

## II

(Atti non legislativi)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2023/1634 DELLA COMMISSIONE

del 5 giugno 2023

**recante modifica del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il 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 <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 7, paragrafo 8, l'articolo 10, paragrafo 8, secondo comma, e l'articolo 15, paragrafo 8,

considerando quanto segue:

- (1) L'allegato I del regolamento (UE) 2019/631 definisce in modo dettagliato la metodologia di calcolo degli obiettivi specifici per le emissioni per i costruttori di autovetture e veicoli commerciali leggeri.
- (2) Dal 1° gennaio 2021, le norme sulle emissioni di CO<sub>2</sub> si basano sui dati relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> determinati conformemente alla procedura di prova per i veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale (WLTP) di cui al regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione <sup>(2)</sup>. L'allegato I del regolamento (UE) 2019/631 è stato modificato dal regolamento delegato (UE) 2020/2173 della Commissione <sup>(3)</sup> per tenere conto dell'introduzione della WLTP, chiarendo le modalità di determinazione degli obiettivi specifici per le emissioni di particolari tipi di costruttori. Sono tuttavia necessari ulteriori chiarimenti per i costruttori che fanno parte di un raggruppamento al fine di stabilire la metodologia di calcolo degli obiettivi specifici per le emissioni per gli anni civili dal 2021 al 2024.
- (3) L'allegato I, parte A, del regolamento (UE) 2019/631 precisa la metodologia di calcolo degli obiettivi in deroga applicabili negli anni civili dal 2021 al 2024. Ai fini della certezza del diritto è necessario specificare la metodologia di calcolo anche per gli obiettivi in deroga applicabili negli anni civili dal 2025 al 2028, di cui all'articolo 10, paragrafo 4, secondo comma, lettera c), di detto regolamento.

<sup>(1)</sup> GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13.

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

<sup>(3)</sup> Regolamento delegato (UE) 2020/2173 della Commissione, del 16 ottobre 2020, che modifica gli allegati I, II e III del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio al fine di aggiornare i parametri di monitoraggio e chiarire alcuni aspetti relativi alla modifica della procedura regolamentare di prova (GU L 433 del 22.12.2020, pag. 1).

- (4) Al fine di distinguere tra i veicoli di base completi e quelli incompleti, è opportuno adeguare la definizione di massa di prova («TM») per la massa di prova media in chilogrammi di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi di cui all'allegato I, parte B, punto 6.2.1, del regolamento (UE) 2019/631.
- (5) Gli allegati II e III del regolamento (UE) 2019/631 specificano il tipo e il formato dei dati che gli Stati membri o i costruttori sono tenuti a raccogliere e comunicare annualmente alla Commissione per ogni autovettura nuova e veicolo commerciale leggero nuovo. Dall'esperienza acquisita è emerso che alcuni parametri di monitoraggio potevano essere eliminati al fine di agevolare il processo di monitoraggio, in quanto non sono utilizzati per il calcolo degli obiettivi specifici per le emissioni o delle emissioni specifiche medie, e dovrebbero pertanto essere eliminati senza inficiare la solida valutazione del raggiungimento da parte dei costruttori degli obiettivi specifici per le emissioni. È inoltre necessario aggiungere alcuni nuovi parametri, in particolare ai fini della verifica delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli in circolazione. Le modifiche dei parametri devono trovare riscontro nel tipo di dati da raccogliere nell'allegato II, parte A, e nell'allegato III, parte A, del regolamento (UE) 2019/631, nonché nei formati per la raccolta dei dati di cui all'allegato II, parte B, e all'allegato III, parte B, di detto regolamento.
- (6) L'allegato III del regolamento (UE) 2019/631 descrive in dettaglio una procedura che consente ai costruttori di calcolare le emissioni di CO<sub>2</sub> e i valori della massa nel caso di veicoli commerciali leggeri omologati in più fasi. Nel caso di un singolo veicolo di base incompleto, la massa deve essere calcolata conformemente all'allegato III, parte A, punto 1.2.4, del regolamento (UE) 2019/631, tenendo conto del valore della massa della carrozzeria (B<sub>0</sub>), che è stato fissato a 1,375 per i calcoli relativi all'anno civile 2021. Per gli anni civili dal 2022 al 2024, tale valore dovrebbe essere rivisto sulla base della media della massa in ordine di marcia dei nuovi veicoli di base incompleti immatricolati nell'Unione negli anni civili 2018, 2019 e 2020.
- (7) In assenza dei dati di monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> finali per i veicoli commerciali leggeri nuovi per l'anno civile 2020, non è stato possibile finalizzare la revisione del valore di B<sub>0</sub> entro il 31 ottobre 2021 come previsto nell'allegato III, parte A, punto 1.2.4, del regolamento (UE) 2019/631. Tenuto conto che una revisione del valore di B<sub>0</sub> utilizzando solamente i dati degli anni civili 2018 e 2019 avrebbe dato un risultato molto vicino all'attuale valore di B<sub>0</sub> e al fine di agevolare l'attuazione e assicurare la certezza del diritto per i costruttori interessati, per l'anno civile 2022 è opportuno mantenere il valore di B<sub>0</sub> attualmente vigente. Per gli anni civili 2023 e 2024, il valore di B<sub>0</sub> riveduto è stato calcolato sulla base dei dati finali di monitoraggio per i veicoli commerciali leggeri per gli anni civili 2018, 2019 e 2020. Inoltre, per garantire la certezza del diritto per i costruttori dopo il 2024, è necessario chiarire che il valore di B<sub>0</sub> riveduto rimane applicabile anche negli anni successivi al 2024.
- (8) Il chiarimento è necessario per tenere meglio conto delle diverse modalità di calcolo dell'influsso dell'aerodinamica nel caso di veicoli di base incompleti di categoria N<sub>1</sub> nel quadro del calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> di monitoraggio.
- (9) L'allegato III, parte B, del regolamento (UE) 2019/631 contiene alcune informazioni relative in particolare alla procedura regolamentare di prova NEDC divenute obsolete, che dovrebbero quindi essere soppresse.
- (10) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2019/631,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

Il regolamento (UE) 2019/631 è così modificato:

- 1) l'allegato I è modificato conformemente all'allegato I del presente regolamento;
- 2) l'allegato II è modificato conformemente all'allegato II del presente regolamento;
- 3) l'allegato III è modificato conformemente all'allegato III del presente regolamento.

*Articolo 2*

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

Le seguenti disposizioni si applicano a decorrere dal 1° gennaio 2024:

- a) allegato II, punto 1), lettera a), punti ii) e iii), e punto 2), lettere b) e c);
- b) allegato III, punto 1), lettera a), punti iii) e v), e punto 3), lettere c) ed e).

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

Fatto a Bruxelles, il 5 giugno 2023

*Per la Commissione*  
*La presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---

## ALLEGATO I

L'allegato I del regolamento (UE) 2019/631 è così modificato:

1) la parte A è così modificata:

a) è aggiunto il seguente punto 3 *quinquies*:

«3 *quinquies* Per un raggruppamento formato conformemente all'articolo 6, l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni WLTP è determinato sulla base dei valori di  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  e  $NEDC_{2020target}$  calcolati per il raggruppamento nel suo insieme.

Nel caso di un nuovo raggruppamento costituito tra il 2021 e il 2024 o di un cambiamento dei membri di un raggruppamento già esistente nel 2020, l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni WLTP è calcolato sulla base dei valori di  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  e  $NEDC_{2020target}$  del raggruppamento nel suo insieme.»;

b) al punto 5 è aggiunta la seguente lettera c):

«c) Per un costruttore cui è stata concessa una deroga a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, per uno qualsiasi degli anni civili dal 2025 al 2028, l'obiettivo specifico per le emissioni (obiettivo in deroga<sub>2025-2028</sub>) è calcolato come segue:

$$\text{Obiettivo in deroga}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2,measured}}{WLTP_{CO_2}} \cdot \frac{WLTP_{CO_2,ind}}{NEDC_{CO_2,ind}} \cdot \text{obiettivo}_{2021} \cdot (1 - \text{fattore di riduzione}_{2025})$$

Per il costruttore che non è stato responsabile dell'immatricolazione di nuove autovetture nel 2020 o per cui il valore di  $WLTP_{CO_2}$  definito al punto 3 o di  $NEDC_{CO_2}$  definito al punto 3 è pari a zero, l'obiettivo specifico per le emissioni (obiettivo in deroga<sub>2025-2028</sub>) è calcolato come segue:

$$\text{Obiettivo in deroga}_{2025-2028} = \frac{WLTP_{CO_2,measured}}{NEDC_{CO_2}} \cdot \text{obiettivo}_{2021} \cdot (1 - \text{fattore di riduzione}_{2025})$$

dove:

|                                      |   |
|--------------------------------------|---|
| $WLTP_{CO_2,misurato}$               | è il valore medio fra tutti i singoli costruttori a cui si applica un obiettivo specifico per le emissioni conformemente al punto 4, ponderato per il numero di autovetture nuove immatricolate nel 2020, di $WLTP_{CO_2,misurato}$ come definito al punto 6.0; |
| $WLTP_{CO_2}$                        | è il valore medio fra tutti i singoli costruttori a cui si applica un obiettivo specifico per le emissioni conformemente al punto 4, ponderato per il numero di autovetture nuove immatricolate nel 2020, di $WLTP_{CO_2}$ , come definito al punto 3;          |
| $NEDC_{CO_2}$                        | è il valore medio fra tutti i singoli costruttori a cui si applica un obiettivo specifico per le emissioni conformemente al punto 4, ponderato per il numero di autovetture nuove immatricolate nel 2020, di $NEDC_{CO_2}$ come definito al punto 3;            |
| $WLTP_{CO_2,ind}$                    | è il valore di $WLTP_{CO_2}$ di cui al punto 3;   |
| $NEDC_{CO_2,ind}$                    | è il valore di $NEDC_{CO_2}$ di cui al punto 3;   |
| fattore di riduzione <sub>2025</sub> | è il fattore di riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 4, lettera a);   |
| obiettivo <sub>2021</sub>            | è una riduzione del 45 % delle emissioni specifiche medie di CO <sub>2</sub> nel 2007 di tale costruttore.»;  |

2) la parte B è così modificata:

a) è aggiunto il seguente punto 3 *quinquies*:

«3 *quinquies* Per un raggruppamento costituito conformemente all'articolo 6, l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni WLTP è determinato sulla base dei valori di  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  e  $NEDC_{2020target}$  calcolati per il raggruppamento nel suo insieme.

Nel caso di un nuovo raggruppamento costituito tra il 2021 e il 2024 o di un cambiamento dei membri di un raggruppamento già esistente nel 2020, l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni WLTP è calcolato sulla base dei valori di  $WLTP_{CO_2}$ ,  $NEDC_{CO_2}$  e  $NEDC_{2020target}$  del raggruppamento nel suo insieme.»;

b) al punto 6.2.1, la formulazione:

«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»;

è sostituita dalla seguente:

«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.

Nel caso di un veicolo di base completo relativo a un veicolo completato, la massa di prova da prendere in considerazione è la massa di prova del medesimo veicolo di base.

Nel caso di un veicolo di base incompleto collegato a un veicolo completato, il valore della massa di prova da considerare è il valore  $DM_{base}$  determinato conformemente all'allegato III, parte A, punto 1.2.4, lettera a);».

---

## ALLEGATO II

L'allegato II del regolamento (UE) 2019/631 è così modificato:

1) la parte A è così modificata:

a) il punto 1 *bis* è così modificato:

i) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«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 e li trasmettono alla Commissione conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, nel formato di cui alla parte B, sezione 2 *bis*»;

ii) è inserito il seguente punto 5 *bis*:

«5 *bis*) identificatore della famiglia di resistenza all'avanzamento o identificatore della famiglia di matrici della resistenza all'avanzamento»;

iii) è inserito il seguente punto 9 *bis*:

«9 *bis*) carattere corrispondente alle disposizioni usate per l'omologazione»;

iv) i punti 19), 22), 23) e 24) sono soppressi;

v) il secondo comma è soppresso;

b) il punto 2 è sostituito dal seguente:

«2. I dati dettagliati di cui al punto 1 *bis* sono ricavati dal certificato di conformità dell'autovettura cui si riferiscono, salvo diversa indicazione nella parte B, sezione 2 *bis*, del presente allegato.»;

2) nella parte B, sezione 2 *bis*, la tabella è così modificata:

a) nella prima colonna, nella prima voce, il titolo «Riferimento alla parte A, punto 1 e punto 1 *bis*» è sostituito dal seguente:

«Riferimento alla parte A, punto 1 *bis*»;

b) è inserita la seguente voce 5 *bis*:

|                 |   |                      |
|-----------------|---|----------------------|
| «5 <i>bis</i> ) | Identificatore della famiglia di resistenza all'avanzamento o identificatore della famiglia di matrici della resistenza all'avanzamento | 0.2.3.4<br>0.2.3.5»; |
|-----------------|---|----------------------|

c) è inserita la seguente voce 9 *bis*:

|                 |   |      |
|-----------------|---|------|
| «9 <i>bis</i> ) | Carattere corrispondente alle disposizioni usate per l'omologazione | 47»; |
|-----------------|---|------|

d) la voce 14 è sostituita dalla seguente:

|      |                     |   |
|------|---------------------|---|
| «14) | Tipo di carburante  | 26  |
|      | Modalità carburante | 26.1<br>23 (nel caso di veicoli elettrici a batteria)<br>23.1 (nel caso di veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna»); |

e) le voci 19, 22, 23 e 24 sono soppresse;

f) la nota 4 è soppressa.

## ALLEGATO III

L'allegato III del regolamento (UE) 2019/631 è così modificato:

1) la parte A è così modificata:

a) il punto 1.1 *bis* è così modificato:

i) il titolo e il capoverso introduttivo sono sostituiti dai seguenti:

«1.1 *bis*. Comunicazione da parte degli Stati membri dei dati dei veicoli immatricolati come veicoli di categoria N<sub>1</sub>

Gli Stati membri registrano, per ogni anno civile, i seguenti dati dettagliati per ciascun veicolo commerciale leggero nuovo, completo o completato, immatricolato come veicolo N<sub>1</sub> nel loro territorio e li trasmettono alla Commissione conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, nel formato di cui alla parte C, sezione 2 *bis*.»;

ii) il punto 1) è sostituito dal seguente:

«1) costruttore (nel caso di veicoli completati: il costruttore del veicolo di base).»;

iii) è inserito il seguente punto 5 *bis*):

«5 *bis*) identificatore della famiglia di resistenza all'avanzamento o identificatore della famiglia di matrici della resistenza all'avanzamento.»;

iv) è inserito il seguente punto 7 *bis*):

«7 *bis*) veicolo completo o completato.»;

v) è inserito il seguente punto 9 *bis*):

«9 *bis*) carattere corrispondente alle disposizioni usate per l'omologazione.»;

vi) il punto 12) è sostituito dal seguente:

«12) massa in ordine di marcia del veicolo completo o completato.»;

vii) è inserito il seguente punto 12 *bis*):

«12 *bis*) nel caso di veicoli completati, massa in ordine di marcia del veicolo di base.»;

viii) i punti 19), 23), 24) e 25) sono soppressi;

ix) il secondo comma è soppresso;

b) i punti 1.2.1 e 1.2.1.2 *bis* sono soppressi;

c) il punto 1.2.2 è così modificato:

i) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«Per ogni veicolo nuovo completato comunicato dagli Stati membri in conformità al punto 1.1 *bis*, il costruttore del veicolo di base comunica alla Commissione i dati di cui alle lettere a) e b) del presente punto per ciascun veicolo di base con lo stesso numero di identificazione del veicolo completato. I dati sono trasmessi entro tre mesi da quando al costruttore sono comunicati i dati provvisori a norma dell'articolo 7, paragrafo 4, secondo comma.»;

ii) la lettera a) è così modificata:

— il punto ii) è sostituito dal seguente:

«identificatore della famiglia di interpolazione del veicolo di cui al punto 6.2.6 del regolamento ONU n. 154.»;

— i punti iv), v) e viii) sono soppressi;

— il punto vii) è sostituito dal seguente:

«vii) massa in ordine di marcia del veicolo di base incompleto.»;

iii) alla lettera b), il punto iv) è sostituito dal seguente:

«iv) massa in ordine di marcia del veicolo di base completo.»;

d) al punto 1.2.3., il secondo comma è sostituito dal seguente:

«Se i dati di cui al punto 1.2.2 non sono comunicati dal costruttore del veicolo di base, per determinare se il veicolo rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento e calcolare le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e l'obiettivo per le emissioni specifiche del costruttore del veicolo di base interessato sono utilizzate le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e la massa in ordine di marcia comunicate dagli Stati membri per il relativo veicolo completato, conformemente al punto 1.1 bis.»;

e) il punto 1.2.4 è così modificato:

i) la frase introduttiva è sostituita dalla seguente:

«A partire dall'anno civile 2020, i costruttori calcolano le emissioni di CO<sub>2</sub> di monitoraggio per ciascuno dei loro veicoli di base incompleti secondo il metodo dell'interpolazione di cui all'allegato B7, punto 3.2.3.2 o 3.2.4, del regolamento ONU n. 154, utilizzando la stessa metodologia applicata per l'omologazione CE del veicolo di base per quanto riguarda le emissioni, secondo i termini definiti nei punti citati con le seguenti eccezioni:»;

ii) la lettera a) è sostituita dalla seguente:

«a) Massa del singolo veicolo

Il termine «TM<sub>ind</sub>» di cui all'allegato B7, punto 3.2.3.2.2.1. o 3.2.4.1.1.1 del regolamento ONU n. 154 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 della famiglia di interpolazione (TM<sub>L</sub>), 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 della famiglia di interpolazione (TM<sub>H</sub>), il termine TM<sub>ind</sub> è sostituito da TM<sub>H</sub>.

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

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + 0,28 \times (TPMLM - MRO_{base} \times B_0 - 25 \text{ kg})$$

dove:

|                     |   |
|---------------------|---|
| MRO <sub>base</sub> | è la massa in ordine di marcia del veicolo di base quale definita al punto 3.2.5 del regolamento ONU n 154;                   |
| B <sub>0</sub>      | è il valore della massa della carrozzeria di 1,375 fino all'anno civile 2022 e di 1,351 per gli anni civili dal 2023 al 2034; |
| TPMLM               | è la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile quale definita al punto 3.2.23 del regolamento ONU n. 154.»;       |

iii) la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) Resistenza al rotolamento del singolo veicolo

La resistenza al rotolamento del veicolo di base è utilizzata ai fini dell'allegato B7, punti 3.2.3.2.2.2 o 3.2.4.1.1.2, del regolamento ONU n. 154.»;

iv) la lettera c) è sostituita dalla seguente:

«c) Influsso sull'aerodinamica del singolo veicolo

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,ind</sub>» di cui all'allegato B7, punto 3.2.4.1.1.3, del regolamento ONU n. 154, 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 non appartenente a una famiglia di matrici di resistenza all'avanzamento, il valore di « $f_{2,ind}$ » di cui all'allegato B7, punto 3.2.3.2.2.4, del regolamento ONU n. 154, corrisponde a una delle opzioni seguenti:

- i) il valore medio tra i termini « $f_{2,L}$ » e « $f_{2,H}$ » di cui a tale punto;
  - ii) il termine « $f_{2,H}$ » di cui a tale punto.;
- f) il punto 2 è sostituito dal seguente:
- «2. I dati dettagliati di cui al punto 1.1 *bis* sono ricavati dal certificato di conformità del veicolo commerciale leggero cui si riferiscono, salvo diversa indicazione nella parte C, sezione 2 *bis*.»;
- 2) la parte B è soppressa;
- 3) la parte C, sezione 2 *bis*, è così modificata:
- a) il titolo della prima colonna «Riferimento alla parte A, punto 1.1 e punto 1.1 *bis*» è sostituito dal seguente:  
«Riferimento alla parte A, punto 1.1 *bis*.»;
  - b) la voce 1 è sostituita dalla seguente:

|     |  |  |
|-----|--|--|
| «1) | Nome del costruttore (secondo la denominazione standard UE) <sup>(1)</sup> | Nome attribuito dalla Commissione  |
|     | Nome del costruttore <sup>(2)</sup>  | 0.5 o, nel caso di veicoli soggetti ad omologazione in più fasi, 0.5.1 (nome del costruttore del veicolo di base); |

- c) è inserita la seguente voce 5 *bis*:

|                 |   |                      |
|-----------------|---|----------------------|
| «5 <i>bis</i> ) | Identificatore della famiglia di resistenza all'avanzamento o identificatore della famiglia di matrici della resistenza all'avanzamento | 0.2.3.4<br>0.2.3.5»; |
|-----------------|---|----------------------|

- d) è inserita la seguente voce 7 *bis*:

|                 |                               |       |
|-----------------|-------------------------------|-------|
| «7 <i>bis</i> ) | veicolo completo o completato | 0.4»; |
|-----------------|-------------------------------|-------|

- e) è inserita la seguente voce 9 *bis*:

|                 |   |      |
|-----------------|---|------|
| «9 <i>bis</i> ) | Carattere corrispondente alle disposizioni usate per l'omologazione | 47»; |
|-----------------|---|------|

- f) la voce 12 è sostituita dalla seguente:

|      |   |      |
|------|---|------|
| «12) | Massa in ordine di marcia del veicolo completo o completato | 13»; |
|------|---|------|

- g) è inserita la seguente voce 12 *bis*:

|                  |   |      |
|------------------|---|------|
| «12 <i>bis</i> ) | Massa in ordine di marcia del veicolo di base (nel caso di un veicolo completato) | 14»; |
|------------------|---|------|

h) la voce 14 è sostituita dalla seguente:

|      |                     |  |
|------|---------------------|--|
| «14) | Tipo di carburante  | 26   |
|      | Modalità carburante | 26.1<br>23 (nel caso di veicoli elettrici a batteria)<br>23.1 (nel caso di veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna); |

i) la voce 22 è sostituita dalla seguente:

|      |   |        |
|------|---|--------|
| «22) | Massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico (TPMLM) | 16.1»; |
|------|---|--------|

j) le voci 19, 23, 24 e 25 sono soppresse;

k) la nota 4 è soppressa.

---