a qualsiasi costruttore che chieda di diventare membro del raggruppamento. Ferma restando l'applicabilità generale a tali raggruppamenti delle regole dell'Unione in materia di concorrenza, tutti i membri del raggruppamento assicurano in particolare che nell'ambito dell'accordo non vi sia condivisione di dati né scambio di informazioni, ad eccezione delle seguenti informazioni:

- a) emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub>;
- b) obiettivo specifico per le emissioni;
- c) numero totale di veicoli immatricolati.

6. Il paragrafo 5 non si applica quando tutti i costruttori membri di un raggruppamento sono parte dello stesso gruppo di costruttori collegati.

7. Salvo in caso di comunicazione a norma del paragrafo 3 del presente articolo, i costruttori che fanno parte di un raggruppamento per il quale sono state trasmesse informazioni alla Commissione sono considerati alla stregua di un unico costruttore ai fini dell'adempimento dei loro obblighi ai sensi dell'articolo 4. Le informazioni sul monitoraggio e la comunicazione saranno registrate, comunicate e rese disponibili nel registro centralizzato di cui all'articolo 7, paragrafo 4, per i singoli costruttori nonché per eventuali raggruppamenti.

**▼B**

8. La Commissione può specificare, mediante atti di esecuzione, le condizioni dettagliate che si applicano a un accordo di raggruppamento costituito a norma del paragrafo 5 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

*Articolo 7***Monitoraggio e comunicazione delle emissioni medie**

1. Per ogni anno civile, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascuna autovettura nuova e ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolati nel suo territorio a norma dell'allegato II, parte A e dell'allegato III, parte A, del presente regolamento. Tali informazioni sono rese disponibili ai costruttori e ai loro importatori o rappresentanti designati nei singoli Stati membri. Gli Stati membri si adoperano al massimo per assicurare che gli organismi preposti alla comunicazione dei dati operino in modo trasparente. Ciascuno Stato membro garantisce che le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture che non sono omologate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 siano misurate e registrate nel certificato di conformità.

2. Entro il 28 febbraio di ogni anno, ciascuno Stato membro predispone e invia alla Commissione le informazioni di cui all'allegato II, parte A e all'allegato III, parte A, relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato nell'allegato II, parte B e nell'allegato III, parte C.

3. Su richiesta della Commissione, gli Stati membri trasmettono altresì tutti i dati rilevati a norma del paragrafo 1.

4. La Commissione mantiene un registro centralizzato dei dati trasmessi dagli Stati membri in base al presente articolo ed entro il 30 giugno di ogni anno calcola in via provvisoria per ogni costruttore quanto segue:

- a) le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> prodotte nel precedente anno civile;
- b) l'obiettivo specifico per le emissioni dell'anno civile precedente;
- c) la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dell'anno civile precedente e l'obiettivo specifico per le emissioni per quello stesso anno.

La Commissione comunica ad ogni costruttore il calcolo provvisorio che lo riguarda. Tra i dati comunicati figurano i dati per ogni Stato membro riguardanti il numero di autovetture nuove e di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati e le relative emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>.

Il registro è pubblico.

5. I costruttori possono notificare alla Commissione, entro tre mesi dalla comunicazione dei calcoli provvisori di cui al paragrafo 4, eventuali errori nei dati, indicando lo Stato membro nel quale presumono sia avvenuto l'errore.

**▼B**

La Commissione esamina le notifiche dei costruttori ed entro il 31 ottobre conferma oppure modifica i calcoli provvisori di cui al paragrafo 4.

6. Gli Stati membri designano l'autorità competente per il rilevamento e la comunicazione dei dati risultanti dal monitoraggio a norma del presente regolamento e ne informano la Commissione.

Le autorità competenti designate garantiscono la correttezza e la completezza dei dati trasmessi alla Commissione e forniscono un punto di contatto incaricato di rispondere rapidamente alle richieste formulate dalla Commissione al fine di correggere errori e omissioni nelle serie dei dati trasmessi.

7. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni dettagliate sulle procedure per il monitoraggio e la comunicazione dei dati di cui ai paragrafi da 1 a 6 del presente articolo e sull'applicazione degli allegati II e III. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare le prescrizioni in materia di dati e i parametri di dati di cui agli allegati II e III.

9. Le autorità di omologazione comunicano senza indugio alla Commissione scostamenti rilevati nelle emissioni di CO<sub>2</sub> di veicoli in servizio rispetto alle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> indicate nei certificati di conformità a seguito di verifiche effettuate in conformità dell'articolo 13.

La Commissione tiene conto di tali scostamenti ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di un costruttore.

La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate sulle procedure per segnalare tali scostamenti e per tenerne conto ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub>. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

10. La Commissione valuta, entro il 2023, la possibilità di sviluppare una metodologia comune dell'Unione per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati di CO<sub>2</sub> relativi a tutto il ciclo di vita delle emissioni delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri che sono immessi nel mercato dell'Unione. La Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio tale valutazione, incluse, se del caso, proposte in materia di misure di follow-up, tra cui proposte legislative.

11. Gli Stati membri inoltre, in conformità del presente articolo, raccolgono e trasmettono i dati relativi all'immatricolazione di veicoli di categoria M<sub>2</sub> e N<sub>2</sub> di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e di veicoli ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007.



### *Articolo 8*

#### **Indennità per le emissioni in eccesso**

1. Per ogni anno civile per il quale le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di un costruttore superano l'obiettivo specifico per le emissioni, la Commissione impone al costruttore o, nel caso di un raggruppamento, al responsabile del raggruppamento, di versare un'indennità per le emissioni in eccesso.

2. L'indennità di cui al paragrafo 1 è calcolata secondo la seguente formula:

(emissioni in eccesso × 95 EUR) × numero di veicoli di nuova immatricolazione.

Ai fini del presente articolo si intende per:

- «emissioni in eccesso»: il numero positivo di grammi per chilometro corrispondente allo scarto tra le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del costruttore e l'obiettivo specifico per le emissioni per l'anno civile o parte di esso cui si applicano gli obblighi di cui all'articolo 4, arrotondato al terzo decimale più vicino, tenendo conto delle riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> determinate da tecnologie innovative approvate a norma dell'articolo 11, e
- «numero di veicoli di nuova immatricolazione»: il numero di nuove autovetture o di veicoli commerciali leggeri nuovi conteggiati separatamente che il costruttore produce e che sono stati immatricolati in quel periodo in base ai criteri di introduzione progressiva di cui all'articolo 4, paragrafo 3.

3. La Commissione determina, mediante atti di esecuzione, i metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso imposte ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

4. Le indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio generale dell'Unione.

### *Articolo 9*

#### **Pubblicazione dei risultati raggiunti dai costruttori**

1. Entro il 31 ottobre di ogni anno, la Commissione pubblica mediante atti di esecuzione un elenco nel quale sono indicati:

- a) per ogni costruttore, l'obiettivo specifico per le emissioni per l'anno civile precedente;
- b) per ogni costruttore, le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> prodotte nel precedente anno civile;
- c) per ogni costruttore, la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dell'anno civile precedente e l'obiettivo specifico per le emissioni per quello stesso anno;
- d) le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> per tutte le autovetture nuove e per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente;

**▼B**

- e) la massa media in ordine di marcia per tutte le autovetture nuove e per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente fino al 31 dicembre 2020;
  - f) la massa media di prova per tutte le autovetture nuove e per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente.
2. L'elenco pubblicato a norma del paragrafo 1 del presente articolo indica anche se il costruttore ha adempiuto alle disposizioni dell'articolo 4 per l'anno civile precedente.
3. L'elenco di cui al paragrafo 1 del presente articolo, per la pubblicazione entro il 31 ottobre 2022, indica altresì quanto segue:
- a) gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2025 e per il 2030 di cui rispettivamente all'articolo 1, paragrafi 4 e 5, calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, punti 6.1.1 e 6.1.2;
  - b) i valori per  $a_{2021}$ ,  $a_{2025}$  e  $a_{2030}$  calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, punto 6.2.

*Articolo 10***Deroghe per determinati costruttori**

1. Un costruttore di un numero di autovetture nuove o di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore, rispettivamente, a 10 000 e a 22 000 unità per anno civile può presentare una domanda di deroga rispetto all'obiettivo specifico per le emissioni calcolato in base all'allegato I se:
- a) non è parte di un gruppo di costruttori collegati; o
  - b) fa parte di un gruppo di costruttori collegati che è responsabile in totale di un numero di autovetture nuove o di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore, rispettivamente, a 10 000 e a 22 000 unità per anno civile; o
  - c) è parte di un gruppo di costruttori collegati, ma gestisce i propri impianti di produzione e il centro di progettazione.
2. La deroga chiesta a norma del paragrafo 1 può essere concessa per una durata massima di cinque anni civili, rinnovabile. La domanda è presentata alla Commissione e riporta:
- a) il nome del costruttore e l'indicazione della persona che lo rappresenta;
  - b) la documentazione attestante che il costruttore risponde ai requisiti necessari per beneficiare della deroga di cui al paragrafo 1;
  - c) informazioni sulle autovetture o sui veicoli commerciali leggeri nuovi costruiti, comprese la loro massa di prova e le loro emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>; e

**▼B**

d) un obiettivo specifico per le emissioni coerente con il potenziale di riduzione del costruttore, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di autovettura o di veicolo commerciale leggero prodotti.

3. Qualora ritenga che il costruttore soddisfi le condizioni necessarie per beneficiare della deroga chiesta a norma del paragrafo 1 e che l'obiettivo specifico per le emissioni proposto dal costruttore corrisponda al suo potenziale di riduzione, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di autovettura o veicolo commerciale leggero prodotti, la Commissione concede la deroga.

La domanda è presentata entro il 31 ottobre del primo anno di applicazione della deroga.

4. Una domanda di deroga dall'obiettivo specifico per le emissioni calcolato a norma dell'allegato I, parte A, punti da 1 a 4 e 6.3, può essere presentata da un costruttore responsabile, insieme a tutte le sue imprese collegate, di un numero di autovetture nuove immatricolate nell'Unione compreso tra 10 000 e 300 000 unità per anno civile.

Tale domanda può essere presentata da un costruttore in relazione a sé stesso o in relazione a se stesso insieme a qualsiasi sua impresa collegata. La domanda è presentata alla Commissione e riporta:

- a) tutte le informazioni di cui al paragrafo 2, lettere a) e c), comprese, se del caso, informazioni su eventuali imprese collegate;
- b) per le domande di cui all'allegato I, parte A, punti da 1 a 4, un obiettivo costituito da una riduzione del 45 % sulle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> nel 2007 o, se una singola domanda è presentata con riguardo a un certo numero di imprese collegate, una riduzione del 45 % sulle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di tali imprese nel 2007;
- c) per le domande di cui all'allegato I, parte A, punto 6.3, del presente regolamento, un obiettivo applicabile negli anni civili dal 2025 al 2028, che corrisponde alla riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 4, lettera a), del presente regolamento, rispetto all'obiettivo calcolato a norma della lettera b) del presente paragrafo, tenuto conto delle emissioni di CO<sub>2</sub> misurate conformemente al regolamento (UE) 2017/1151.

Qualora, per l'anno 2007, non esistano le informazioni relative alle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di un costruttore, la Commissione stabilisce un obiettivo di riduzione equivalente basato sulle migliori tecnologie di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> disponibili impiegate nelle autovetture di massa comparabile e tenendo conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di auto prodotte. Tale obiettivo deve essere utilizzato dal richiedente ai fini del secondo comma, lettera b).

**▼B**

La Commissione concede una deroga al costruttore nel caso in cui risulti dimostrato che sono stati rispettati i criteri per la deroga di cui al presente paragrafo.

5. Il costruttore al quale è concessa una deroga in forza del presente articolo informa immediatamente la Commissione di ogni variazione che abbia o possa avere ripercussioni sul diritto di beneficiare della deroga.

6. Qualora ritenga, in base alla notifica di cui al paragrafo 5 o ad altri elementi, che un costruttore non risponda più ai requisiti necessari per beneficiare della deroga, la Commissione revoca tale deroga a decorrere dal 1° gennaio dell'anno civile successivo e ne informa il costruttore.

7. Qualora un costruttore non raggiunga il proprio obiettivo specifico per le emissioni, la Commissione impone al costruttore il versamento di un'indennità per le emissioni in eccesso di cui all'articolo 8.

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17, che stabilisce norme intese a completare i paragrafi da 1 a 7 del presente articolo, riguardo all'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe, al contenuto delle domande nonché al contenuto e alla valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>.

Alla Commissione è inoltre conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 per modificare l'allegato I, parte A, al fine di stabilire le formule per calcolare gli obiettivi in deroga di cui al paragrafo 4, lettera c), secondo comma, del presente articolo.

9. Le domande di deroga, comprese le informazioni a supporto della stessa, le notifiche ai sensi del paragrafo 5, le revoche a norma del paragrafo 6, qualsiasi imposizione di un'indennità per le emissioni in eccesso ai sensi del paragrafo 7 e le misure adottate a norma del paragrafo 8 sono messi a disposizione del pubblico, fatto salvo il regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.

*Articolo 11***Ecoinnovazioni**

1. Su richiesta di un fornitore o un costruttore, si tiene conto dei risparmi di CO<sub>2</sub> realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative o una combinazione di tecnologie innovative («pacchetti tecnologici innovativi»).

Queste tecnologie devono essere prese in considerazione solo se la metodologia con cui sono valutate è in grado di fornire risultati verificabili, ripetibili e comparabili.

Il contributo totale di tali tecnologie alla riduzione delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di un costruttore può giungere ad un massimo di 7 g CO<sub>2</sub>/km.

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione (GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43).

**▼B**

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare il presente regolamento adeguando il massimale di cui al terzo comma del presente paragrafo con effetto a partire dal 2025 per tener conto degli sviluppi tecnologici, garantendo nel contempo una quota equilibrata del livello di tale massimale in relazione alle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dei costruttori.

2. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni dettagliate per una procedura volta ad approvare le tecnologie innovative o i pacchetti tecnologici innovativi di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2. Tali disposizioni dettagliate si basano sui seguenti criteri per le tecnologie innovative:

- a) il fornitore o il costruttore deve essere responsabile per i risparmi di CO<sub>2</sub> realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative;
- b) le tecnologie innovative devono fornire un contributo comprovato alla riduzione di CO<sub>2</sub>;
- c) le tecnologie innovative non devono essere interessate dal normale ciclo di prova relativo alla misurazione del CO<sub>2</sub>;
- d) le tecnologie innovative non devono:
  - i) essere interessate dalle disposizioni obbligatorie dovute ad ulteriori misure complementari nel rispetto di 10 g CO<sub>2</sub>/km di cui all'articolo 1, paragrafo 3; o
  - ii) essere obbligatorie in virtù di altre disposizioni del diritto dell'Unione.

Con effetto dal 1° gennaio 2025, il criterio di cui al primo comma, lettera d), punto i), non si applica nei confronti dei miglioramenti di efficienza dei sistemi di condizionamento d'aria.

3. Un fornitore o un costruttore che chiede che una misura sia approvata come tecnologia innovativa o pacchetto tecnologico innovativo, presenta alla Commissione una relazione, comprendente una relazione di verifica effettuata da un organismo indipendente e certificato. Nel caso di una possibile interazione tra la misura e un'altra tecnologia innovativa o un altro pacchetto tecnologico innovativo, già approvati, la relazione fa riferimento a tale interazione e la relazione di verifica valuta in che misura l'interazione modifica la riduzione realizzata da ciascuna misura.

4. La Commissione approva la riduzione realizzata sulla base dei criteri di cui al paragrafo 2.

*Articolo 12***Valori reali delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante o di energia**

1. La Commissione monitora e valuta la rappresentatività dei valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante o di energia determinati ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007 rispetto ai valori reali.

**▼B**

Inoltre, la Commissione raccoglie periodicamente dati sul consumo di carburante o di energia e le emissioni di CO<sub>2</sub> reali delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri utilizzando dispositivi di bordo per il monitoraggio del consumo di carburante e/o di energia, a partire dalle autovetture nuove e dai veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2021.

La Commissione provvede affinché il pubblico sia informato dell'evoluzione di tale rappresentatività reale nel tempo.

2. Ai fini di quanto indicato al paragrafo 1, a decorrere dal 1° gennaio 2021 la Commissione provvede affinché i seguenti parametri relativi al consumo di carburante o di energia e alle emissioni di CO<sub>2</sub> reali delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri siano messi a disposizione della Commissione a intervalli regolari, da parte dei costruttori, delle autorità nazionali o tramite il trasferimento diretto dai veicoli, a seconda del caso, dei seguenti dati:

- a) numero di identificazione del veicolo;
- b) carburante e/o energia elettrica consumati;
- c) distanza totale percorsa;
- d) per i veicoli ibridi elettrici a carica esterna, il carburante e l'energia elettrica consumati e la distanza percorsa distribuita per le differenti modalità di guida;
- e) altri parametri necessari a garantire il rispetto degli obblighi di cui al paragrafo 1.

La Commissione tratta i dati pervenuti ai sensi del primo comma per creare una serie di dati aggregati e resi anonimi, anche a livello di costruttore, ai fini del paragrafo 1. I numeri di identificazione dei veicoli sono utilizzati unicamente per le finalità del trattamento dei dati e non sono conservati più a lungo di quanto necessario per dette finalità.

3. Al fine di evitare un aumento del divario rispetto alle emissioni reali, entro il 1° giugno 2023 la Commissione valuta in che modo i dati relativi al consumo di carburante e di energia possano essere utilizzati per garantire che i valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante o di energia del veicolo, determinati ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007, continuino ad essere rappresentativi delle emissioni reali nel tempo per ciascun costruttore.

La Commissione monitora e riferisce annualmente in che modo il divario di cui al primo comma si evolve nel periodo 2021-2026 e, al fine di prevenirne un aumento, valuta nel 2027 la fattibilità di un meccanismo di adeguamento delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del costruttore a partire dal 2030 e, se del caso, presenta una proposta legislativa per porre in essere un siffatto meccanismo.

4. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, la procedura dettagliata per la raccolta e il trattamento dei dati di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.



### Articolo 13

#### Verifica delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli in servizio

1. I costruttori garantiscono che i valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante registrati nei certificati di conformità corrispondono alle emissioni di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante dei veicoli in servizio come stabilito in conformità del regolamento (UE) 2017/1151.

2. In seguito all'entrata in vigore delle procedure di cui al primo comma del paragrafo 4, le autorità di omologazione verificano, per le famiglie di veicoli di cui sono responsabili ai fini dell'omologazione, sulla base dei campioni di veicoli appropriati e rappresentativi, che i valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante registrati nei certificati di conformità corrispondano alle emissioni di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante dei veicoli in servizio come stabilito a norma del regolamento (UE) 2017/1151, tenendo conto, tra l'altro, dei dati disponibili provenienti dai dispositivi di bordo per il monitoraggio del consumo di carburante e/o di energia.

Le autorità di omologazione verificano inoltre la presenza di eventuali strategie a bordo o relative ai veicoli inclusi nel campione atte a migliorare artificialmente le prestazioni del veicolo nelle prove eseguite ai fini dell'omologazione, utilizzando, tra l'altro, i dati provenienti dai dispositivi di bordo per il monitoraggio del consumo di carburante e/o di energia.

3. Quando si riscontra una mancanza di corrispondenza dei valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante o la presenza di strategie volte a migliorare artificialmente le prestazioni del veicolo in virtù delle verifiche effettuate a norma del paragrafo 2, l'autorità di omologazione responsabile, oltre ad adottare le misure necessarie di cui al capo XI del regolamento (UE) 2018/858, garantisce la correzione dei certificati di conformità.

4. La Commissione determina, mediante atti di esecuzione, le procedure concernenti l'esecuzione delle verifiche di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

Alla Commissione è conferito il potere, prima di adottare gli atti di esecuzione di cui al primo comma del presente paragrafo, di adottare un atto delegato conformemente all'articolo 17 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo i principi guida e i criteri per definire le procedure di cui al primo comma del presente paragrafo.

### Articolo 14

#### Adeguamento dei valori M<sub>0</sub> e TM<sub>0</sub>

1. I valori M<sub>0</sub> e TM<sub>0</sub> di cui all'allegato I, parti A e B, sono adattati come segue:

a) entro il 31 ottobre 2020 il valore M<sub>0</sub> di cui all'allegato I, parte A, punto 4, è adattato alla massa media in ordine di marcia di tutte le autovetture nuove immatricolate nel 2017, 2018 e 2019. Tale nuovo valore M<sub>0</sub> è applicato dal 1° gennaio 2022 fino al 31 dicembre 2024;

**▼B**

- b) entro il 31 ottobre 2022, il valore  $M_0$  di cui all'allegato I, parte B, punto 4, è adattato alla massa media in ordine di marcia di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2019, 2020 e 2021. Tale nuovo valore  $M_0$  si applica nel 2024;
- c) entro il 31 ottobre 2022 il valore indicativo  $TM_0$  per il 2025 è determinato come la rispettiva massa media di prova di tutte le nuove autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2021;
- d) entro il 31 ottobre 2024, e successivamente ogni due anni, il valore  $TM_0$  nell'allegato I, parti A e B, punto 6.2, è adattato alla rispettiva massa media di prova di tutte le autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel corso dei due precedenti anni civili, a partire dal 2022 e 2023. Il nuovo valore  $TM_0$  si applica a decorrere dal 1° gennaio dell'anno di calendario successivo alla data dell'adattamento.

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17, al fine di integrare il presente regolamento stabilendo le misure di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

*Articolo 15***Riesame e presentazione di relazioni**

1. Nel 2023 la Commissione riesamina in maniera approfondita l'efficacia del presente regolamento e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati del riesame.

2. Nella relazione di cui al paragrafo 1, la Commissione tiene conto, tra l'altro, della rappresentatività dei valori delle emissioni di  $CO_2$  e del consumo di carburante o di energia determinati ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007 rispetto ai valori reali; dell'introduzione sul mercato dell'Unione di veicoli a zero e a basse emissioni, in particolare per quanto concerne i veicoli commerciali leggeri; della realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento di cui alla direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>, compreso il loro finanziamento; del potenziale contributo alla riduzione delle emissioni ricorrendo all'uso di combustibili alternativi sintetici e avanzati prodotti con energie rinnovabili; della riduzione delle emissioni di  $CO_2$  attualmente osservata a livello di parco veicoli esistente; del funzionamento del meccanismo di incentivi per i veicoli a zero e a basse emissioni; dei potenziali effetti della misura transitoria di cui all'allegato I, parte A, punto 6.3; dell'impatto del presente regolamento sui consumatori, in particolare su quelli con redditi bassi e medi; e degli aspetti per agevolare ulteriormente una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e a prezzi accessibili nell'Unione.

In tale relazione, la Commissione individua inoltre un percorso chiaro per ulteriori riduzioni delle emissioni di  $CO_2$  per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri dopo il 2030 al fine di contribuire in misura significativa al conseguimento dell'obiettivo a lungo termine dell'accordo di Parigi.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

**▼B**

3. La relazione di cui al paragrafo 2 è accompagnata, se del caso, da una proposta di modifica del presente regolamento, in particolare per quanto concerne la possibile revisione degli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2030, alla luce degli elementi elencati al paragrafo 2, e l'introduzione di obiettivi vincolanti di riduzione delle emissioni a partire dal 2035 e 2040 per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri per garantire una trasformazione tempestiva del settore dei trasporti verso il conseguimento di emissioni nette pari a zero in linea con gli obiettivi dell'accordo di Parigi.

4. Nell'ambito del riesame di cui al paragrafo 1 del presente articolo, la Commissione valuta la fattibilità di sviluppare procedure di prova delle emissioni in condizioni reali utilizzando sistemi portatili di misura delle emissioni (PEMS). La Commissione tiene conto della presente valutazione e di quelle effettuate conformemente all'articolo 12 e può, se del caso, procedere ad una revisione delle procedure per la misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, come indicato ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007. In particolare, la Commissione formula proposte idonee ad adattare le procedure in modo da riflettere adeguatamente le reali emissioni mondiali di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri.

5. Nell'ambito del riesame di cui al paragrafo 1 del presente articolo, la Commissione valuta la possibilità di destinare le entrate provenienti dalle indennità per le emissioni in eccesso a un fondo specifico o a un programma pertinente, con l'obiettivo di garantire una transizione equa verso un'economia neutra dal punto di vista climatico come indicato all'articolo 4, paragrafo 1, dell'accordo di Parigi, in particolare per sostenere la riconversione, la riqualificazione e l'aggiornamento delle altre competenze e la redistribuzione dei lavoratori nel settore automobilistico in tutti gli Stati membri interessati, in particolare nelle regioni e nelle comunità maggiormente interessate dalla transizione. La Commissione presenta, se del caso, una proposta legislativa in tal senso al più tardi entro il 2027.

6. Entro il 31 dicembre 2020 la Commissione riesamina la direttiva 1999/94/CE tenendo conto della necessità di fornire ai consumatori informazioni accurate, valide e comparabili sul consumo di carburante, sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sulle emissioni di inquinanti atmosferici delle autovetture nuove immesse sul mercato, e valuta la possibilità di introdurre un'etichetta relativa al risparmio di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli commerciali leggeri nuovi. Il riesame è accompagnato, se del caso, da una proposta legislativa.

7. La Commissione determina, mediante atti di esecuzione, i parametri di correlazione necessari per tener conto di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di cui ai regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 692/2008 e, ove applicabile, al regolamento (UE) 2017/1151. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2, del presente regolamento.

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare il presente regolamento adeguando le formule di cui all'allegato I, avvalendosi della metodologia adottata conformemente al paragrafo 7 del presente articolo, garantendo nel contempo che i requisiti in materia di riduzione applicabili nell'ambito delle vecchie e delle nuove procedure di prova garantiscano un rigore comparabile per fabbricanti e autoveicoli di diversa utilità.



### Articolo 16

#### Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato sui cambiamenti climatici di cui all'articolo 44, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

### Articolo 17

#### Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 7, paragrafo 8, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 4, all'articolo 14, paragrafo 2, e all'articolo 15, paragrafo 8, è conferito alla Commissione per un periodo di sei anni a decorrere dal 15 maggio 2019. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sei anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 7, paragrafo 8, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 4, all'articolo 14, paragrafo 2, e all'articolo 15, paragrafo 8, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica le direttive (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1).

**▼B**

5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 8, dell'articolo 10, paragrafo 8, dell'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, dell'articolo 13, paragrafo 4, dell'articolo 14, paragrafo 2, e dell'articolo 15, paragrafo 8, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato, o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

*Articolo 18***Abrogazione**

Il regolamento (CE) n. 443/2009 e il regolamento (UE) n. 510/2011 sono abrogati con effetto dal 1° gennaio 2020.

I riferimenti ai regolamenti abrogati si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza dell'allegato V.

*Articolo 19***Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2020.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.



*ALLEGATO I*

PARTE A.

OBIETTIVI SPECIFICI PER LE EMISSIONI DELLE AUTOVETTURE

1. Per l'anno civile 2020 le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> per ciascuna autovettura nuova, sono determinate, ai fini dei calcoli di cui al presente punto e al punto 2, con la seguente formula:

$$\text{emissioni specifiche di CO}_2 = 95 + a \cdot (M - M_0)$$

dove:

M = massa in ordine di marcia del veicolo in chilogrammi (kg)

$$M_0 = 1\,379,88$$

$$a = 0,0333$$

2. L'obiettivo specifico per le emissioni di un costruttore nel 2020 è calcolato come la media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>, determinate conformemente al punto 1, di ciascuna autovettura nuova immatricolata nell'anno civile interessato di cui egli è il costruttore.
3. L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni di un costruttore nel 2021 è calcolato come segue:

$$\text{obiettivo specifico di riferimento per le emissioni WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

dove:

WLTP<sub>CO2</sub> corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> nel 2020, determinate conformemente all'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151 e calcolate in conformità dell'articolo 4, paragrafo 3, secondo trattino, del presente regolamento senza includere i risparmi di CO<sub>2</sub> derivanti dall'applicazione degli articoli 5 e 11 del presente regolamento;

NEDC<sub>CO2</sub> corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> nel 2020, determinate conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153 e calcolate in conformità dell'articolo 4, paragrafo 3, secondo trattino, del presente regolamento senza includere i risparmi di CO<sub>2</sub> derivanti dall'applicazione degli articoli 5 e 11 del presente regolamento;

NEDC<sub>2020target</sub> è l'obiettivo specifico per le emissioni per il 2020 calcolato conformemente ai punti 1 e 2.

4. Per gli anni civili dal 2021 al 2024, l'obiettivo specifico per le emissioni di un costruttore è calcolato come segue:

$$\text{Obiettivo specifico per le emissioni} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_{\phi} - M_0) - (M_{\phi 2020} - M_{0,2020})]$$

dove:

WLTP<sub>reference target</sub> è l'obiettivo WLTP per le emissioni specifiche di riferimento per il 2021 calcolato conformemente al punto 3;

a è 0,0333;

M<sub>φ</sub> è la media della massa in ordine di marcia (M) delle autovetture nuove del costruttore immatricolate nell'anno-obiettivo in questione, in chilogrammi (kg);

**▼B**

$M_0$  è 1 379,88 nel 2021, e il valore di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera a), per gli anni 2022, 2023 e 2024;

$M_{\theta 2020}$  è la media della massa in ordine di marcia (M) delle autovetture nuove del costruttore immatricolate nel 2020, in chilogrammi (kg);

$M_{0,2020}$  è 1 379,88.

5. Per il costruttore che beneficia di una deroga all'obiettivo specifico per le emissioni del 2021 basato sulla procedura NEDC, l'obiettivo in deroga basato sulla WLTP è calcolato come segue:

$$\text{Derogation target}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

dove:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  è il  $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  di cui al punto 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  è il  $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  di cui al punto 3;

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$  è l'obiettivo in deroga per il 2021 stabilito dalla Commissione in conformità dell'articolo 10.

6. A decorrere dal 1° gennaio 2025, gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE e l'obiettivo specifico per le emissioni di un costruttore sono calcolati come segue:

- 6.0. Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub>

L'obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> è la media, ponderata per il numero delle autovetture nuove immatricolate nel 2021, dei valori di riferimento<sub>2021</sub> determinati per ciascun costruttore al quale si applica un obiettivo specifico per le emissioni conformemente al punto 4.

Il valore di riferimento<sub>2021</sub> è determinato, per ciascun costruttore, come segue:

$$\text{reference - value}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{misurato}} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\theta 2021} - M_{0,2021})$$

dove:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{misurato}}$  è la media, per ciascun costruttore, delle emissioni di CO<sub>2</sub> misurate (ciclo misto) di ciascuna autovettura nuova immatricolata nel 2020 come determinate e comunicate a norma dell'articolo 7 bis, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153;

$\text{NEDC}_{2020, \text{obiettivo parco veicoli}}$  è 95 g/km;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  è il valore di cui al punto 3;

$M_{\theta 2021}$  è la media della massa in ordine di marcia delle autovetture nuove del costruttore immatricolate nel 2021, in chilogrammi (kg);

$M_{0,2021}$  è la massa media in ordine di marcia, espressa in chilogrammi (kg) di tutte le autovetture nuove immatricolate nel 2021 dei costruttori a cui si applica un obiettivo specifico per le emissioni conformemente al punto 4;

a è il valore di cui al punto 4;

**▼B**

## 6.1. Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2025 e il 2030

## 6.1.1. Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE dal 2025 al 2029

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2025</sub> = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> · (1 – fattore di riduzione<sub>2025</sub>)

dove:

obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> è il valore di cui al punto 6.0;

fattore di riduzione<sub>2025</sub> è la riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 4, lettera a).

## 6.1.2. Obiettivo a livello di parco veicoli dell'UE a partire dal 2030

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2030</sub> = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> · (1 – fattore di riduzione<sub>2030</sub>)

dove:

obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> è il valore di cui al punto 6.0;

fattore di riduzione<sub>2030</sub> è la riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettera a).

## 6.2. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni a partire dal 2025

## 6.2.1. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni dal 2025 al 2029

L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2025</sub> + a<sub>2025</sub> · (TM – TM<sub>0</sub>)

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2025</sub> è il valore determinato conformemente al punto 6.1.1

a<sub>2025</sub> è  $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet - wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

dove:

a<sub>2021</sub> è la pendenza della retta di regressione lineare determinata applicando il metodo dei minimi quadrati alla massa di prova (variabile indipendente) e alle emissioni di CO<sub>2</sub> specifiche (variabile dipendente) di ogni singola autovettura nuova immatricolata nel 2021;

media delle emissioni<sub>2021</sub> è la media delle emissioni di CO<sub>2</sub> specifiche di tutte le autovetture nuove immatricolate nel 2021 dei costruttori per i quali un obiettivo specifico per le emissioni è calcolato conformemente al punto 4;

TM è la massa media di prova in chilogrammi (kg) di tutte le autovetture nuove del costruttore immatricolate nell'anno civile in questione;

TM<sub>0</sub> è il valore in chilogrammi (kg) determinato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d).

## 6.2.2. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni a partire dal 2030

L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2030</sub> + a<sub>2030</sub> · (TM – TM<sub>0</sub>)

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2030</sub> è il valore determinato conformemente al punto 6.1.2

**▼ B**

$$a_{2030} \quad \text{è} \quad \frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet} - wide \ target_{2030}}{Average \ emissions_{2021}}$$

dove:

$a_{2021}$  è il valore di cui al punto 6.2.1;

media delle emissioni $_{2021}$  è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM è il valore di cui al punto 6.2.1;

$TM_0$  è il valore di cui al punto 6.2.1.

### 6.3. Obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2025

Obiettivo specifico per le emissioni = obiettivo specifico di riferimento per le emissioni · fattore ZLEV

dove:

obiettivo specifico di riferimento per le emissioni è l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni di CO<sub>2</sub> determinato conformemente al punto 6.2.1 per il periodo dal 2025 al 2029 e al punto 6.2.2 dal 2030 in poi;

fattore ZLEV è pari a  $(1 + y - x)$ , tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a 1,0 nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o 1,0, secondo i casi;

dove:

y è la quota di veicoli a zero e a basse emissioni nel parco di autovetture nuove di un costruttore calcolata come il numero totale dei veicoli nuovi a zero e a basse emissioni, ciascuno dei quali è contato come  $ZLEV_{specifico}$  conformemente alla formula seguente, diviso per il numero totale di autovetture nuove immatricolate nel corso dell'anno civile in questione:

$$ZLEV_{specifico} = 1 - \left( \frac{\text{emissioni specifiche di CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Per quanto riguarda le autovetture nuove immatricolate negli Stati membri il cui parco veicoli presenta una quota di veicoli a zero e a basse emissioni inferiore al 60 % della media dell'Unione nel 2017 <sup>(1)</sup>, e meno di 1 000 veicoli nuovi a zero e a basse emissioni immatricolati nel 2017, lo  $ZLEV_{specifico}$ , fino al 2030 incluso, sarà calcolato conformemente alla formula seguente:

$$ZLEV_{specifico} = \left( 1 - \left( \frac{\text{emissioni specifiche di CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Qualora in uno Stato membro la percentuale di veicoli a zero e a basse emissioni presenti nel parco autovetture nuove immatricolate tra il 2025 e il 2030 sia superiore al 5 %, detto Stato membro non può beneficiare dell'applicazione del moltiplicatore pari a 1,85 per gli anni successivi;

x è pari al 15 % negli anni dal 2025 al 2029 e al 35 % dal 2030 in poi.

<sup>(1)</sup> La quota di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco di autovetture nuove di uno Stato membro è calcolato dividendo il numero totale di veicoli a basse e a zero emissioni nuovi immatricolati nel 2017 per il numero totale di autovetture nuove immatricolate nel medesimo anno.

**▼B**

## PARTE B.

## OBIETTIVI SPECIFICI PER LE EMISSIONI PER I VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI

1. Per l'anno civile 2020, le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di ciascun veicolo commerciale leggero nuovo sono determinate, ai fini dei calcoli di cui al presente punto e al punto 2, con la seguente formula:

$$\text{emissioni specifiche di CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

dove:

M = massa in ordine di marcia del veicolo in chilogrammi (kg)

M<sub>0</sub> = 1 766,4

a = 0,096

2. L'obiettivo specifico per le emissioni di un costruttore nel 2020 è calcolato come la media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>, determinate conformemente al punto 1, di ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nell'anno civile interessato di cui egli è il costruttore.
3. L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni di un costruttore nel 2021 è calcolato come segue:

$$\text{obiettivo specifico di riferimento per le emissioni WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

dove:

WLTP<sub>CO<sub>2</sub></sub> corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> nel 2020, determinate conformemente all'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151 senza includere i risparmi di CO<sub>2</sub> derivanti dall'applicazione dell'articolo 11 del presente regolamento;

NEDC<sub>CO<sub>2</sub></sub> corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> nel 2020, determinate conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152 della Commissione senza includere i risparmi di CO<sub>2</sub> derivanti dall'applicazione dell'articolo 11 del presente regolamento;

NEDC<sub>2020target</sub> è l'obiettivo specifico per le emissioni per il 2020 calcolato conformemente ai punti 1 e 2.

4. Per gli anni civili dal 2021 al 2024, l'obiettivo specifico per le emissioni di un costruttore è calcolato come segue:

$$\text{Obiettivo specifico per le emissioni} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a \cdot [(M_0 - M_0) - (M_{0,2020} - M_{0,2020})]$$

dove:

WLTP<sub>reference target</sub> è l'obiettivo specifico WLTP per le emissioni di riferimento per il 2021 calcolato conformemente al punto 3;

a = 0,096;

**▼M1**

M<sub>0</sub> è la media della massa (M) dei nuovi veicoli commerciali leggeri del costruttore immatricolati nell'anno-obiettivo in questione, in chilogrammi (kg)

in cui

— nel caso di un veicolo completo, M è la massa in ordine di marcia di tale veicolo

— nel caso di un veicolo di base completo collegato a un veicolo completo, M è la massa in ordine di marcia di tale veicolo di base

**▼ M1**

— nel caso di un veicolo di base incompleto collegato a un veicolo completato, M è la massa di monitoraggio ( $M_{\text{mon}}$ ) di tale veicolo di base, determinata applicando la seguente formula:

$$M_{\text{mon}} = \text{MRO}_{\text{base}} \times B_0$$

in cui;

$\text{MRO}_{\text{base}}$  è la massa in ordine di marcia del veicolo di base considerato;

$B_0$  è definito nell'allegato III, parte A, punto 1.2.4, lettera a);

**▼ M2**

$M_0$  è 1 766,4 nel 2020, 1 825,23 per gli anni 2021, 2022 e 2023, e, per il 2024, il valore adottato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera b);

**▼ B**

$M_{\theta 2020}$  è la media della massa in ordine di marcia (M) dei nuovi veicoli commerciali leggeri del costruttore immatricolati nel 2020, in chilogrammi (kg);

$M_{0,2020}$  è 1 766,4.

5. Per il costruttore che beneficia di una deroga all'obiettivo specifico per le emissioni del 2021 basato sulla procedura NEDC, l'obiettivo in deroga basato sulla WLTP è calcolato come segue:

$$\text{Derogation target}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

dove:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  è il valore di  $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  di cui al punto 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  è il valore di  $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  di cui al punto 3;

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$  è l'obiettivo in deroga per il 2021 stabilito dalla Commissione in conformità dell'articolo 10.

6. A decorrere dal 1° gennaio 2025, gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE e gli obiettivi specifici per le emissioni di un costruttore sono calcolati come segue:

- 6.0. Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub>

L'obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2021, dei valori di riferimento<sub>2021</sub> determinati per ciascun costruttore al quale si applica un obiettivo specifico per le emissioni conformemente al punto 4.

Il valore di riferimento<sub>2021</sub> è determinato, per ciascun costruttore, come segue:

$$\text{reference - value}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{misurato}} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\theta 2021} - M_{0,2021})$$

dove:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{misurato}}$  è la media, per ciascun costruttore, delle emissioni di CO<sub>2</sub> misurate (ciclo misto) di ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nel 2020, come determinate e comunicate a norma dell'articolo 7 bis, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152;

$\text{NEDC}_{2020, \text{obiettivo parco veicoli}}$  è 147 g/km;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  è il valore di cui al punto 3;

$M_{\theta 2021}$  è la media della massa in ordine di marcia dei veicoli commerciali leggeri nuovi del costruttore immatricolati nel 2021, in chilogrammi (kg);

**▼ B**

$M_{0,2021}$  è la massa media in ordine di marcia espressa in chilogrammi (kg) di tutti i veicoli commerciali leggeri immatricolati nel 2021 dei costruttori a cui si applica un obiettivo specifico per le emissioni conformemente al punto 4;

a è il valore di cui al punto 4.

6.1. Gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2025 e il 2030

6.1.1. Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE dal 2025 al 2029

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2025</sub> = Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> · (1 – fattore di riduzione<sub>2025</sub>)

dove:

Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> è il valore di cui al punto 6.0;

Fattore di riduzione<sub>2025</sub> è la riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 4, lettera b).

6.1.2. Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE a partire dal 2030

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2030</sub> = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> · (1 – fattore di riduzione<sub>2030</sub>)

dove:

Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> è il valore di cui al punto 6.0;

Fattore di riduzione<sub>2030</sub> è la riduzione specificata all'articolo 1, paragrafo 5, lettera b).

6.2. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni a partire dal 2025

6.2.1. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni dal 2025 al 2029

L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2025</sub> +  $\alpha$  · (TM – TM<sub>0</sub>)

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2025</sub> è il valore determinato conformemente al punto 6.1.1;

$\alpha$  è pari a  $a_{2025}$  quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è pari o inferiore a TM<sub>0</sub> determinato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), e a  $a_{2021}$  quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è superiore a TM<sub>0</sub> determinato conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d);

dove:

$a_{2025}$  è  $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet - wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$ ;

$a_{2021}$  è la pendenza della retta di regressione lineare determinata applicando il metodo dei minimi quadrati alla massa di prova (variabile indipendente) e alle emissioni di CO<sub>2</sub> specifiche (variabile dipendente) di ogni veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nel 2021;

**▼B**

media delle emissioni <sub>2021</sub>	è la media delle emissioni di CO <sub>2</sub> specifiche di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2021 dei costruttori per i quali un obiettivo specifico per le emissioni è calcolato conformemente al punto 4;
TM	è la massa media di prova in chilogrammi (kg) di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi del costruttore immatricolati nell'anno civile in questione;
TM <sub>0</sub>	è il valore in chilogrammi (kg) determinato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d).

## 6.2.2. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni a partire dal 2030

L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2030</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2030</sub> è il valore determinato conformemente al punto 6.1.2;

$\alpha$  è pari a  $a_{2030}$  quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è pari o inferiore a  $TM_0$  determinato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), e ad  $a_{2021}$  quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è superiore a  $TM_0$  determinato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d);

dove:

$a_{2030}$  è  $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet} - wide \ target_{2030}}{Average \ emissions_{2021}}$ ;

$a_{2021}$  è il valore di cui al punto 6.2.1;

media delle emissioni<sub>2021</sub> è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM<sub>0</sub> è il valore di cui al punto 6.2.1.

## 6.3. Obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2025

## 6.3.1. Obiettivi specifici per le emissioni dal 2025 al 2029

L'obiettivo specifico per le emissioni = (obiettivo specifico di riferimento per le emissioni — ( $\varnothing_{\text{obiettivi}}$  — obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2025</sub>)) fattore ZLEV

dove:

obiettivo specifico di riferimento per le emissioni è l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni calcolato conformemente al punto 6.2.1;

$\varnothing_{\text{obiettivi}}$  è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri nuovi di ciascun costruttore, di tutti gli obiettivi specifici di riferimento per le emissioni per ciascun costruttore, conformemente al punto 6.2.1;

**▼B**

fattore ZLEV è pari a  $(1 + y - x)$ , tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a 1,0 nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o 1,0, secondo i casi;

dove:

y è la quota di veicoli a zero e a basse emissioni nel parco di veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore calcolato come il numero totale dei veicoli nuovi a zero e a basse emissioni, ciascuno dei quali è contato come  $ZLEV_{\text{specifico}}$  conformemente alla formula seguente, diviso per il numero totale di veicoli commerciali leggeri nuovi nel corso dell'anno civile in questione:

$$ZLEV_{\text{specifico}} = 1 - \left( \frac{\text{emissioni specifiche di CO}_2}{50} \right)$$

x è pari al 15 %.

### 6.3.2. Obiettivi specifici per le emissioni dal 2030

L'obiettivo specifico per le emissioni = (obiettivo specifico di riferimento per le emissioni —  $(\emptyset_{\text{obiettivi}} - \text{obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE}_{2030})$ ) fattore ZLEV

dove:

obiettivo specifico di riferimento per le emissioni è l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni calcolato conformemente al punto 6.2.2;

$\emptyset_{\text{obiettivi}}$  è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri nuovi di ciascun costruttore, di tutti gli obiettivi di specifici riferimento per le emissioni per ciascun costruttore, conformemente al punto 6.2.2;

fattore ZLEV è pari a  $(1 + y - x)$ , tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a 1,0 nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o 1,0, secondo i casi;

dove:

y è la quota di veicoli a zero e a basse emissioni nel parco di veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore calcolato come il numero totale dei veicoli a zero e a basse emissioni, ciascuno dei quali è contato come  $ZLEV_{\text{specifico}}$  conformemente alla formula seguente, diviso per il numero totale di veicoli commerciali leggeri nuovi nel corso dell'anno civile in questione

$$ZLEV_{\text{specifico}} = 1 - \left( \frac{\text{emissioni specifiche di CO}_2}{50} \right)$$

x è pari al 30 %.

*ALLEGATO II***MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI DELLE AUTOVETTURE NUOVE****PARTE A****Rilevamento dei dati sulle autovetture nuove e determinazione delle informazioni sul monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub>**

1. Gli Stati membri registrano, per ogni anno civile, i seguenti dati dettagliati per ciascuna autovettura nuova immatricolata come veicolo M<sub>1</sub> nel loro territorio:

- a) costruttore;
- b) numero di omologazione e relativa estensione;
- c) tipo, variante e versione (se applicabile);
- d) marca e nome commerciale;
- e) categoria di veicolo omologato;
- f) nuove immatricolazioni totali;
- g) massa in ordine di marcia;
- h) emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> (NEDC e WLTP);
- i) impronta: interasse, carreggiata dell'asse sterzante e carreggiata dell'altro asse;
- j) tipo di carburante e modalità carburante;
- k) cilindrata;
- l) consumo elettrico;
- m) codice per tecnologia innovativa o gruppo di tecnologie innovative e riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> da esse determinata (NEDC e WLTP);
- n) potenza netta massima;
- o) numero di identificazione del veicolo;
- p) massa di prova WLTP;
- q) fattori di deviazione e di verifica di cui all'allegato I, punto 3.2.8, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153;
- r) categoria di veicolo immatricolato;
- s) numero di identificazione della famiglia di veicoli;
- t) autonomia elettrica, se applicabile.

Gli Stati membri mettono a disposizione della Commissione, in conformità dell'articolo 7 tutti i dati elencati nel presente punto, nel formato specificato nella parte B, sezione 2.

**▼B**

2. I dati di cui al punto 1 devono essere ricavati dal certificato di conformità dell'autovettura cui si riferiscono. Nel caso di veicoli a doppia alimentazione (benzina-gas), i cui certificati di conformità riportano i valori delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> sia per la benzina sia per il carburante gas, gli Stati membri utilizzano solo il valore misurato per il gas.

3. Gli Stati membri stabiliscono, per ogni anno civile:

- a) il numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove oggetto di scheda di omologazione CE;
- b) il numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove omologate individualmente;
- c) il numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove soggette a omologazione nazionale in piccole serie.

**PARTE B****Formato per la comunicazione dei dati**

Per ogni anno, gli Stati membri comunicano i dati di cui al presente allegato, parte A, punti 1 e 3, secondo i formati indicati di seguito:

## SEZIONE 1

## DATI AGGREGATI RISULTANTI DAL MONITORAGGIO

Stato membro <sup>(1)</sup>	
Anno	
Numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove oggetto di omologazione CE	
Numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove omologate individualmente	
Numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove soggette a omologazione nazionale in piccole serie	

<sup>(1)</sup> Codici ISO 3166 alpha-2 ad eccezione della Grecia e del Regno Unito i cui codici sono, rispettivamente, «EL» e «UK».

## SEZIONE 2

## DATI DETTAGLIATI RISULTANTI DAL MONITORAGGIO — PER CIASCUN VEICOLO

Riferimento alla parte A, punto 1	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato
a)	Nome del costruttore secondo la denominazione standard UE
	Nome del costruttore secondo la dichiarazione OEM
	Nome del costruttore nel registro dello Stato membro <sup>(1)</sup>
b)	Numero di omologazione e relativa estensione
c)	Tipo
	Variante
	Versione
d)	Marca e nome commerciale

## ▼B

Riferimento alla parte A, punto 1	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato
e)	Categoria di veicolo omologato
f)	Numero totale di nuove immatricolazioni
g)	Massa in ordine di marcia
h)	Emissioni specifiche di CO <sub>2</sub> (ciclo misto) Valore NEDC fino al 31 dicembre 2020 ad eccezione per i veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 5, per i quali il valore NEDC è determinato fino al 31 dicembre 2022 conformemente all'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153
	Emissioni specifiche di CO <sub>2</sub> (ciclo misto) Valore WLTP
i)	Interasse
	Carreggiata dell'asse sterzante (asse 1)
	Carreggiata dell'altro asse (asse 2)
j)	Tipo di carburante
	Modalità carburante
k)	Cilindrata (cm <sup>3</sup> )
l)	Consumo di energia elettrica (Wh/km)
m)	Codice della o delle ecoinnovazioni
	Risparmi totali di emissioni di CO <sub>2</sub> dovuti alla o alle ecoinnovazioni con procedura NEDC fino al 31 dicembre 2020
	Risparmi totali di emissioni di CO <sub>2</sub> dovuti alla o alle ecoinnovazioni con WLTP
n)	Potenza massima netta
o)	Numero di identificazione del veicolo
p)	Massa di prova WLTP
q)	Fattore di deviazione De (se disponibile)
	Fattore di verifica (se disponibile)
r)	Categoria di veicolo immatricolato
s)	Numero di identificazione della famiglia di veicoli
t)	Autonomia elettrica, se disponibile

Note:

(<sup>1</sup>) Nel caso di omologazione nazionale in piccole serie (*national small series* — NSS) o di omologazione individuale (*individual approval* — IVA), il nome del costruttore è indicato nella colonna «Nome del costruttore nel registro dello Stato membro», mentre nella colonna denominata «Nome costruttore secondo la denominazione standard UE» è indicata una delle seguenti diciture: «AA-NSS» o «AA-IVA», a seconda dei casi.

**▼B***ALLEGATO III***MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI DEI VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI NUOVI**

A. Rilevamento dei dati sui veicoli commerciali leggeri nuovi e determinazione delle informazioni sul monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub>

1. Dati dettagliati

1.1. Veicoli completi immatricolati come N<sub>1</sub>

Nel caso di veicoli completi con omologazione CE nella categoria N<sub>1</sub>, gli Stati membri registrano, per ciascun anno civile, i seguenti dati dettagliati per ciascun veicolo commerciale leggero nuovo in occasione della prima immatricolazione nel loro territorio:

- a) costruttore;
- b) numero di omologazione e relativa estensione;
- c) tipo, variante e versione;
- d) marca;
- e) categoria di veicolo omologato;
- f) categoria di veicolo immatricolato;
- g) emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> (NEDC e WLTP);
- h) massa in ordine di marcia;
- i) massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
- j) impronta: interasse, carreggiata dell'asse sterzante e carreggiata dell'altro asse;
- k) tipo di carburante e modalità carburante;
- l) cilindrata;
- m) consumo elettrico;
- n) codice per tecnologia innovativa o gruppo di tecnologie innovative e riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> da esse determinata (NEDC e WLTP);
- o) numero di identificazione del veicolo;
- p) massa di prova WLTP;
- q) fattori di deviazione e di verifica di cui all'allegato I, punto 3.2.8, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152;
- r) numero di identificazione della famiglia di veicoli, determinato in conformità dell'allegato XXI, punto 5.0, del regolamento (UE) 2017/1151;
- s) autonomia elettrica, se applicabile.

Gli Stati membri mettono a disposizione della Commissione, in conformità dell'articolo 7, tutti i dati elencati nel presente punto, nel formato specificato nella parte C, sezione 2, del presente allegato.

**▼M1**

1.2. Veicoli completati immatricolati come veicoli di categoria N1

1.2.1. Comunicazione dei dati da parte degli Stati membri

Per la comunicazione dei dati relativi ai veicoli di categoria N1 completati è utilizzato il formato di cui alla parte C, sezione 2.

Il numero di identificazione del veicolo di cui al punto 1.1, lettera o), non è reso pubblico.

**▼ M1**

## 1.2.1.1. Veicoli completati omologati a norma del regolamento (CE) n. 692/2008

Per l'anno civile 2020, gli Stati membri registrano i seguenti dati dettagliati per quanto riguarda:

- a) il veicolo di base incompleto: i dati di cui alle lettere a), b), c), d), e), g), h), i), n) e o), del punto 1.1, o, in alternativa ai dati specificati alle lettere h) e i), la massa aggiunta standard fornita nel quadro delle informazioni relative all'omologazione di cui alla direttiva 2007/46/CE, allegato I, punto 2.17.2;
- b) il veicolo di base completo: i dati di cui alle lettere a), b), c), d), e), g), h), i), n) e o) del punto 1.1;
- c) il veicolo completato: i dati di cui alle lettere a), f), g), h), j), k), l), m) e o) del punto 1.1.

Qualora uno dei dati di cui alle lettere a) e b) del primo comma non possa essere fornito per il veicolo di base, gli Stati membri forniscono i dati relativi al veicolo completato.

## 1.2.1.2. Veicoli completati di categoria N1, omologati a norma dell'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151.

Per ogni veicolo nuovo completato immatricolato nel 2020 e negli anni civili successivi, gli Stati membri comunicano come minimo i dati dettagliati di cui alle lettere a), f), g), h), o), p) e r) del punto 1.1.

## 1.2.2. Comunicazione dei dati da parte dei costruttori

Per ogni veicolo nuovo completato di categoria N1, omologato a norma dell'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151 e immatricolato nel 2020 e negli anni civili successivi, a partire dal 2021 il costruttore del veicolo di base considerato comunica alla Commissione, entro il 28 febbraio di ogni anno, i seguenti dati relativi al veicolo di base:

- a) se il veicolo completato è basato su un veicolo di base incompleto:
  - i) numero di identificazione del veicolo;
  - ii) numero di identificazione della famiglia di veicoli di cui all'allegato XXI, punto 5.0, del regolamento (UE) 2017/1151;
  - iii) emissioni di CO<sub>2</sub> di monitoraggio determinate conformemente al punto 1.2.4;
  - iv) zona anteriore, specificando l'opzione applicabile di cui al punto 1.2.4, lettera c);
  - v) resistenza al rotolamento di cui al punto 1.2.4, lettera b);
  - vi) massa di monitoraggio, determinata conformemente all'allegato I, parte B, punto 4.1;
  - vii) massa in ordine di marcia;
  - viii) massa rappresentativa del carico del veicolo quale definita al punto 1.2.4, lettera a).
- b) se il veicolo completato è basato su un veicolo di base completo:
  - i) numero di identificazione del veicolo;
  - ii) numero di identificazione della famiglia di veicoli di cui alla lettera a), punto ii), del presente paragrafo;
  - iii) emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> del veicolo di base;
  - iv) massa in ordine di marcia.

▼ **M1**1.2.3. Calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e dell'obiettivo per le emissioni specifiche

La Commissione utilizza i valori comunicati dal costruttore del veicolo di base in conformità del punto 1.2.2 per calcolare le sue emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile in cui il veicolo completo considerato è immatricolato, tranne quando sono soddisfatte le condizioni di cui al punto 1.2.5 perché in tal caso devono essere utilizzati i dati relativi ai veicoli completati.

Se i dati di cui al punto 1.2.2 non sono comunicati dal costruttore del veicolo di base, per il calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e dell'obiettivo per le emissioni specifiche del costruttore in questione sono utilizzate le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> comunicate dagli Stati membri a norma del punto 1.2.1 per il veicolo completato considerato.

1.2.4. Calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> di monitoraggio nel caso di veicoli di base incompleti

A partire dall'anno civile 2020, i costruttori calcolano le emissioni CO<sub>2</sub> di monitoraggio per ciascuno dei loro veicoli di base incompleti secondo il metodo dell'interpolazione di cui all'allegato XXI, suballegato 7, punto 3.2.3.2 o 3.2.4, del regolamento (UE) 2017/1151, utilizzando la stessa metodologia applicata per l'omologazione CE del veicolo di base per quanto riguarda le sue emissioni, secondo i termini definiti in tali punti con le seguenti eccezioni:

## a) Massa del singolo veicolo

Il termine «TM<sub>ind</sub>» di cui all'allegato XXI, suballegato 7, punto 3.2.3.2.2.1. o 3.2.4.1.1.1 del regolamento (UE) 2017/1151 è sostituito dalla massa standard del veicolo di base, DM<sub>base</sub>. Quando la DM<sub>base</sub> è inferiore alla massa di prova del veicolo Low TM<sub>L</sub> della famiglia di interpolazione, il termine TM<sub>ind</sub> è sostituito da TM<sub>L</sub>. Quando la DM<sub>base</sub> è superiore alla massa di prova del veicolo High TM<sub>H</sub> della famiglia di interpolazione, il termine TM<sub>ind</sub> è sostituito da TM<sub>H</sub>.

DM<sub>base</sub> è calcolata in base alla seguente formula:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + M_{VL}$$

in cui

MRO<sub>base</sub> è la massa in ordine di marcia del veicolo di base come definita nell'allegato XXI, punto 3.2.5, del regolamento (UE) 2017/1151;

B<sub>0</sub> è il valore della massa della carrozzeria corrispondente a 1,375;

M<sub>VL</sub> è la massa rappresentativa del carico del veicolo, vale a dire il 28 % del carico massimo del veicolo, dove il carico massimo del veicolo è definito come la massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico meno la massa in ordine di marcia del veicolo di base moltiplicato per B<sub>0</sub>, meno 25 kg.

Il valore di B<sub>0</sub> viene corretto entro il 31 ottobre 2021 sulla base della massa in ordine di marcia dei veicoli di base incompleti per tutti i veicoli completati immatricolati negli anni civili 2018, 2019 e 2020, calcolato secondo le formule riportate qui di seguito. Il nuovo valore B<sub>0</sub> si applica dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2024.

Formula 1:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

in cui

A<sub>i</sub> è il valore A<sub>y</sub> calcolato con la formula 2 per l'anno civile considerato

▼ M1

$n_i$  è il numero di veicoli di base incompleti rispetto ai veicoli completati immatricolati nel corso dell'anno civile

Formula 2:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n M_{fi}}{\sum_{i=1}^n M_{bi}}$$

in cui

$A_y$  è la media del rapporto tra  $M_{fi}$  e  $M_{bi}$  per ogni anno civile dal 2018 al 2020;

$M_{fi}$  è la massa in ordine di marcia del veicolo di base incompleto aumentata della massa aggiunta standard di cui all'allegato XII, sezione 5, del regolamento (CE) n. 692/2008;

$M_{bi}$  è la massa in ordine di marcia del veicolo di base incompleto;

$n$  è il numero di veicoli di base incompleti rispetto ai veicoli completati immatricolati nel corso dell'anno civile.

b) Resistenza al rotolamento del singolo veicolo

La resistenza al rotolamento del veicolo di base è utilizzata ai fini dell'allegato XXI, suballegato 7, punti 3.2.3.2.2.2 o 3.2.4.1.1.2, del regolamento (UE) 2017/1151.

c) Zona anteriore

Nel caso di un veicolo di base incompleto appartenente a una famiglia di matrici di resistenza all'avanzamento, i costruttori determinano il termine «A<sub>f</sub>» di cui all'allegato XXI, suballegato 7, punto 3.2.3.2.2.3 del regolamento (UE) 2017/1151, conformemente a una delle opzioni seguenti:

- i) la zona anteriore del veicolo rappresentativo della famiglia di matrici di resistenza all'avanzamento, in m<sup>2</sup>;
- ii) il valore medio della zona anteriore del veicolo High e del veicolo Low della famiglia di interpolazione, in m<sup>2</sup>;
- iii) la zona anteriore del veicolo High della famiglia di interpolazione, se non viene utilizzato il metodo dell'interpolazione, in m<sup>2</sup>.

Nel caso di un veicolo di base incompleto che non appartiene a una famiglia di matrici di resistenza all'avanzamento, viene utilizzato il valore della zona anteriore del veicolo High della famiglia di interpolazione.

1.2.5. Rappresentatività del valore delle emissioni di CO<sub>2</sub> di monitoraggio

Ogni anno la Commissione valuta la rappresentatività della media delle emissioni di CO<sub>2</sub> di monitoraggio comunicate dai costruttori di veicoli di base rispetto alla media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli completati immatricolati nell'anno civile considerato. La Commissione informa i costruttori di veicoli di base dello scostamento rilevato tra tali valori.

**▼ M1**

Se nel corso di due anni civili consecutivi si riscontra uno scostamento pari o superiore al 4 %, la Commissione utilizza la media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli completati nell'anno civile successivo al fine di calcolare le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del costruttore del veicolo di base o del raggruppamento in tale anno.

2. I dati dettagliati di cui al punto 1 sono ricavati dal certificato di conformità rilasciato dal costruttore del veicolo commerciale leggero cui si riferiscono o sono comunque coerenti con tali dati. I dati dettagliati che non sono riportati nel certificato di conformità sono ricavati dalla documentazione di omologazione o dalle informazioni comunicate dal costruttore del veicolo di base ai sensi del punto 1.2.3. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che la procedura di monitoraggio sia sufficientemente precisa. Se per un veicolo commerciale leggero il certificato di conformità indica una massa minima e una massa massima, ai fini del presente regolamento gli Stati membri utilizzano solo il valore massimo. Nel caso di veicoli a doppia alimentazione (benzina-gas), i cui certificati di conformità riportano le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> per entrambi i tipi di carburante, gli Stati membri utilizzano solo il valore misurato per il gas.

**▼ B**

3. Gli Stati membri stabiliscono, per ogni anno civile:
  - a) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione CE;
  - b) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione in più fasi, se disponibile;
  - c) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione individuale;
  - d) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi soggetti a omologazione nazionale di piccole serie.

- B. Metodologia per accertare i dati di monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dai veicoli commerciali leggeri nuovi

I dati di monitoraggio che gli Stati membri sono tenuti a determinare ai sensi della parte A, punti 1 e 3, sono ricavati secondo il metodo descritto nella presente parte.

1. Numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati

Gli Stati membri determinano il numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel loro territorio nell'anno di monitoraggio interessato, suddiviso in veicoli soggetti a omologazione CE, omologazioni individuali e omologazioni nazionali di piccole serie nonché, se disponibile, soggetti a omologazione in più fasi.

2. Veicoli completati

Nel caso di veicoli costruiti in più fasi, le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli completati sono attribuite al costruttore del veicolo di base.

Onde garantire la rappresentatività dei valori delle emissioni di CO<sub>2</sub>, dell'efficienza energetica del combustibile e della massa dei veicoli completati, senza imporre un onere eccessivo al costruttore del veicolo di base, la Commissione definisce una procedura di monitoraggio specifica e ove opportuno apporta le necessarie modifiche alla pertinente normativa in materia di omologazione.

Sebbene per il calcolo dell'obiettivo per il 2020 conformemente all'allegato I, parte B, punto 2, la massa aggiunta standard vada ripresa dalla parte C del presente allegato, laddove tale valore relativo alla massa non possa essere determinato, ai fini del calcolo in via provvisoria dell'obiettivo specifico per le emissioni di cui all'articolo 7, paragrafo 4, è possibile utilizzare la massa in ordine di marcia del veicolo completato.

**▼B**

Se il veicolo di base è un veicolo completo, ai fini del calcolo dell'obiettivo specifico per le emissioni è utilizzata la massa in ordine di marcia di tale veicolo. Tuttavia, qualora tale valore relativo alla massa non possa essere determinato, ai fini del calcolo in via provvisoria dell'obiettivo specifico per le emissioni è possibile utilizzare la massa in ordine di marcia del veicolo completato.

## C. Formati per la comunicazione di dati

Per ogni anno, gli Stati membri comunicano i dati di cui al presente allegato, parte A, punti 1 e 3, secondo il formato indicato di seguito:

## Sezione 1

## Dati aggregati risultanti dal monitoraggio

Stato membro <sup>(1)</sup>	
Anno	
Numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione CE	
Numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi omologati individualmente	
Numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi soggetti a omologazione nazionale di piccole serie	
Numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione in più fasi (se disponibile)	

<sup>(1)</sup> Codici ISO 3166 alpha-2 ad eccezione della Grecia e del Regno Unito i cui codici sono, rispettivamente, «EL» e «UK».

## Sezione 2

## Dati dettagliati risultanti dal monitoraggio — per ciascun veicolo

Riferimento alla parte A, punto 1.1	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato <sup>(1)</sup>
a)	Nome del costruttore secondo la denominazione standard UE <sup>(2)</sup>
	Nome del costruttore secondo la dichiarazione OEM VEICOLO COMPLETO/VEICOLO DI BASE <sup>(3)</sup>
	Nome del costruttore secondo la dichiarazione OEM VEICOLO COMPLETATO <sup>(3)</sup>
	Nome del costruttore nel registro dello Stato membro <sup>(2)</sup>

## ▼B

Riferimento alla parte A, punto 1.1	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato (1)
b)	Numero di omologazione e relativa estensione
c)	Tipo
	Variante
	Versione
d)	Marca
e)	Categoria di veicolo omologato
f)	Categoria di veicolo immatricolato
g)	Emissioni specifiche di CO <sub>2</sub> (ciclo misto) Valore NEDC fino al 31 dicembre 2020
	Emissioni specifiche di CO <sub>2</sub> (ciclo misto) Valore WLTP
h)	Massa in ordine di marcia VEICOLO DI BASE
	Massa in ordine di marcia VEICOLO COMPLETATO/VEICOLO COMPLETO
i) (4)	Massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile
j)	Interasse
	Larghezza dell'asse sterzante (asse 1)
	Larghezza dell'altro asse (asse 2)
k)	Tipo di carburante
	Modalità carburante
l)	Cilindrata (cm <sup>3</sup> )
m)	Consumo di energia elettrica (Wh/km)
n)	Codice della o delle ecoinnovazioni
	Risparmi totali di emissioni di CO <sub>2</sub> dovuti alla o alle ecoinnovazioni con procedura NEDC fino al 31 dicembre 2020
	Risparmi totali di emissioni di CO <sub>2</sub> dovuti alla o alle ecoinnovazioni con WLTP
o)	Numero di identificazione del veicolo
p)	Massa di prova WLTP
q)	Fattore di deviazione De (se disponibile)
	Fattore di verifica (se disponibile)
r)	Numero di identificazione della famiglia di veicoli
s)	Autonomia elettrica, se disponibile

▼B

Riferimento alla parte A, punto 1.1	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato <sup>(1)</sup>
Direttiva 2007/46/CE, allegato I, punto 2.17.2 <sup>(5)</sup>	Massa aggiunta standard (se applicabile in caso di veicoli omologati in più fasi)

Note:

- <sup>(1)</sup> Qualora, per i veicoli omologati in più fasi, non possano essere forniti dati relativi al veicolo di base, lo Stato membro fornisce come minimo i dati del veicolo completato in questo formato.
- <sup>(2)</sup> Nel caso di omologazione nazionale in piccole serie (national small series — NSS) o di omologazione individuale (individual approval — IVA), il nome del costruttore è indicato nella colonna «Nome del costruttore nel registro dello Stato membro», mentre nella colonna denominata «Nome costruttore secondo la denominazione standard UE» è indicata una delle seguenti diciture: «AA-NSS» o «AA-IVA», a seconda dei casi.
- <sup>(3)</sup> Nel caso di veicoli omologati in più fasi è indicato il costruttore del veicolo di base (incompleto/completo). Se il costruttore del veicolo di base non è disponibile, è indicato solo il costruttore del veicolo completato.
- <sup>(4)</sup> Nel caso di veicoli omologati in più fasi è indicata la massa massima a carico tecnicamente ammissibile del veicolo di base.
- <sup>(5)</sup> Nel caso di veicoli omologati in più fasi, la massa in ordine di marcia e la massa massima a carico tecnicamente ammissibile del veicolo di base possono essere sostituite dalla massa aggiunta standard specificata nelle informazioni relative all'omologazione conformemente alla direttiva 2007/46/CE, allegato I, punto 2.17.2.

*ALLEGATO IV***REGOLAMENTI ABROGATI ED ELENCO DELLE RISPETTIVE MODIFICHE**

Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1).
Regolamento (UE) n. 397/2013 della Commissione	(GU L 120 dell'1.5.2013, pag. 4).
Regolamento (UE) n. 333/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 103 del 5.4.2014, pag. 15).
Regolamento delegato (UE) 2015/6 della Commissione	(GU L 3 del 7.1.2015, pag. 1).
Regolamento delegato (UE) 2017/1502 della Commissione	(GU L 221 del 26.8.2017, pag. 4).
Regolamento delegato (UE) 2018/649 della Commissione	(GU L 108 del 27.4.2018, pag. 14).
Regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1).
Regolamento delegato (UE) n. 205/2012 della Commissione	(GU L 72 del 10.3.2012, pag. 2).
Regolamento (UE) n. 253/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 84 del 20.3.2014, pag. 38).
Regolamento delegato (UE) n. 404/2014 della Commissione	(GU L 121 del 24.4.2014, pag. 1).
Regolamento delegato (UE) 2017/748 della Commissione	(GU L 113 del 29.4.2017, pag. 9).
Regolamento delegato (UE) 2017/1499 della Commissione	(GU L 219 del 25.8.2017, pag. 1).



## ALLEGATO V

## TAVOLA DI CONCORDANZA

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
Articolo 1, primo comma	Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1
Articolo 1, secondo comma	Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 1, paragrafo 2
Articolo 1, terzo comma	—	Articolo 1, paragrafo 3
—	—	Articolo 1, paragrafo 4
—	—	Articolo 1, paragrafo 5
—	—	Articolo 1, paragrafo 6
—	—	Articolo 1, paragrafo 7
Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafo 1
Articolo 2, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 2
Articolo 2, paragrafo 3	Articolo 2, paragrafo 3	Articolo 2, paragrafo 3
Articolo 2, paragrafo 4	Articolo 2, paragrafo 4	Articolo 2, paragrafo 4
Articolo 3, paragrafo 1, frase introduttiva	Articolo 3, paragrafo 1, frase introduttiva	Articolo 3, paragrafo 1, frase introduttiva
Articolo 3, paragrafo 1, lettere a) e b)	Articolo 3, paragrafo 1, lettere a) e b)	Articolo 3, paragrafo 1, lettere a) e b)
—	Articolo 3, paragrafo 1, lettere c), d) ed e)	Articolo 3, paragrafo 1, lettere c), d) ed e)
Articolo 3, paragrafo 1, lettere c) e d)	Articolo 3, paragrafo 1, lettere f) e g)	Articolo 3, paragrafo 1, lettere f) e g)
Articolo 3, paragrafo 1, lettera f)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera h)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera h)
Articolo 3, paragrafo 1, lettera e)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera j)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera i)
Articolo 3, paragrafo 1, lettera g)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera i)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera j)
—	—	Articolo 3, paragrafo 1, lettere k), l) e m)
—	Articolo 3, paragrafo 1, lettera k)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera n)
Articolo 3, paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 2
Articolo 4, primo comma	Articolo 4, primo comma	Articolo 4, paragrafo 1, frase introduttiva e lettere a) e b)
—	—	Articolo 4, paragrafo 1, lettera c)
—	Articolo 4, secondo comma	Articolo 4, paragrafo 2
Articolo 4, secondo comma	Articolo 4, terzo comma	Articolo 4, paragrafo 3

▼B

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
Articolo 5	Articolo 5	—
Articolo 5 bis	—	Articolo 5
Articolo 6	Articolo 6	—
Articolo 7, paragrafo 1	Articolo 7, paragrafo 1	Articolo 6, paragrafo 1
Articolo 7, paragrafo 2, lettere a), b) e c)	Articolo 7, paragrafo 2, lettere a), b) e c)	Articolo 6, paragrafo 2, lettere a), b) e c)
—	—	Articolo 6, paragrafo 2, lettera d)
Articolo 7, paragrafo 3	Articolo 7, paragrafo 3	Articolo 6, paragrafo 3
Articolo 7, paragrafo 4	Articolo 7, paragrafo 4	Articolo 6, paragrafo 4
Articolo 7, paragrafo 5	Articolo 7, paragrafo 5	Articolo 6, paragrafo 5
Articolo 7, paragrafo 6	Articolo 7, paragrafo 6	Articolo 6, paragrafo 6
Articolo 7, paragrafo 7	Articolo 7, paragrafo 7	Articolo 6, paragrafo 7
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 7, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 7, paragrafo 2
Articolo 8, paragrafo 3	Articolo 8, paragrafo 3	Articolo 7, paragrafo 3
Articolo 8, paragrafo 4, primo e secondo comma	Articolo 8, paragrafo 4, primo e secondo comma	Articolo 7, paragrafo 4, primo e secondo comma
Articolo 8, paragrafo 4, terzo comma	Articolo 8, paragrafo 4, primo comma	Articolo 7, paragrafo 4, terzo comma
Articolo 8, paragrafo 5, terzo comma	Articolo 8, paragrafo 5	Articolo 7, paragrafo 5, terzo comma
Articolo 8, paragrafo 5, terzo comma	Articolo 8, paragrafo 6	Articolo 7, paragrafo 5, secondo comma
Articolo 8, paragrafo 6	Articolo 8, paragrafo 7	—
Articolo 8, paragrafo 7	Articolo 8, paragrafo 8	Articolo 7, paragrafo 6, primo comma
—	—	Articolo 7, paragrafo 6, secondo comma
Articolo 8, paragrafo 8	—	—
Articolo 8, paragrafo 9, primo comma	Articolo 8, paragrafo 9, primo comma	Articolo 7, paragrafo 7
Articolo 8, paragrafo 9, secondo comma	Articolo 8, paragrafo 9, secondo comma	Articolo 7, paragrafo 8
—	—	Articolo 7, paragrafo 9
—	—	Articolo 7, paragrafo 10
—	Articolo 8, paragrafo 10	Articolo 7, paragrafo 11
Articolo 9, paragrafo 1	Articolo 9, paragrafo 1	Articolo 8, paragrafo 1

## ▼B

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, frase introduttiva	Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, frase introduttiva	Articolo 8, paragrafo 2, primo comma, prima parte
Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, lettera a)	Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, lettera a)	—
Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, lettera b)	Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, lettera b)	Articolo 8, paragrafo 2, primo comma, seconda parte
Articolo 9, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 9, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 8, paragrafo 2, secondo comma
Articolo 9, paragrafo 3	Articolo 9, paragrafo 3	Articolo 8, paragrafo 3
Articolo 9, paragrafo 4	Articolo 9, paragrafo 4	Articolo 8, paragrafo 4
Articolo 10, paragrafo 1, frase introduttiva	Articolo 10, paragrafo 1, frase introduttiva	Articolo 9, paragrafo 1, frase introduttiva
Articolo 10, paragrafo 1, lettere da a) a e)	Articolo 10, paragrafo 1, lettere da a) a e)	Articolo 9, paragrafo 1, lettere da a) a e)
—	—	Articolo 9, paragrafo 1, lettera f)
Articolo 10, paragrafo 2	Articolo 10, paragrafo 2	Articolo 9, paragrafo 2
—	—	Articolo 9, paragrafo 3
Articolo 11, paragrafo 1	Articolo 11, paragrafo 1	Articolo 10, paragrafo 1
Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 10, paragrafo 2
Articolo 11, paragrafo 3	Articolo 11, paragrafo 3	Articolo 10, paragrafo 3, primo comma
—	—	Articolo 10, paragrafo 3, secondo comma
Articolo 11, paragrafo 4, primo comma	—	Articolo 10, paragrafo 4, primo comma
Articolo 11, paragrafo 4, secondo comma, frase introduttiva	—	Articolo 10, paragrafo 4, secondo comma, frase introduttiva
Articolo 11, paragrafo 4, secondo comma, lettera a)	—	Articolo 10, paragrafo 4, secondo comma, lettera a)
Articolo 11, paragrafo 4, secondo comma, lettera b)	—	—
Articolo 11, paragrafo 4, secondo comma, lettera c)	—	Articolo 10, paragrafo 4, secondo comma, lettera b)
—	—	Articolo 10, paragrafo 4, secondo comma, lettera c)
Articolo 11, paragrafo 4, terzo e quarto comma	—	Articolo 10, paragrafo 4, terzo e quarto comma

▼B

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
Articolo 11, paragrafo 5	Articolo 11, paragrafo 4	Articolo 10, paragrafo 5
Articolo 11, paragrafo 6	Articolo 11, paragrafo 5	Articolo 10, paragrafo 6
Articolo 11, paragrafo 7	Articolo 11, paragrafo 6	Articolo 10, paragrafo 7
Articolo 11, paragrafo 8	Articolo 11, paragrafo 7	Articolo 10, paragrafo 8
Articolo 11, paragrafo 9	Articolo 11, paragrafo 8	Articolo 10, paragrafo 9
Articolo 12, paragrafo 1, primo comma	Articolo 12, paragrafo 1, primo comma	Articolo 11, paragrafo 1, primo comma
Articolo 12, paragrafo 1, secondo comma	—	Articolo 11, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 12, paragrafo 1, terzo comma	Articolo 12, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 11, paragrafo 1, terzo comma
—	—	Articolo 11, paragrafo 1, quarto comma
Articolo 12, paragrafo 2	Articolo 12, paragrafo 2	Articolo 11, paragrafo 2, parte introduttiva, lettere a), b) e c), e lettera d), prima parte
—	—	Articolo 11, paragrafo 2, parte introduttiva, lettera d), ultima parte
Articolo 12, paragrafo 3	Articolo 12, paragrafo 3	Articolo 11, paragrafo 3
Articolo 12, paragrafo 4	Articolo 12, paragrafo 4	Articolo 11, paragrafo 4
—	—	Articolo 12
—	—	Articolo 13
Articolo 13, paragrafo 1	—	—
—	Articolo 13, paragrafo 1	—
—	—	Articolo 14, titolo
—	—	Articolo 14, paragrafo 1, primo comma, frase introduttiva
Articolo 13, paragrafo 2, primo e secondo comma	—	Articolo 14, paragrafo 1, lettera a)
—	Articolo 13, paragrafo 5	Articolo 14, paragrafo 1, lettera b)
—	—	Articolo 14, paragrafo 1, lettere c) e d)
Articolo 13, paragrafo 2, terzo comma	Articolo 13, paragrafo 5	Articolo 14, paragrafo 2
—	—	Articolo 15, paragrafo 1
—	—	Articolo 15, paragrafo 2
—	—	Articolo 15, paragrafo 3

## ▼B

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
—	Articolo 13, paragrafo 2	—
—	—	Articolo 15, paragrafo 4, prima parte
Articolo 13, paragrafo 3	Articolo 13, paragrafo 6, primo comma	Articolo 15, paragrafo 4, seconda parte
—	Articolo 13, paragrafo 4	—
Articolo 13, paragrafo 4	Articolo 13, paragrafo 6, secondo comma	—
Articolo 13, paragrafo 5	—	—
Articolo 13, paragrafo 6	Articolo 13, paragrafo 3	—
—	—	Articolo 15, paragrafo 5
—	—	Articolo 15, paragrafo 6
Articolo 13, paragrafo 7, primo comma	Articolo 13, paragrafo 6, terzo comma	Articolo 15, paragrafo 7
Articolo 13, paragrafo 7, secondo comma	Articolo 13, paragrafo 6, quarto comma	Articolo 15, paragrafo 8
Articolo 14, paragrafo 1	Articolo 14, paragrafo 1	Articolo 16, paragrafo 1
Articolo 14, paragrafo 2	Articolo 14, paragrafo 2	Articolo 16, paragrafo 2
Articolo 14, paragrafo 3	Articolo 14, paragrafo 2 <i>bis</i>	Articolo 16, paragrafo 3
Articolo 14 <i>bis</i> , paragrafo 1	Articolo 15, paragrafo 3	Articolo 17, paragrafo 1
Articolo 14 <i>bis</i> , paragrafo 2	Articolo 15, paragrafo 1	Articolo 17, paragrafo 2
Articolo 14 <i>bis</i> , paragrafo 3	Articolo 16	Articolo 17, paragrafo 3
Articolo 14 <i>bis</i> , paragrafo 4	Articolo 15, paragrafo 2	Articolo 17, paragrafo 4
Articolo 14 <i>bis</i> , paragrafo 5	Articolo 17	Articolo 17, paragrafo 5
Articolo 15	—	—
—	—	Articolo 18
Articolo 16	Articolo 18	Articolo 19
Allegato I	—	Allegato I, parte A, punti da 1 a 5
—	—	Allegato I, parte A, punto 6
—	Allegato I	Allegato I, parte B, punti da 1 a 5
—	—	Allegato I, parte B, punto 6
Allegato II, parte A	—	Allegato II, parte A
Allegato II, parte B	—	—
Allegato II, parte C	—	Allegato II, parte B
—	Allegato II	Allegato III
—	—	Allegato IV
—	—	Allegato V