



2024/1127

16.4.2024

**REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2024/1127 DELLA COMMISSIONE
dell'8 febbraio 2024**

che integra il regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo i principi guida e i criteri per definire le procedure di verifica dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti in servizio (verifica in servizio)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2019/1242 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ dei veicoli pesanti nuovi e modifica i regolamenti (CE) n. 595/2009 e (UE) 2018/956 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 96/53/CE del Consiglio ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2019/1242 dispone che si verifichino le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli pesanti in servizio («verifica in servizio»).
- (2) Tutti i costruttori di veicoli dovrebbero essere tenuti alla verifica in servizio, ad eccezione dei costruttori che immettono sul mercato un numero limitato di veicoli, per evitare oneri di prova eccessivi rispetto all'incidenza poco significativa sulle prestazioni generali in termini di emissioni di CO₂.
- (3) I valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante registrati nel file di informazioni per cliente dovrebbero essere verificati utilizzando le procedure di prova di cui al regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione ⁽²⁾, ma per verificare la presenza di strategie che migliorino artificialmente le prestazioni del veicolo nelle prove eseguite o nei calcoli effettuati ai fini della certificazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dovrebbero essere effettuate ulteriori prove specifiche.
- (4) Al fine di ridurre la possibilità di un conflitto di interessi, le prove di verifica in servizio dovrebbero essere eseguite da un servizio tecnico che non ha partecipato alle prove effettuate ai fini della certificazione delle proprietà correlate alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante di componenti, entità tecniche indipendenti e sistemi. Le prove di resistenza aerodinamica dovrebbero essere eseguite presso un laboratorio accreditato o nelle installazioni del servizio tecnico, e non in quelle del costruttore, in presenza di osservatori esterni.
- (5) Perché l'autorità di rilascio dell'omologazione, sulla base dei risultati delle prove dei veicoli campione, possa trarre conclusioni per tutti i veicoli, è opportuno stabilire un metodo appropriato di valutazione statistica.
- (6) I costruttori dovrebbero garantire che i valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante registrati nei file di informazioni per cliente corrispondono alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante dei veicoli in servizio che l'autorità di rilascio dell'omologazione deve verificare. Affinché le attività di verifica in servizio siano finanziate congruamente, l'autorità di rilascio dell'omologazione dovrebbe fatturare ai costruttori commissioni proporzionate.
- (7) Al fine di ridurre l'onere e i costi delle prove, se possibile e opportuno, è auspicabile usare gli stessi veicoli o le stesse prove sia per la verifica in servizio delle emissioni di CO₂ che per i controlli della conformità delle emissioni inquinanti in servizio,

⁽¹⁾ GU L 198 del 25.7.2019, pag. 202.

⁽²⁾ Regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione, del 12 dicembre 2017, che attua il regolamento di esecuzione (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda la determinazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli pesanti e che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (UE) n. 582/2001 della Commissione (GU L 349 del 29.12.2017, pag. 1).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce i principi guida e i criteri per definire le procedure mediante cui verificare che i valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante registrati nei file di informazioni per cliente corrispondono alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante dei veicoli pesanti in servizio. Stabilisce inoltre le procedure per verificare la presenza di strategie a bordo o relative ai veicoli che migliorano artificialmente le prestazioni del veicolo nelle prove eseguite o nei calcoli effettuati al fine di determinare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante («verifica in servizio»)
2. Il presente regolamento non si applica ai veicoli pesanti a emissioni zero quali definiti all'articolo 3 del regolamento (UE) 2019/1242.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 3 del regolamento (UE) 2019/1242 e all'articolo 3 del regolamento (UE) 2017/2400.

Si applicano inoltre le definizioni seguenti:

- 1) «autorità di rilascio dell'omologazione»: l'autorità di omologazione che ha rilasciato una licenza conformemente agli articoli 6 e 7 del regolamento (UE) 2017/2400;
- 2) «strategie artificiali»: le strategie a bordo o relative ai veicoli campione che migliorano artificialmente le prestazioni del veicolo nelle prove eseguite o nei calcoli effettuati al fine di certificare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante.

Articolo 3

Selezione dei veicoli di verifica in servizio

1. Ciascuna autorità di rilascio dell'omologazione seleziona, per ciascun periodo di riferimento, un campione di veicoli per i costruttori a cui ha rilasciato una licenza per l'utilizzo dello strumento di simulazione in conformità al regolamento (CE) n. 595/2009 ⁽³⁾ e alle relative misure di attuazione, in particolare gli articoli 6 e 7 del regolamento (UE) 2017/2400.

Per ciascun periodo di riferimento e per ciascun costruttore, come minimo, tutte le prove di verifica in servizio di cui all'articolo 4, paragrafo 2, sono effettuate per un numero adeguato di volte sulla base della media calcolata sui tre periodi di riferimento precedenti la verifica in servizio del numero totale di veicoli di un determinato costruttore stabilito a norma dell'articolo 9 del regolamento (UE) 2017/2400 o dell'articolo 8 del regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione ⁽⁴⁾.

2. Se un costruttore è responsabile di meno di 100 veicoli nuovi immatricolati nell'Unione nel periodo di riferimento dell'anno che precede di due anni il periodo di riferimento dell'anno in cui i veicoli sono selezionati a norma del paragrafo 1, l'autorità di rilascio dell'omologazione può decidere di non effettuare le prove di verifica in servizio per tale costruttore.

⁽³⁾ Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1).

⁽⁴⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362 della Commissione, del 1° agosto 2022, che attua il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prestazioni dei rimorchi pesanti relativamente alla loro influenza sulle emissioni di CO₂, sul consumo di carburante, sul consumo di energia e sull'autonomia di marcia a emissioni zero dei veicoli a motore, e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 (GU L 205 del 5.8.2022, pag. 145).

Articolo 4

Prove di verifica in servizio

1. L'autorità di rilascio dell'omologazione seleziona, ai fini delle prove di cui al paragrafo 2, veicoli in servizio il cui stato è rappresentativo di una manutenzione e un uso adeguati e le cui caratteristiche figurano tra quelle registrate nel file di informazioni per cliente o nel certificato di conformità.
2. L'autorità di rilascio dell'omologazione verifica che i valori delle emissioni specifiche di CO₂ e del consumo di carburante registrati nel file di informazione per cliente dei veicoli selezionati in conformità del paragrafo 1 corrispondano alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante dei veicoli in servizio e verifica se sono presenti strategie artificiali, mediante una delle prove seguenti:
 - a) per un numero di veicoli determinato sulla base di un metodo di valutazione statistica: prove su strada in conformità alla procedura di prova di verifica (*Verification Testing Procedure*, VTP) di cui all'allegato X bis del regolamento (UE) 2017/2400, compresa la verifica amministrativa delle informazioni di input, dei dati di input e del trattamento dei dati;
 - b) per un numero di veicoli determinato sulla base di un metodo di valutazione statistica: prove di resistenza aerodinamica conformemente all'allegato VIII, punto 3, del regolamento (UE) 2017/2400 (prova a velocità costante con misurazioni della coppia);
 - c) per un numero di pneumatici determinato sulla base di un metodo di valutazione statistica: prove del coefficiente applicabile di resistenza al rotolamento, in cui ogni pneumatico deve essere sottoposto a prova in un laboratorio di riferimento, quale definito all'allegato V, sezione 1, punto 1, del regolamento (UE) 2020/740 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾ e in conformità all'allegato X, punto 3.2, del regolamento (UE) 2017/2400;
 - d) per un numero di veicoli determinato sulla base di un metodo di valutazione statistica: prove della massa, in cui la «massa effettiva corretta del veicolo» di cui all'allegato III, sezione 2, punto 4), del regolamento (UE) 2017/2400, o la «massa corretta in ordine di marcia» di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2022/1362, sono verificate pesando il veicolo e applicando eventuali correzioni;
 - e) per un numero congruo di veicoli: prove specifiche che utilizzano metodi di prova virtuali o fisici per individuare la presenza di strategie artificiali.
3. L'autorità di rilascio dell'omologazione affida lo svolgimento delle prove di cui al paragrafo 2 a un servizio tecnico che non ha eseguito, per i veicoli interessati, lo stesso tipo di prove ai fini della certificazione delle proprietà correlate alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante di componenti, entità tecniche indipendenti e sistemi di cui al regolamento (UE) 2017/2400.
4. L'autorità di rilascio dell'omologazione valuta i risultati delle singole prove e stabilisce se i valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli in servizio sono superiori ai valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante registrati nei file di informazioni per clienti, tenendo conto della valutazione statistica delle prove di cui al paragrafo 2, lettere a), b), c) e d), e stabilisce se sono presenti strategie artificiali.
5. Su richiesta, il costruttore fornisce all'autorità di rilascio dell'omologazione e a qualsiasi soggetto che esegue le prove di verifica in servizio tutte le informazioni, la documentazione e le specifiche tecniche o il supporto necessari per eseguire adeguatamente la verifica in servizio.

⁽⁵⁾ Regolamento (UE) 2020/740 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 maggio 2020, sull'etichettatura dei pneumatici in relazione al consumo di carburante e ad altri parametri, che modifica il regolamento (UE) 2017/1369 e che abroga il regolamento (CE) n. 1222/2009 (GU L 177 del 5.6.2020, pag. 1).

*Articolo 5***Documentazione, dovere di informazione e conclusioni dell'autorità di rilascio dell'omologazione**

1. L'autorità di rilascio dell'omologazione assicura che le prove effettuate in conformità dell'articolo 4 siano documentate e che i verbali di prova siano messi a disposizione della Commissione, del costruttore dei veicoli interessati e, su richiesta, delle altre autorità di omologazione, delle autorità di vigilanza del mercato e di terzi che soddisfano le prescrizioni del regolamento di esecuzione (UE) 2022/163 della Commissione ⁽⁶⁾.
2. Entro dieci mesi dall'inizio della prova l'autorità di rilascio dell'omologazione conclude se la verifica in servizio abbia individuato la mancata corrispondenza tra i valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli in servizio e i valori registrati nei file di informazione per clienti, o la presenza di strategie artificiali.
3. La conclusione dell'autorità di rilascio dell'omologazione a norma del paragrafo 2 si applica a tutti i veicoli interessati che sono entrati in circolazione per la prima volta nell'Unione.

*Articolo 6***Finanziamento delle verifiche in servizio**

L'autorità di rilascio dell'omologazione garantisce la disponibilità di risorse sufficienti per coprire i costi della verifica in servizio. I costi sono recuperati mediante commissioni che l'autorità di rilascio dell'omologazione può riscuotere presso il costruttore. Le commissioni coprono le fasi della verifica in servizio necessarie all'autorità di rilascio dell'omologazione per trarre le conclusioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2.

*Articolo 7***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, l'8 febbraio 2024

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁶⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2022/163 della Commissione, del 7 febbraio 2022, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni funzionali per la vigilanza del mercato di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti (GU L 27 dell'8.2.2022, pag. 1).