



2023/2767

14.12.2023

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2023/2767 DELLA COMMISSIONE**

**del 13 dicembre 2023**

**che stabilisce una procedura di approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri a norma del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio**

**(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 11, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Per promuovere lo sviluppo di tecnologie nuove e avanzate per i veicoli tese a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub>, l'articolo 11 del regolamento (UE) 2019/631 prevede la possibilità di tenere conto dei risparmi di CO<sub>2</sub> realizzati attraverso l'uso di tali tecnologie innovative nelle autovetture o nei veicoli commerciali leggeri, che non possono essere pienamente quantificati utilizzando la procedura di prova per i veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale (WLTP).
- (2) I regolamenti di esecuzione (UE) n. 725/2011 <sup>(2)</sup> e (UE) n. 427/2014 <sup>(3)</sup> della Commissione stabiliscono procedure di approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> rispettivamente delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri. Sebbene tali regolamenti abbiano un ambito di applicazione diverso, il loro contenuto è pressoché identico.
- (3) Gli ambiti di applicazione dei regolamenti di esecuzione (UE) n. 725/2011 e (UE) n. 427/2014 stabiliscono che i miglioramenti di efficienza dei sistemi di condizionamento d'aria non sono ammissibili come ecoinnovazioni, mentre l'articolo 11 del regolamento (UE) 2019/631 prevede che lo diventeranno a decorrere dal 1° gennaio 2025. È pertanto necessario modificare i predetti regolamenti di esecuzione per allinearli al regolamento (UE) 2019/631 e far sì che le domande possano essere presentate prima del 2025, in modo che a decorrere da tale anno i costruttori di veicoli possano beneficiare dei risparmi di emissioni di CO<sub>2</sub>.
- (4) È opportuno fondere i regolamenti di esecuzione (UE) n. 725/2011 e (UE) n. 427/2014 in un unico regolamento, mantenendo la maggior parte delle rispettive disposizioni e introducendone nel contempo di nuove a norma dell'articolo 11 del regolamento (UE) 2019/631 e, ove necessario, apportando miglioramenti sulla base dell'esperienza acquisita nell'applicarli. È pertanto opportuno abrogare detti regolamenti di esecuzione e sostituirli con un unico regolamento di esecuzione.
- (5) I costruttori o i fornitori possono presentare domande per proporre il riconoscimento di una tecnologia innovativa come ecoinnovazione. Tali domande dovrebbero suggerire una metodologia contenente tutti gli elementi necessari per determinare con precisione i risparmi di emissioni di CO<sub>2</sub> realizzati, considerando in particolare l'individuazione di una base di riferimento adeguata, le condizioni di prova specifiche e l'uso reale della tecnologia innovativa. Le domande dovrebbero comprendere anche una relazione di verifica redatta da un organismo indipendente e certificato che dimostri l'ammissibilità e le qualifiche della tecnologia innovativa.

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

<sup>(2)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 della Commissione, del 25 luglio 2011, che stabilisce una procedura di approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 194 del 26.7.2011, pag. 19).

<sup>(3)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 427/2014 della Commissione, del 25 aprile 2014, che stabilisce una procedura di approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri a norma del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 125 del 26.4.2014, pag. 57).

- (6) Per semplificare la certificazione dei risparmi di CO<sub>2</sub>, nella domanda di approvazione di una tecnologia innovativa come ecoinnovazione il richiedente dovrebbe poter proporre, oltre a un metodo di prova dettagliato per determinare i risparmi, anche un metodo di valutazione semplificato o risparmi di CO<sub>2</sub> predefiniti. Se ci si avvale dei suddetti metodi semplificati o di risparmi di CO<sub>2</sub> predefiniti, i risparmi certificati dalle autorità di omologazione dovrebbero essere determinati in modo prudenziale, corrispondente al livello di risparmio più basso dimostrato.
- (7) Dopo che il costruttore o il fornitore presenta la domanda, la Commissione dovrebbe valutarne la completezza e il contenuto e decidere entro nove mesi se approvare o meno l'ecoinnovazione.
- (8) I costruttori di veicoli che intendano utilizzare ecoinnovazioni per beneficiare di una riduzione delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del proprio parco veicoli dovrebbero determinare i risparmi di CO<sub>2</sub> ai fini dell'omologazione sulla base delle decisioni di approvazione. Per limitare il meccanismo delle ecoinnovazioni alle tecnologie che hanno un impatto più significativo sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, è opportuno fissare una soglia minima di 0,5 g/km di risparmi per innovazione.
- (9) Qualora sul veicolo sia applicata più di un'ecoinnovazione, l'interazione tra tali tecnologie potrebbe far sì che i risparmi combinati di CO<sub>2</sub> siano inferiori alla somma di quelli individuali. Per assicurare una registrazione accurata dei risparmi di CO<sub>2</sub>, tutte le forme di tale interazione dovrebbero essere valutate sia in sede di domanda che in fase di omologazione.
- (10) La Commissione dovrebbe avere la possibilità di riesaminare i risparmi di CO<sub>2</sub> ottenuti con l'ecoinnovazione attribuiti a singoli veicoli per garantire la corretta attuazione delle decisioni di approvazione emesse a norma del presente regolamento.
- (11) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato sui cambiamenti climatici,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

#### **Oggetto**

Il presente regolamento stabilisce la procedura da seguire per l'approvazione di tecnologie innovative conformemente all'articolo 11 del regolamento (UE) 2019/631.

#### *Articolo 2*

#### **Definizioni**

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione <sup>(4)</sup>, all'articolo 3 del regolamento (UE) 2019/631 e al punto 3 del regolamento ONU n. 154 <sup>(5)</sup>.

<sup>(4)</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>(5)</sup> Regolamento ONU n. 154 — Disposizioni uniformi relative all'omologazione di veicoli leggeri per passeggeri e commerciali per quanto riguarda le emissioni di riferimento, le emissioni di biossido di carbonio e il consumo di carburante e/o la misurazione del consumo di energia elettrica e dell'autonomia in modalità elettrica (WLTP) [2022/2124] (GU L 290 del 10.11.2022, pag. 1).

Si applicano inoltre le definizioni seguenti:

- (1) «tecnologia innovativa»: la tecnologia applicata su una percentuale pari o inferiore al 3 % di tutte le autovetture nuove immatricolate nell'Unione nell'anno  $n - 4$  per domande relative alle autovetture o su una percentuale pari o inferiore al 3 % di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno  $n - 4$  per domande relative ai veicoli commerciali leggeri, dove  $n$  è l'anno della domanda, o una combinazione di tali tecnologie che presentano funzionalità e caratteristiche tecniche simili e consentono risparmi di CO<sub>2</sub> determinabili con un metodo;
- (2) «ecoinnovazione»: la tecnologia innovativa accertata con un metodo di prova approvato dalla Commissione in conformità del presente regolamento;
- (3) «fornitore»: il costruttore di una tecnologia innovativa, che risponde della conformità della produzione, il suo rappresentante autorizzato nell'Unione oppure l'importatore;
- (4) «richiedente»: il costruttore o fornitore, o il gruppo di costruttori o fornitori, che presenta una domanda di approvazione di ecoinnovazione;
- (5) «decisione di approvazione»: la decisione di esecuzione della Commissione relativa all'approvazione di una tecnologia innovativa come ecoinnovazione;
- (6) «organismo indipendente e certificato»: il servizio tecnico di categoria A o B di cui all'articolo 68, paragrafo 1, lettere a) e b), del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(6)</sup> che soddisfa le prescrizioni stabilite dagli articoli 69 e 70 del medesimo regolamento e che non è un servizio tecnico interno di un costruttore;
- (7) «condizioni di prova specifiche»: le condizioni di prova che sono fissate per determinare i risparmi di CO<sub>2</sub>, sulla base di validi dati statistici, apportati dalla tecnologia innovativa e che non sono stabilite nel regolamento (UE) 2017/1151;
- (8) «veicolo dotato di ecoinnovazione»: il veicolo dotato della tecnologia innovativa o la tecnologia innovativa come componente a sé stante;
- (9) «veicolo di riferimento»: il veicolo non dotato della tecnologia innovativa ma identico al veicolo dotato di ecoinnovazione in tutti gli altri aspetti o la tecnologia di riferimento come componente a sé stante.

### Articolo 3

#### **Domanda di approvazione di ecoinnovazione**

1. Il richiedente trasmette alla Commissione, per posta elettronica, la domanda di approvazione di una tecnologia innovativa come ecoinnovazione («domanda di approvazione di ecoinnovazione»). Se non è possibile inviarli per posta elettronica, i dati giustificativi sono trasmessi su un supporto elettronico o caricati su un server accessibile alla Commissione.
2. La domanda di approvazione di ecoinnovazione comprende quanto segue:
  - a) i dati di contatto del richiedente;
  - b) la descrizione della tecnologia innovativa, del modo in cui è applicata al veicolo, della categoria del veicolo (per esempio M1 o N1), del tipo di propulsione (veicolo esclusivamente ICE, NOVC-HEV o OVC-HEV), del tipo di carburante e della modalità carburante;
  - c) una proposta di metodologia per determinare i risparmi di CO<sub>2</sub> della tecnologia innovativa o, laddove tale metodologia sia già stabilita da una decisione di approvazione esistente, un riferimento a detta metodologia;
  - d) una relazione di verifica.

<sup>(6)</sup> Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

3. In deroga al paragrafo 2, lettera c), il richiedente può includere nella domanda anche una metodologia semplificata associata alla metodologia di cui alla suddetta lettera, o i valori dei risparmi di CO<sub>2</sub> predefiniti.
4. Se il richiedente è un gruppo di costruttori o fornitori e se necessario per motivi di riservatezza o di concorrenza, i membri del gruppo richiedente possono presentare diverse relazioni di verifica per diverse serie di dati a sostegno della medesima domanda.

#### Articolo 4

##### **Metodologia per determinare i risparmi di CO<sub>2</sub> della tecnologia innovativa**

1. La metodologia di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c), e, se del caso, la metodologia semplificata a questa associata di cui al paragrafo 3 del medesimo articolo, forniscono risultati verificabili, ripetibili e riproducibili in termini di risparmi di CO<sub>2</sub>.
2. La metodologia di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c), del presente regolamento:
  - a) definisce condizioni di prova specifiche;
  - b) individua un veicolo di riferimento con il supporto di evidenze statistiche in base alle quali si possono avanzare ipotesi verificabili circa la sua adeguatezza e rappresentatività;
  - c) stabilisce come determinare i risparmi di emissioni di CO<sub>2</sub> conseguiti in virtù della tecnologia innovativa, tenendo conto delle condizioni di prova specifiche di cui alla lettera a), dell'uso reale della tecnologia innovativa, con il supporto di evidenze statistiche, e della misura in cui la tecnologia innovativa è già contemplata dalla prova di tipo 1 di cui all'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151;
  - d) tiene conto degli eventuali effetti di usura della tecnologia nel tempo e della misura in cui questi modificano i risparmi di emissioni di CO<sub>2</sub>;
  - e) se del caso, tiene conto dell'interazione con altre ecoinnovazioni e della misura in cui questa modifica i risparmi di emissioni di CO<sub>2</sub>.
3. La metodologia semplificata di cui all'articolo 3, paragrafo 3, fornisce risultati in termini di risparmi di CO<sub>2</sub> inferiori o uguali a quelli determinati utilizzando la metodologia a questa associata di cui al paragrafo 2, lettera c), del medesimo articolo, comprese eventuali interazioni con altre ecoinnovazioni approvate.
4. Gli eventuali valori di risparmi di CO<sub>2</sub> predefiniti proposti a norma dell'articolo 3, paragrafo 3, sono inferiori o uguali ai risparmi di CO<sub>2</sub> determinati secondo la metodologia di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c).

#### Articolo 5

##### **Relazione di verifica**

1. Nella relazione di verifica di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera d), del presente regolamento, l'organismo indipendente e certificato:
  - a) dichiara di possedere la qualifica di organismo indipendente e certificato;
  - b) dimostra che la tecnologia proposta o la combinazione di tecnologie proposte possiede i requisiti di una tecnologia innovativa;
  - c) dimostra che la tecnologia innovativa soddisfa le condizioni di cui all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/631;
  - d) dimostra che la tecnologia innovativa è intrinsecamente legata ad un efficiente funzionamento del veicolo o costituisce un miglioramento di efficienza dei sistemi di condizionamento d'aria;
  - e) dimostra che le metodologie di cui all'articolo 3 soddisfano i requisiti di cui all'articolo 4;

- f) descrive l'interazione tra la tecnologia innovativa e tutte le ecoinnovazioni oggetto di decisioni di approvazione che possono essere applicate allo stesso veicolo e specifica l'impatto che tale interazione esercita sui risparmi complessivi di CO<sub>2</sub>.
2. Se la domanda riguarda una tecnologia innovativa già oggetto di una decisione di approvazione, il paragrafo 1, lettere da b) a f), può essere sostituito da riferimenti a tale decisione di approvazione.

#### Articolo 6

### Verifica della completezza della domanda e decisione di approvazione

1. Entro 10 giorni lavorativi dal ricevimento di una domanda di approvazione di ecoinnovazione, la Commissione comunica al richiedente se considera la domanda completa o meno. La Commissione può invitare il richiedente a fornire elementi aggiuntivi per completare la domanda e gli comunica, entro 10 giorni lavorativi dal ricevimento di tali elementi aggiuntivi, se la considera completa o meno.
2. Se il richiedente non fornisce le informazioni mancanti entro il termine fissato dalla Commissione, la domanda è considerata ritirata.
3. Una volta accertata la completezza della domanda, la Commissione procede a valutarla. Se ritiene che le metodologie di cui all'articolo 3 non soddisfino i requisiti di cui all'articolo 4, la Commissione può adeguarle di conseguenza o suggerire metodologie diverse da quelle proposte dal richiedente. In tal caso il richiedente è consultato.
4. Entro nove mesi dal ricevimento di una domanda completa di approvazione di ecoinnovazione, la Commissione adotta una decisione di approvazione se conclude che la relazione di verifica di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera d), soddisfa i requisiti di cui all'articolo 5. Se non giunge a tale conclusione, la Commissione comunica al richiedente il rifiuto della domanda e lo motiva.
5. Il periodo di nove mesi di cui al paragrafo 4 può essere prorogato per un massimo di cinque mesi qualora la Commissione ritenga che in ragione della complessità della tecnologia innovativa o della relativa metodologia la domanda di approvazione di ecoinnovazione non possa essere valutata in maniera appropriata nell'arco di nove mesi.

In tal caso, entro 30 giorni lavorativi dal ricevimento della domanda completa di approvazione di ecoinnovazione, la Commissione comunica al richiedente la proroga del termine.

6. La decisione di approvazione specifica le informazioni necessarie per determinare i risparmi di CO<sub>2</sub> a norma dell'articolo 7.
7. La Commissione può in qualsiasi momento modificare la decisione di approvazione di propria iniziativa, in particolare per tener conto del progresso tecnico.

#### Articolo 7

### Certificazione dei risparmi di CO<sub>2</sub> ottenuti con ecoinnovazioni

1. Il costruttore che intenda beneficiare di una riduzione delle proprie emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> grazie ai risparmi di CO<sub>2</sub> ottenuti con un'ecoinnovazione procede conformemente all'allegato XII del regolamento (UE) 2017/1151 e fa riferimento alla decisione di approvazione.
2. L'autorità di omologazione di cui all'allegato XII del regolamento (UE) 2017/1151 determina i risparmi di CO<sub>2</sub> dell'ecoinnovazione conformemente all'articolo 30 del regolamento (UE) 2018/858 utilizzando la metodologia stabilita nella decisione di approvazione.
3. Se sono inferiori a 0,5 g/km, i risparmi di CO<sub>2</sub> di un singolo veicolo non sono presi in considerazione ai fini dell'omologazione e il loro valore non è indicato nel certificato di conformità.

4. Se sui veicoli sono applicate più ecoinnovazioni, il costruttore dichiara nella domanda di omologazione CE a norma dell'allegato XII del regolamento (UE) 2017/1151 se le interazioni tra tali ecoinnovazioni possano incidere o meno sui loro risparmi complessivi di CO<sub>2</sub>.

In assenza di interazione fra le ecoinnovazioni, i risparmi di CO<sub>2</sub> sono determinati separatamente per ciascuna di esse e i risparmi complessivi di CO<sub>2</sub> ai fini della certificazione dei veicoli sono pari alla somma dei risparmi di CO<sub>2</sub> di ogni singola ecoinnovazione.

In presenza di interazione fra le ecoinnovazioni, il costruttore presenta una relazione di un organismo indipendente e certificato sull'impatto dell'interazione sui risparmi complessivi ottenuti grazie alle ecoinnovazioni nei veicoli, salvo laddove tale impatto sia quantificato nella decisione di approvazione.

Se a causa di tali interazioni i risparmi complessivi di CO<sub>2</sub> risultano inferiori a 0,5 grammo di CO<sub>2</sub> per chilometro moltiplicato per il numero di ecoinnovazioni installate nel veicolo, i risparmi di CO<sub>2</sub> non sono presi in considerazione ai fini dell'omologazione e il loro valore non è indicato nel certificato di conformità.

5. Nel caso di veicoli completati collegati a veicoli base incompleti quali definiti all'articolo 3 del regolamento (UE) 2018/858, solo le ecoinnovazioni applicate al veicolo di base sono prese in considerazione per la certificazione dei risparmi di CO<sub>2</sub> con esse ottenuti.

#### *Articolo 8*

### **Riesame dei risparmi di CO<sub>2</sub>**

1. La Commissione può verificare i risparmi di CO<sub>2</sub> attribuiti a singoli veicoli utilizzando una metodologia stabilita nelle decisioni di approvazione applicabili.
2. In caso di discrepanza tra i risparmi di CO<sub>2</sub> certificati e quelli constatati, la Commissione notifica tale esito al costruttore.

Qualora accerti o sia informata di scostamenti o incongruenze nel metodo o nella tecnologia innovativa rispetto alle informazioni che aveva ricevuto nell'ambito della domanda, la Commissione può informarne il costruttore.

Entro 40 giorni lavorativi dal ricevimento della notifica, il costruttore fornisce alla Commissione la documentazione che dimostri la correttezza dei risparmi di CO<sub>2</sub> certificati.

3. Qualora nel periodo di tempo di cui al paragrafo 2 non sia stata inoltrata la documentazione di prova di cui al terzo comma del medesimo paragrafo, o laddove la Commissione non la ritenga soddisfacente, quest'ultima può decidere di non tenere in considerazione i risparmi di CO<sub>2</sub> certificati nel computo delle emissioni specifiche medie di tale costruttore per tutti gli anni civili per i quali sono stati contabilizzati tali risparmi.

#### *Articolo 9*

### **Abrogazione**

I regolamenti di esecuzione (UE) n. 725/2011 e (UE) n. 427/2014 sono abrogati.

#### *Articolo 10*

### **Entrata in vigore**

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

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

Fatto a Bruxelles, il 13 dicembre 2023

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

---