

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 (CE) n. 443/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**
del 23 aprile 2009

che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
► <u>M1</u>	Regolamento (UE) n. 397/2013 della Commissione del 30 aprile 2013	L 120	4	1.5.2013
► <u>M2</u>	Regolamento (UE) n. 333/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio dell'11 marzo 2014	L 103	15	5.4.2014
► <u>M3</u>	Regolamento delegato (UE) 2015/6 della Commissione del 31 ottobre 2014	L 3	1	7.1.2015
► <u>M4</u>	Regolamento delegato (UE) 2017/1502 della Commissione del 2 giugno 2017	L 221	4	26.8.2017
► <u>M5</u>	Regolamento delegato (UE) 2018/649 della Commissione del 23 gennaio 2018	L 108	14	27.4.2018

▼B**REGOLAMENTO (CE) n. 443/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 23 aprile 2009****che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri****(Testo rilevante ai fini del SEE)***Articolo 1***Oggetto e finalità**

Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove, al fine di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno e realizzare l'obiettivo generale della Comunità europea di 120 g CO₂/km come livello medio di emissioni per il nuovo parco auto. Il presente regolamento fissa il livello medio delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove a 130 g CO₂/km, misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione e tecnologie innovative, da conseguire mediante miglioramenti tecnologici apportati ai motori dei veicoli.

▼M2

A decorrere dal 2020 il presente regolamento fissa un obiettivo di 95 g CO₂/km per il livello medio di emissioni per il nuovo parco auto misurato conformemente al regolamento (CE) n. 715/2007 e all'allegato XII del regolamento (CE) n. 692/2008 e relative misure di attuazione, e di tecnologie innovative.

▼B

Il presente regolamento sarà completato da altre misure, volte a realizzare, nell'ambito dell'approccio comunitario integrato, una riduzione di 10 g CO₂/km.

*Articolo 2***Ambito di applicazione**

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore di categoria M₁ di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE («autovetture»), che siano immatricolati per la prima volta nella Comunità e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio comunitario («autovetture nuove»).
2. Non si tiene conto di precedenti immatricolazioni al di fuori del territorio comunitario effettuate meno di tre mesi prima dell'immatricolazione nella Comunità.
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.

▼M2

4. Con effetto dal 1° gennaio 2012, l'articolo 4, l'articolo 8, paragrafo 4, lettere b) e c), l'articolo 9 e l'articolo 10, paragrafo 1, lettere a) e c), non si applicano a un costruttore che, assieme a tutte le imprese a esso collegate, è responsabile per un numero di autovetture nuove immatricolate nell'Unione inferiore a 1 000 unità nel precedente anno civile.

▼B*Articolo 3***Definizioni**

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:
 - a) «emissioni specifiche medie di CO₂» per il costruttore, la media delle emissioni specifiche di CO₂ di tutte le autovetture nuove che produce;
 - b) «certificato di conformità» il certificato di cui all'articolo 18 della direttiva 2007/46/CE;
 - c) «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;
 - d) «massa» la massa dell'autovettura carrozzata in ordine di marcia indicata nel certificato di conformità e definita al punto 2.6 dell'allegato I della direttiva 2007/46/CE;
 - e) «impronta» la carreggiata dell'autovettura moltiplicata per il suo passo quali indicati nel certificato di conformità e definiti nei punti 2.1 e 2.3 dell'allegato I della direttiva 2007/46/CE;
 - f) «emissioni specifiche di CO₂» le emissioni di CO₂ di un'autovettura misurate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e indicate come emissioni massiche di CO₂ (ciclo misto) nel certificato di conformità. Per le autovetture che non sono omologate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007, «emissioni specifiche di CO₂» le emissioni di CO₂ misurate secondo la stessa procedura di misurazione, come specificato per le autovetture nel regolamento (CE) 692/2008, o secondo le procedure adottate dalla Commissione per stabilire le emissioni di CO₂ per tali autovetture;
 - g) «obiettivo per le emissioni specifiche» per il costruttore, la media delle emissioni specifiche di CO₂ consentite a norma dell'allegato I per ciascuna autovettura nuova che produce o, qualora benefici di una deroga ai sensi dell'articolo 11, l'obiettivo per le emissioni specifiche stabilito in forza della deroga.
2. Ai fini del presente regolamento, «per un 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:

▼M2

- il potere di esercitare più della metà dei diritti di voto; o

▼B

- 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, ovvero

▼B

- 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 alle lettere a), b) o c), ovvero 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 ovvero da una o più imprese ad esse collegate ai sensi delle lettere da a) a d) e da una o più imprese terze.

*Articolo 4***Obiettivi per le emissioni specifiche**

Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2012, e per ogni anno successivo, ogni costruttore di autovetture provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO₂ delle proprie autovetture non superino l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I ovvero, qualora il costruttore benefici di una deroga in forza dell'articolo 11, in base a tale deroga.

▼M2

Per determinare le emissioni specifiche medie di CO₂ di ogni costruttore, si tiene conto delle seguenti percentuali di autovetture nuove del costruttore immatricolate durante l'anno in questione:

- 65 % nel 2012,
- 75 % nel 2013,
- 80 % nel 2014,
- 100 % dal 2015 al 2019,
- 95 % nel 2020,
- 100 % dalla fine del 2020 in poi.

▼B*Articolo 5***Supercrediti**

Nel computo delle emissioni medie di CO₂, ogni nuova autovettura con emissioni specifiche di CO₂ inferiori a 50 g CO₂/km conterà come:

- 3,5 autovetture nel 2012,
- 3,5 autovetture nel 2013,

▼B

- 2,5 autovetture nel 2014,
- 1,5 autovetture nel 2015,
- 1 autovettura dal 2016.

▼M2*Articolo 5 bis***Supercrediti per l'obiettivo di 95 g di CO₂/km**

Nel computo delle emissioni medie di CO₂, ogni nuova autovettura con emissioni specifiche di CO₂ inferiori a 50 g CO₂/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 CO₂/km su quel periodo per ciascun costruttore.

▼B*Articolo 6***Obiettivo di emissione specifico per i veicoli alimentati da carburante alternativo**

Ai fini della determinazione del rispetto da parte di un costruttore dell'obiettivo di emissioni specifiche di cui all'articolo 4, le emissioni specifiche di CO₂ di ciascun veicolo progettato per poter essere alimentato da una miscela di benzina con l'85 % di etanolo («E85») che sia conforme alla pertinente legislazione comunitaria o alle vigenti norme tecniche europee, sono soggette a una riduzione del 5 % sino al 31 dicembre 2015 in riconoscimento della maggiore capacità tecnologica e di riduzione delle emissioni connessa all'utilizzo di biocarburanti. Tale riduzione si applica solo nel caso in cui almeno il 30 % delle stazioni di servizio nello Stato membro in cui il veicolo è immatricolato fornisca questo tipo di carburante alternativo conforme ai criteri di sostenibilità per i biocarburanti di cui alla pertinente normativa comunitaria.

*Articolo 7***Raggruppamento**

1. I costruttori, ad eccezione di quelli che beneficiano della deroga di cui all'articolo 11, 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 funge da referente per il raggruppamento e ha il compito di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 9, per le emissioni prodotte in eccesso; e
- c) documentazione attestante che il responsabile del raggruppamento è in grado di assolvere agli obblighi di cui alla lettera b).

3. Se il costruttore designato quale responsabile del raggruppamento non soddisfa il requisito di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 9, per le emissioni prodotte 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 soddisfare i requisiti di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 9, per le emissioni prodotte in eccesso, 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 81 e 82 del trattato 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 comunitarie 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 CO₂;
- b) obiettivo per le emissioni specifiche;
- 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, 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 8, paragrafo 4, per i singoli costruttori nonché per eventuali raggruppamenti.

*Articolo 8***Monitoraggio e comunicazione delle emissioni medie**

1. Per l'anno civile che ha inizio il 1° gennaio 2010, e per ogni anno civile successivo, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascuna autovettura nuova immatricolata nel suo territorio a norma della parte A dell'allegato II. Tali informazioni sono rese disponibili ai costruttori e ai loro importatori o rappresentanti designati nei

▼B

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 CO₂ 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, a partire dal 2011, ciascuno Stato membro predispone e invia alla Commissione le informazioni di cui alla parte B dell'allegato II relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato nella parte C dell'allegato II.

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, a partire dal 2011, calcola in via provvisoria per ogni costruttore quanto segue:

- a) le emissioni specifiche medie di CO₂ prodotte nel precedente anno civile;
- b) l'obiettivo per le emissioni specifiche dell'anno civile precedente; e
- c) la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO₂ dell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche 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 immatricolate e le relative emissioni specifiche di CO₂.

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.

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

6. Se, in base ai calcoli di cui al paragrafo 5 relativi all'anno civile 2010 o 2011, alla Commissione risulta che le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore abbiano superato, per l'anno in questione, l'obiettivo per le emissioni specifiche fissato per quell'anno, essa ne informa il costruttore.

▼B

7. 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 entro il 8 dicembre 2009. La Commissione ne informa successivamente il Parlamento europeo e il Consiglio.

8. Per ogni anno di calendario in cui si applica l'articolo 6, gli Stati membri forniscono informazioni alla Commissione per quanto riguarda la quota di stazioni di servizio e i criteri di sostenibilità relativi al carburante E85, di cui a detto articolo.

▼M2

9. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione disposizioni dettagliate concernenti le procedure per il monitoraggio e la comunicazione dei dati di cui al presente articolo e l'applicazione dell'allegato II. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 *bis* al fine di modificare le prescrizioni in materia di dati e i parametri di dati di cui all'allegato II.

▼B*Articolo 9***Indennità per le emissioni in eccesso**

1. A partire dal 2012, per ogni anno civile per il quale le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore superano il suo obiettivo per le emissioni specifiche per quell'anno, 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 per le emissioni in eccesso di cui al paragrafo 1 è calcolata secondo la seguente formula:

a) dal 2012 al 2018:

i) dove le emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore superino l'obiettivo per le emissioni specifiche di più di 3 g CO₂/km:

$$[(\text{emissioni in eccesso} - 3 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{numero di autovetture nuove};$$

ii) dove le emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore superino l'obiettivo per le emissioni specifiche di più di 2 g CO₂/km ma non oltre 3 g CO₂/km:

$$[(\text{emissioni in eccesso} - 2 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 25 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}] \times \text{numero di autovetture nuove};$$

iii) dove le emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore superino l'obiettivo per le emissioni specifiche di più di 1 ma non oltre 2 g CO₂/km:

▼B

$[(\text{emissioni in eccesso} - 1 \text{ g CO}_2/\text{km}) \times 15 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km} + 1 \text{ g CO}_2/\text{km} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{numero di autovetture nuove};$

- iv) dove le emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore superino l'obiettivo per le emissioni specifiche di non oltre 1 g CO₂/km:

$(\text{emissioni in eccesso} \times 5 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{numero di autovetture nuove}.$

- b) a partire dal 2019:

$(\text{emissioni in eccesso} \times 95 \text{ EUR/g CO}_2/\text{km}) \times \text{numero di autovetture nuove}.$

Ai fini del presente articolo, «emissioni in eccesso», in base alla valutazione di cui all'articolo 4, è il numero positivo di grammi per chilometro corrispondente allo scarto tra le emissioni specifiche medie del costruttore e l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile in questione, arrotondato al terzo decimale più vicino, tenendo conto delle riduzioni delle emissioni di CO₂ determinate da tecnologie innovative approvate; e «numero di autovetture nuove» è il numero di autovetture nuove prodotte dal costruttore e immatricolate nell'anno interessato secondo i criteri di introduzione graduale di cui all'articolo 4.

▼M2

3. La Commissione determina mediante atti di esecuzione i metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2.

▼B

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

*Articolo 10***Pubblicazione dei risultati raggiunti dai costruttori**

1. Entro il 31 ottobre di ogni anno, a partire dal 2011, la Commissione pubblica un elenco nel quale, per ogni costruttore, vengono indicati:

- a) l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile precedente;
- b) le emissioni specifiche medie di CO₂ nell'anno civile precedente;
- c) la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO₂ nell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quell'anno;
- d) le emissioni specifiche medie di CO₂ per tutte le autovetture nuove nella Comunità nell'anno civile precedente.
- e) la massa media per tutte le autovetture nuove nella Comunità nell'anno civile precedente.

▼B

2. Dal 31 ottobre 2013, l'elenco pubblicato a norma del paragrafo 1 indica anche se il costruttore ha adempiuto alle disposizioni dell'articolo 4 per l'anno civile precedente.

*Articolo 11***Deroghe per taluni costruttori**

1. Un costruttore responsabile di un numero di autovetture nuove immatricolate nella Comunità inferiore a 10 000 unità per anno civile può presentare una domanda di deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche 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 immatricolate nella Comunità inferiore a 10 000 unità per anno civile; ovvero
- c) è parte di un gruppo di costruttori collegati, ma gestisce i propri impianti di produzione e centro di progettazione.

2. La deroga chiesta a norma del paragrafo 1 può essere concessa per una durata massima di cinque anni civili. 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 costruite, comprese la massa e le relative emissioni specifiche di CO₂; e
- d) un obiettivo per le emissioni specifiche coerente con il potenziale di riduzione del costruttore, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di autovetture prodotte.

3. Qualora ritenga che il costruttore soddisfi le condizioni necessarie per beneficiare della deroga chiesta a norma del paragrafo 1 e che l'obiettivo per le emissioni specifiche proposto dal costruttore corrisponda al suo potenziale di riduzione, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di autovetture prodotte, la Commissione concede la deroga. ►**M2** ◀

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

▼ B

Tale domanda può essere presentata da un costruttore in relazione a se 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;

▼ M2

b) se la domanda concerne le lettere a) e b) dell'allegato I, punto 1, un obiettivo costituito da una riduzione del 25 % sulle emissioni specifiche medie di CO₂ nel 2007 o, se una singola domanda viene presentata con riguardo a un certo numero di imprese collegate, una riduzione del 25 % sulle emissioni specifiche medie di CO₂ di tali imprese nel 2007;

c) se la domanda concerne la lettera c) dell'allegato I, punto 1, un obiettivo costituito da una riduzione del 45 % sulle emissioni specifiche medie di CO₂ 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 CO₂ di tali imprese nel 2007.

▼ B

Qualora, per l'anno 2007, non esistano le informazioni relative alle emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore, la Commissione stabilisce un obiettivo di riduzione equivalente basato sulle migliori tecnologie di riduzione delle emissioni di CO₂ disponibili impiegate nelle autovetture di massa comparabile e tenendo conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di auto prodotte. Questo obiettivo deve essere utilizzato dal richiedente ai fini della lettera 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 ritenga che un costruttore non raggiunga il proprio obiettivo di emissioni specifiche, la Commissione deve imporre al costruttore un'indennità per le emissioni in eccesso quale prevista all'articolo 9.

▼ M2

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 *bis*, che stabiliscano 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 CO₂.

▼B

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 e 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 messe a disposizione del pubblico, fatto salvo il 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 ⁽¹⁾.

*Articolo 12***Innovazioni ecocompatibili****▼M2**

1. Su richiesta di un fornitore o un costruttore, si tiene conto dei risparmi di CO₂ 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 intese a ridurre l'obiettivo per le emissioni specifiche di un produttore può giungere a un massimo di 7 g CO₂/km.

▼B

2. ► **M2** 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. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del presente regolamento. ◀ 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 CO₂ realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative;
- b) le tecnologie innovative devono fornire un contributo comprovato alla riduzione di CO₂;
- c) le tecnologie innovative non devono essere interessate dal normale ciclo di prova relativo alla misurazione del CO₂ o dalle disposizioni obbligatorie dovute ad ulteriori misure complementari nel rispetto di 10 g CO₂/km di cui all'articolo 1 o essere obbligatorie in virtù di altre disposizioni del diritto comunitario.

▼M2

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.

▼B

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

⁽¹⁾ GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.

▼B*Articolo 13***Riesame e presentazione di relazioni**

1. Nel 2010 la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio nella quale esamina i progressi realizzati nell'attuazione dell'approccio comunitario integrato per la riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri.

2. Entro il 31 ottobre 2014 e, successivamente, ogni tre anni, misure sono adottate per modificare l'allegato I in modo tale che il dato M₀ ivi riferito risulti essere la massa media delle autovetture nuove dei tre precedenti anni civili.

Queste misure entrano in vigore per la prima volta il 1° gennaio 2016 e successivamente ogni tre anni.

▼M2

La Commissione, mediante atti delegati, adotta tali misure conformemente all'articolo 14 *bis*.

▼B

3. A partire dal 2012 la Commissione procede ad una valutazione d'impatto ai fini della revisione, entro il 2014, come previsto all'articolo 14, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 715/2007, delle procedure per la misurazione delle emissioni di CO₂, come indicato ai sensi di detto regolamento. In particolare, la Commissione formula proposte idonee ad adattare le procedure in modo da riflettere adeguatamente il reale comportamento delle autovetture sotto il profilo delle emissioni di CO₂ e ad includere le tecnologie innovative riconosciute di cui all'articolo 12, che potrebbero essere contemplate nel ciclo di prova. La Commissione garantisce che, successivamente, tali procedure siano regolarmente riviste.

▼M2

▼B

4. Entro il 2010 la Commissione procede ad un riesame della direttiva 2007/46/CE in modo tale che ogni tipo/variante/versione corrisponda ad un unico insieme di tecnologie innovative.

▼M2

5. Entro il 31 dicembre 2015, la Commissione riesamina le emissioni specifiche e le modalità ivi definite, nonché altri aspetti del presente regolamento, tra l'altro se un parametro di utilità sia ancora necessario e se il parametro di utilità più sostenibile sia la massa o l'impronta, al fine di stabilire gli obiettivi in materia di emissioni di CO₂ per le autovetture nuove nel periodo successivo al 2020. A tale riguardo, la valutazione del tasso di riduzione necessario è in linea con gli obiettivi a lungo termine dell'Unione in materia di clima e con le implicazioni per lo sviluppo di tecnologie, efficaci sotto il profilo dei costi, intese a ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati di tale riesame. La relazione contiene opportune proposte di modifica del presente regolamento, compresa l'eventuale definizione di un obiettivo realistico e raggiungibile, sulla base di una valutazione d'impatto esauriente che esaminerà il mantenimento della competitività dell'industria automobilistica e del relativo indotto. In sede di sviluppo di tali proposte, la Commissione assicura che esse siano quanto più neutre possibile sotto il profilo della concorrenza e socialmente eque e sostenibili.

▼B

6. Entro il 2014 la Commissione, al termine di uno studio d'impatto, pubblica una relazione sulla disponibilità di dati relativi all'impronta e al suo utilizzo, in quanto parametro di utilità per determinare gli obiettivi specifici di emissione e, se del caso, presentare una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio ai fini della modifica dell'allegato I.

▼M2

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 CO₂ di cui al regolamento (CE) n. 715/2007 e al regolamento (CE) n. 692/2008. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del presente regolamento.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 14 *bis* al fine di adeguare le formule di cui all'allegato I, avvalendosi della metodologia adottata conformemente al primo comma, 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 14***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato sui cambiamenti climatici istituito dall'articolo 9 della decisione n. 280/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

3. Se il comitato non esprime 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 14 bis***Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.

⁽¹⁾ Decisione n. 280/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, relativa ad un meccanismo per monitorare le emissioni di gas a effetto serra nella Comunità e per attuare il protocollo di Kyoto (GU L 49 del 19.2.2004, pag. 1).

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

▼M2

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 8, paragrafo 9, secondo comma, all'articolo 11, paragrafo 8, all'articolo 13, paragrafo 2, terzo comma, e all'articolo 13, paragrafo 7, secondo comma, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere dall'8 aprile 2014. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi d'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 8, paragrafo 9, secondo comma, all'articolo 11, paragrafo 8, all'articolo 13, paragrafo 2, terzo comma, e all'articolo 13, paragrafo 7, secondo comma, 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. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

5. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 9, secondo comma, dell'articolo 11, paragrafo 8, dell'articolo 13, paragrafo 2, terzo comma, e dell'articolo 13, paragrafo 7, secondo comma, 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.

▼B*Articolo 15***Abrogazione**

1. La decisione n. 1753/2000/CE è abrogata con effetto dal 1° gennaio 2010.

2. Tuttavia, gli articoli 4, 9 e 10 della suddetta decisione continuano ad applicarsi fino a quando la Commissione non avrà presentato al Parlamento europeo una relazione sui dati del monitoraggio per l'anno civile 2009.

*Articolo 16***Entrata in vigore**

Il presente regolamento entra in vigore il terzo 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.

▼ B*ALLEGATO I***OBIETTIVI PER LE EMISSIONI SPECIFICHE**

1. Le emissioni specifiche di CO₂ per ciascuna autovettura nuova, misurate in grammi per chilometro, sono determinate, ai fini dei calcoli di cui al presente allegato, con la seguente formula:

- a) dal 2012 al 2015:
 emissioni specifiche di CO₂ = 130 + a × (M – M₀)
 dove:
 M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)
 M₀ = 1 372,0
 A = 0,0457;

▼ M3

- b) a partire dal 2016:
 emissioni specifiche di CO₂ = 130 + a × (M – M₀)
 dove:
 M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)
 M₀ = 1 392,4
 a = 0,0457;

▼ M5

- b *bis*) a partire dal 2019:
 emissioni specifiche di CO₂ = 130 + a × (M – M₀)
 dove:
 M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)
 M₀ = 1 379,88
 a = 0,0457;

▼ M2

- c) a partire dal 2020:
 emissioni specifiche di CO₂ = 95 + a × (M – M₀)
 dove:
 M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

▼ M5

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

▼ M2

$$a = 0,0333.$$

▼ B

2. L'obiettivo per le emissioni specifiche di un costruttore in un determinato anno civile è calcolato come la media delle emissioni specifiche di CO₂ di ciascuna autovettura nuova immatricolata nell'anno civile interessato di cui egli è il costruttore.

▼ M4

3. L'obiettivo per le emissioni specifiche di un costruttore nel 2021 è calcolato come segue:

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

dove:

*WLTP*_{CO₂} corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO₂ nel 2020, determinate conformemente all'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione ⁽¹⁾ e

⁽¹⁾ Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1o 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 (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

▼ **M4**

calcolate in conformità dell'articolo 4, secondo comma, sesto trattino, del presente regolamento senza includere i risparmi di CO₂ derivanti dall'applicazione degli articoli 5 *bis* e 12 del presente regolamento;

NEDC_{CO₂} corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO₂ nel 2020, determinate conformemente al regolamento (UE) 2017/1153 della Commissione⁽¹⁾ e calcolate in conformità dell'articolo 4, secondo comma, sesto trattino, del presente regolamento senza includere i risparmi di CO₂ derivanti dall'applicazione degli articoli 5 *bis* e 12 del presente regolamento;

NEDC_{2020target} è l'obiettivo per le emissioni specifiche per il 2020 calcolato conformemente al punto 1, lettera c), del presente allegato.

4. A decorrere dal 2021 l'obiettivo per le emissioni specifiche di un costruttore è calcolato come segue:

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

dove:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$ è l'obiettivo per le emissioni specifiche di riferimento per il 2021 calcolato conformemente al punto 3;

a è il valore di cui al punto 1, lettera c);

$M\emptyset$ è la media della massa (M) di cui al punto 1 dei nuovi veicoli immatricolati nell'anno-obiettivo, in chilogrammi (kg);

M_0 è il valore di cui al punto 1;

$M\emptyset_{2020}$ è la media della massa (M) di cui al punto 1 dei nuovi veicoli immatricolati nel 2020, in chilogrammi (kg);

$M_{0,2020}$ è il valore di M_0 applicabile nell'anno di riferimento 2020.

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

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

dove:

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

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

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$ è l'obiettivo per le emissioni specifiche per il 2021 stabilito dalla Commissione in conformità dell'articolo 11 del presente regolamento.

⁽¹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153 della Commissione, del 2 giugno 2017, che stabilisce un metodo per determinare i parametri di correlazione necessari per tener conto del cambio di procedura regolamentare di prova e che modifica il regolamento (UE) n. 1014/2010 (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 679).

▼ M1*ALLEGATO II***MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI****PARTE A — Rilevamento dei dati sulle autovetture nuove e determinazione delle informazioni sul monitoraggio del CO₂****▼ M4**

1. Gli Stati membri registrano, per ogni anno civile, i seguenti dati dettagliati per ciascuna autovettura nuova immatricolata nel loro territorio:
 - a) costruttore;
 - b) numero di omologazione, con 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 CO₂ (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 CO₂ da esse determinata (NEDC e WLTP);
 - n) potenza netta massima;
 - o) numero d'identificazione del veicolo;
 - p) massa di prova WLTP;
 - q) fattori di deviazione e di verifica di cui all'allegato I, punto 3.2.28 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153;
 - r) categoria di veicolo immatricolato.

Tuttavia, per l'anno civile 2017, i dati di cui alla lettera g), per quanto riguarda i valori delle emissioni di CO₂ calcolati con la procedura WLTP, e alla lettera l), per quanto riguarda i risparmi realizzati grazie a innovazioni ecocompatibili e calcolati con la procedura WLTP, nonché i dati di cui alle lettere n), o) e q), possono essere comunicati su base volontaria.

A decorrere dall'anno civile 2018 gli Stati membri mettono a disposizione della Commissione, in conformità dell'articolo 8, tutti i parametri elencati nel presente punto nel formato di cui alla parte C, sezione 2.

▼ M4

Gli Stati membri mettono a disposizione i dati di cui alla lettera f) per gli anni civili 2017 e 2018.

▼ M1

2. I dati dettagliati di cui al punto 1 devono essere ricavati dal certificato di conformità dell'autovettura cui si riferiscono o essere coerenti con il certificato di conformità rilasciato dal costruttore dell'autovettura cui si riferiscono. Se il certificato di conformità non viene utilizzato, gli Stati membri adottano le misure necessarie a garantire l'adeguata accuratezza della procedura di controllo. Se per un'autovettura vengono indicati sia un valore minimo che un valore massimo per la massa o l'impronta di cui al punto 1, lettera i), 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 CO₂ 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) le fonti utilizzate per la raccolta dei dati dettagliati di cui al punto 1;
 - b) il numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove oggetto di scheda di omologazione CE;
 - c) il numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove omologate individualmente;
 - d) il numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove omologate a livello nazionale in piccole serie;
 - e) la percentuale di tutte le stazioni di rifornimento di carburante sul loro territorio che erogano carburante E85.

PARTE B — Metodi per accertare i dati di monitoraggio delle emissioni di CO₂ prodotte dalle autovetture nuove

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

1. Numero di autovetture nuove immatricolate

Gli Stati membri determinano il numero di autovetture nuove immatricolate nel loro territorio nell'anno di monitoraggio interessato, suddiviso in veicoli soggetti a omologazione CE, omologazione individuale e omologazione nazionale di piccole serie.

2. Distribuzione delle autovetture nuove per versione

Per ciascuna versione di ciascuna variante di ciascun tipo di autovettura nuova, sono registrati il numero delle autovetture di nuova immatricolazione e i dati dettagliati di cui alla parte A, punto 1.

3. Le stazioni di carburante nel loro territorio che erogano carburante E85 sono indicate ai sensi dell'articolo 6 del regolamento (UE) n. 1014/2010 della Commissione⁽¹⁾.

⁽¹⁾ GU L 293 dell'11.11.2010, pag. 15.

▼ **M4****PARTE C — Formato per la comunicazione dei dati**

Per ogni anno, gli Stati membri comunicano i dati di cui alla parte A, punti 1 e 3, nei formati seguenti:

Sezione 1 — Dati aggregati risultanti dal monitoraggio

Stato membro ⁽¹⁾	
Anno	
Fonte dei dati	
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 omologate a livello nazionale in piccole serie	

⁽¹⁾ 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 costruttore secondo la denominazione standard UE
	Nome del costruttore secondo la dichiarazione OEM
	Nome del costruttore nel registro dello Stato membro ⁽¹⁾
(b)	Numero di omologazione e relativa estensione
(c)	Tipo
	Variante
	Versione
(d)	Marca e nome commerciale
(e)	Categoria di veicolo omologato
(f)	Numero totale di nuove immatricolazioni (per il 2017 e il 2018)
(g)	Massa in ordine di marcia
(h)	Emissioni specifiche di CO ₂ (ciclo misto) Valore NEDC
	Emissioni specifiche di CO ₂ (ciclo misto) Valore WLTP (dal 2019)
(i)	Interasse
	Carreggiata dell'asse sterzante (asse 1)
	Carreggiata dell'altro asse (asse 2)
(j)	Tipo di carburante
	Modalità carburante

▼ **M4**

Riferimento alla parte A, punto 1	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato
(k)	Cilindrata (cm ³)
(l)	Consumo di energia elettrica (Wh/km)
(m)	Codice della o delle innovazioni ecocompatibili
	Risparmi totali di emissioni di CO ₂ dovuti alla o alle innovazioni ecocompatibili con procedura NEDC
	Risparmi totali di emissioni di CO ₂ dovuti alla o alle innovazioni ecocompatibili con procedura WLTP (dal 2019)
(n)	Potenza massima netta
(o)	Numero di identificazione del veicolo (dal 2019)
(p)	Massa di prova WLTP (dal 2019)
(q)	Fattore di deviazione De (se disponibile)
	Fattore di verifica (se disponibile)
(r)	Categoria di veicolo immatricolato

(¹) Nel caso di omologazioni nazionali in piccole serie («national small series», NSS) o di omologazioni individuali («individual approvals», IVA), il nome del costruttore è indicato nella colonna «Nome del costruttore nel registro dello Stato membro», mentre nella colonna «Nome costruttore secondo la denominazione standard UE» va indicata una delle seguenti diciture: «AA-NSS» o «AA-IVA», a seconda dei casi.