

## I

*(Atti legislativi)*

## REGOLAMENTI

**REGOLAMENTO (UE) 2018/956 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO****del 28 giugno 2018****concernente il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

- (1) Un obiettivo vincolante di riduzione interna delle emissioni di gas a effetto serra in tutti i settori dell'economia di almeno il 40 % entro il 2030 rispetto ai livelli del 1990 è stato approvato nelle conclusioni del Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014 sul quadro 2030 per le politiche dell'energia e del clima, obiettivo poi ribadito nella riunione del Consiglio europeo del 17 e 18 marzo 2016.
- (2) Le conclusioni del Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014 hanno stabilito che l'obiettivo deve essere raggiunto collettivamente dall'Unione nel modo più efficace possibile in termini di costi, con riduzioni da realizzare entro il 2030 sia nei settori coperti dal sistema per lo scambio di quote di emissioni di gas a effetto serra nell'Unione («EU ETS») sia in quelli non-ETS, pari rispettivamente al 43 % e al 30 % rispetto al 2005. L'accordo di Parigi <sup>(3)</sup> stabilisce, tra l'altro, un obiettivo a lungo termine in linea con l'obiettivo di mantenere l'aumento della temperatura media mondiale ben al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e di proseguire l'azione volta a mantenerlo a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali. È necessario che tutti gli Stati membri partecipino a tali sforzi e che tutti i settori dell'economia, compreso il settore dei trasporti, contribuiscano a realizzare le riduzioni delle emissioni, approvate dal Consiglio europeo, e a conseguire gli obiettivi a lungo termine dell'accordo di Parigi.
- (3) La strategia europea per una mobilità a basse emissioni, presentata dalla Commissione nel 2016, fissa l'obiettivo ambizioso secondo cui entro la metà del secolo le emissioni di gas a effetto serra prodotte dai trasporti dovranno essere inferiori di almeno il 60 % rispetto al 1990, imboccando decisamente un percorso di avvicinamento allo zero.
- (4) Per conseguire tale obiettivo è opportuno prendere in considerazione una serie di misure diverse. Oltre alla definizione di norme in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli pesanti, vale a dire autocarri, autobus e pullman, tali misure potrebbero includere altre azioni che contribuiscono a migliorare l'efficienza e a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti, quali l'ottimizzazione del carico, la formazione di convogli di autocarri, la formazione dei conducenti, l'uso di carburanti alternativi, il rinnovo del parco veicoli, gli pneumatici a ridotta resistenza al rotolamento, la riduzione della congestione e gli investimenti nella manutenzione delle infrastrutture.

<sup>(1)</sup> GU C 81 del 2.3.2018, pag. 95.

<sup>(2)</sup> Posizione del Parlamento europeo del 12 giugno 2018 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 21 giugno 2018.

<sup>(3)</sup> Accordo di Parigi (GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4).

- (5) Le emissioni di gas a effetto serra provenienti dai veicoli pesanti rappresentano attualmente circa un quarto delle emissioni dei trasporti stradali nell'Unione e, se non saranno adottate ulteriori misure, secondo le stime dovrebbero aumentare del 10 % tra il 2010 e il 2030 e del 17 % tra il 2010 e il 2050. Occorre introdurre misure efficaci volte a ridurre le emissioni dei veicoli pesanti al fine di contribuire alla necessaria riduzione delle emissioni nel settore dei trasporti.
- (6) Nella sua comunicazione del 2014 su una strategia per ridurre il consumo di carburante e le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti, la Commissione ha riconosciuto che una condizione preliminare per l'introduzione di misure al riguardo è l'adozione di una procedura regolamentata volta a determinare le emissioni di CO<sub>2</sub> e il consumo di carburante.
- (7) Il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> fornisce il quadro per l'istituzione di tale procedura regolamentata. Le misurazioni effettuate in conformità della procedura forniranno dati solidi e comparabili relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub> di ciascun veicolo pesante per quanto riguarda una parte significativa del parco veicoli pesanti dell'Unione. L'acquirente di uno specifico veicolo pesante e il rispettivo Stato membro di immatricolazione avranno accesso ai dati citati, il che permetterà di colmare parzialmente le lacune di informazioni.
- (8) Le imprese di trasporto sono in larga parte piccole e medie imprese. Inoltre, non hanno ancora accesso a informazioni standardizzate per valutare le tecnologie mirate al risparmio di carburante o per confrontare i veicoli pesanti in modo da operare scelte il più possibile informate al momento dell'acquisto, permettendo di ridurre così le loro spese di carburante, che equivalgono a circa un quarto dei loro costi operativi.
- (9) Le informazioni sulle prestazioni di un veicolo pesante relativamente alle emissioni di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante dovrebbero essere rese pubbliche per consentire a tutti gli operatori dei trasporti di prendere decisioni informate al momento di procedere a un acquisto e garantire il massimo livello di trasparenza. Tutti i costruttori di veicoli pesanti sarebbero così in grado di confrontare le prestazioni dei loro veicoli con quelli di altre marche. Ciò costituirà un maggiore incentivo all'innovazione e incoraggerà lo sviluppo di veicoli pesanti più efficienti dal punto di vista energetico, incrementando, in tal modo, la competitività. Le informazioni rappresenteranno inoltre una solida base sulla quale i responsabili politici a livello di Unione e di Stati membri potranno sviluppare politiche volte a promuovere la diffusione di veicoli pesanti più efficienti dal punto di vista del consumo energetico.
- (10) Al fine di acquisire una conoscenza approfondita in merito alla configurazione del parco veicoli pesanti dell'Unione, alla sua evoluzione nel tempo e al potenziale impatto sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, è opportuno che le autorità competenti degli Stati membri provvedano a monitorare e a comunicare alla Commissione i dati relativi all'immatricolazione di tutti i veicoli pesanti nuovi e di tutti i rimorchi nuovi, compresi i dati sui gruppi propulsori nonché sui pertinenti elementi della carrozzeria.
- (11) È pertanto opportuno che i costruttori di veicoli pesanti provvedano a monitorare e a comunicare alla Commissione i valori relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante per ogni veicolo pesante nuovo ai sensi del regolamento (UE) 2017/2400 della Commissione <sup>(2)</sup>.
- (12) La disponibilità di dati sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sul consumo di carburante per le diverse categorie di veicoli pesanti dipende dal momento in cui le categorie saranno contemplate dal regolamento (UE) 2017/2400. Al fine di garantire chiarezza e certezza del diritto in materia di obblighi di monitoraggio e di comunicazione dei costruttori, il presente regolamento dovrebbe stabilire gli anni di inizio del monitoraggio e della comunicazione per ogni categoria di veicoli pesanti che rientra nel suo ambito di applicazione. Ai sensi del regolamento (UE) 2017/2400 i dati saranno disponibili per alcuni dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nel 2019. A partire da tale anno, i costruttori dovrebbero essere tenuti a monitorare e comunicare i dati tecnici relativi a tali veicoli pesanti. Per altre categorie e gruppi di veicoli pesanti i dati diventeranno disponibili solo a decorrere da una data successiva. Sarebbe opportuno fissare un termine ragionevole per determinare gli anni di inizio del monitoraggio e della comunicazione dei dati per tali categorie e gruppi di veicoli. Data la complessità tecnica di elaborare le procedure per determinare le emissioni di CO<sub>2</sub> e il consumo di carburante delle rimanenti categorie e gruppi di veicoli pesanti, tale termine dovrebbe essere fissato a sette anni a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

<sup>(1)</sup> 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).

<sup>(2)</sup> 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 CO<sub>2</sub> 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).

- (13) È nel pubblico interesse che i dati tecnici essenziali per determinare le emissioni di CO<sub>2</sub> e il consumo di carburante di un veicolo pesante siano divulgati attivamente al pubblico per aumentare la trasparenza delle specifiche e delle prestazioni del veicolo pesante, e stimolare la concorrenza fra i costruttori. I dati sensibili, in termini di riservatezza dei dati personali e di concorrenza leale, dovrebbero essere esclusi dalla pubblicazione. Taluni dati relativi alle prestazioni aerodinamiche dei veicoli pesanti dovrebbero essere messi a disposizione del pubblico sotto forma di intervalli di valori per tenere conto delle considerazioni sulla concorrenza leale. I dati comunicati dovrebbero essere messi a disposizione del pubblico in modo gratuito e facilmente accessibile. Il presente regolamento lascia impregiudicati gli ulteriori diritti di accesso del pubblico alle informazioni ambientali, tra l'altro, conformemente al regolamento (CE) n. 1367/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.
- (14) È importante che il sistema di monitoraggio e comunicazione sia di facile utilizzo per tutti gli operatori dei trasporti, a prescindere dalle loro dimensioni e dalle risorse di cui dispongono. Allo stesso modo, è importante che la Commissione promuova attivamente tale sistema per garantire che esso abbia un impatto significativo sul settore e per accrescere la consapevolezza della disponibilità dei dati comunicati.
- (15) L'analisi della Commissione dei dati trasmessi dagli Stati membri e dai costruttori relativi all'anno civile precedente dovrebbe essere presentata al pubblico in modo da mostrare chiaramente le prestazioni del parco veicoli pesanti dell'Unione e di ogni Stato membro nonché di ogni costruttore. Essa dovrebbe consentire la comparabilità nell'ambito del parco veicoli e tra tali parchi in termini di consumo medio di carburante e di emissioni medie di CO<sub>2</sub> per ogni gruppo di veicoli pesanti secondo il profilo di utilizzo.
- (16) È essenziale che i valori relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante ai sensi del regolamento (UE) 2017/2400 riflettano correttamente le prestazioni dei veicoli pesanti. Detto regolamento definisce pertanto disposizioni per verificare e garantire la conformità del funzionamento dello strumento di simulazione, così come delle proprietà correlate alle emissioni di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante dei pertinenti componenti, sistemi ed entità tecniche indipendenti. Tale procedura di verifica dovrebbe includere prove su strada. Il nuovo quadro di omologazione come stabilito dal regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup> prevede i mezzi per verificare che, in caso di deviazioni, il costruttore adotti misure correttive e che, in caso di non conformità, la Commissione sia in grado di imporre sanzioni amministrative. Tale nuovo quadro riconosce altresì l'importanza di consentire a terzi di eseguire prove indipendenti dei veicoli e di avere accesso ai dati necessari. La Commissione dovrebbe monitorare i risultati di dette prove di verifica e dovrebbe inserire nella sua relazione annuale un'analisi di tali risultati.
- (17) È importante garantire che i dati oggetto di monitoraggio e comunicazione siano solidi e affidabili. La Commissione dovrebbe pertanto avere mezzo di verificare e, se necessario, rettificare i dati definitivi. Pertanto le disposizioni in materia di monitoraggio dovrebbero prevedere anche i parametri che permettono che i dati siano adeguatamente tracciati e verificati.
- (18) La Commissione dovrebbe avere la possibilità di imporre una sanzione amministrativa qualora rilevi che i dati comunicati dal costruttore si discostano dai dati registrati nell'ambito del regolamento (CE) n. 595/2009 e, in particolare ai sensi del regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione <sup>(3)</sup> e del regolamento (UE) 2017/2400 o qualora il costruttore non comunichi i dati richiesti entro il termine fissato. Le sanzioni dovrebbero essere efficaci, proporzionate e dissuasive.
- (19) Sulla base dell'esperienza acquisita con il monitoraggio e la comunicazione dei dati sulle emissioni di CO<sub>2</sub> a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup> per le autovetture nuove e del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(5)</sup> per i veicoli commerciali leggeri nuovi, è

<sup>(1)</sup> Regolamento (CE) n. 1367/2006 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 6 settembre 2006, sull'applicazione alle istituzioni e agli organi comunitari delle disposizioni della convenzione di Aarhus sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale (GU L 264 del 25.9.2006, pag. 13).

<sup>(2)</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).

<sup>(3)</sup> Regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, del 25 maggio 2011, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni dei veicoli pesanti (Euro VI) e recante modifica degli allegati I e III della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 167 del 25.6.2011, pag. 1).

<sup>(4)</sup> 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 CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1).

<sup>(5)</sup> Regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri (GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1).

opportuno affidare all'Agenzia europea dell'ambiente la responsabilità dello scambio di tali dati con le autorità competenti degli Stati membri e i costruttori, nonché della gestione della banca dati definitiva per conto della Commissione. È altresì opportuno allineare per quanto possibile le procedure di monitoraggio e di comunicazione inerenti ai veicoli pesanti con quelle già esistenti per i veicoli leggeri.

- (20) Al fine di garantire condizioni uniformi per l'applicazione delle disposizioni del presente regolamento inerenti alla verifica e alla rettifica dei dati monitorati, alla Commissione devono essere conferite competenze di esecuzione. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.
- (21) Al fine di garantire che le prescrizioni in materia di dati e la procedura di monitoraggio e comunicazione restino valide nel corso del tempo consentendo di valutare il contributo del parco veicoli pesanti in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>, per garantire la disponibilità di dati sulle tecnologie nuove e avanzate per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e sui risultati delle prove di verifica su strada e garantire che gli intervalli dei valori di resistenza aerodinamica restino validi a fini di informazione e di comparabilità, nonché integrare le disposizioni relative alle sanzioni amministrative, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea per quanto riguarda il completamento degli anni di inizio del monitoraggio e della comunicazione per le categorie di veicoli pesanti contemplate, la modifica delle prescrizioni in materia di dati e della procedura di monitoraggio e comunicazione di cui agli allegati del presente regolamento, della specifica dei dati che gli Stati membri devono comunicare per il monitoraggio dei risultati delle prove di verifica su strada, della modifica degli intervalli dei valori di resistenza aerodinamica e della definizione dei criteri, del calcolo e del metodo di riscossione delle sanzioni amministrative imposte ai costruttori. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, e che tali consultazioni siano condotte nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 <sup>(2)</sup>. In particolare, al fine di garantire una partecipazione paritaria alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e questi ultimi hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (22) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, vale a dire il monitoraggio e la comunicazione del consumo di carburante e delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli pesanti nuovi dell'Unione, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri ma, a motivo della portata e degli effetti dell'azione in questione, può essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

##### Oggetto

Il presente regolamento stabilisce le prescrizioni per il monitoraggio e la comunicazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi immatricolati nell'Unione.

#### Articolo 2

##### Ambito di applicazione

Il presente regolamento si applica al monitoraggio e alla comunicazione da parte degli Stati membri e dei costruttori di veicoli pesanti di dati relativi ai veicoli pesanti nuovi.

Esso si applica con riguardo alle seguenti categorie di veicoli:

- a) veicoli appartenenti alle categorie M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> ed N<sub>2</sub> con massa di riferimento superiore a 2 610 kg e che non rientrano nell'ambito di applicazione del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(3)</sup>, e tutti i veicoli appartenenti alle categorie M<sub>3</sub> ed N<sub>3</sub>;
- b) veicoli appartenenti alle categorie O<sub>3</sub> e O<sub>4</sub>.

Ai fini del presente regolamento, tali veicoli sono definiti veicoli pesanti.

<sup>(1)</sup> 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 (GUL 55 del 28.2.2011, pag. 13).

<sup>(2)</sup> GUL 123 del 12.5.2016, pag. 1.

<sup>(3)</sup> Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, 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 (GUL 171 del 29.6.2007, pag. 1).

### Articolo 3

#### **Definizioni**

Ai fini del presente regolamento, si applicano le definizioni di cui alla direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup> e al regolamento (CE) n. 595/2009.

### Articolo 4

#### **Monitoraggio e comunicazione da parte degli Stati membri**

1. A decorrere dal 1° gennaio 2019, e per ogni anno civile successivo, gli Stati membri monitorano i dati di cui all'allegato I, parte A, per quanto concerne i veicoli pesanti nuovi immatricolati per la prima volta nell'Unione.

A decorrere dal 2020, entro il 28 febbraio di ogni anno, le autorità competenti degli Stati membri comunicano tali dati alla Commissione secondo la procedura di comunicazione di cui all'allegato II.

I dati relativi ai veicoli pesanti nuovi che sono stati precedentemente immatricolati al di fuori dell'Unione non sono oggetto di monitoraggio e comunicazione, a meno che tale immatricolazione sia avvenuta meno di tre mesi prima dell'immatricolazione nell'Unione.

2. Le autorità competenti responsabili del monitoraggio e della comunicazione dei dati a norma del presente regolamento sono quelle designate dagli Stati membri a norma dell'articolo 8, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 443/2009.

### Articolo 5

#### **Monitoraggio e comunicazione da parte dei costruttori**

1. Dagli anni di inizio di cui all'allegato I, parte B, punto 1, i costruttori di veicoli pesanti monitorano, per anno civile, i dati di cui all'allegato I, parte B, punto 2, per ogni veicolo pesante nuovo.

A decorrere dagli anni di inizio di cui all'allegato I, parte B, punto 1, entro il 28 febbraio di ogni anno i costruttori di veicoli pesanti comunicano alla Commissione tali dati per ogni veicolo pesante nuovo la cui data di simulazione rientra nell'anno civile precedente, secondo la procedura di comunicazione di cui all'allegato II.

La data di simulazione è la data comunicata conformemente alla voce 71 di cui all'allegato I, parte B, punto 2.

2. Ogni costruttore nomina un punto di contatto per la comunicazione dei dati a norma del presente regolamento.

### Articolo 6

#### **Registro centralizzato per i dati relativi ai veicoli pesanti**

1. La Commissione tiene un registro centralizzato dei dati relativi ai veicoli pesanti («registro») comunicati a norma degli articoli 4 e 5.

Il registro è messo a disposizione del pubblico, ad eccezione della voce a) di cui all'allegato I, parte A, e delle voci 1, 24, 25, 32, 33, 39 e 40 di cui all'allegato I, parte B, punto 2. Per quanto riguarda la voce 23 di cui all'allegato I, parte B, punto 2, il valore è messo a disposizione del pubblico secondo gli intervalli di valori stabiliti nell'allegato I, parte C.

2. Il registro è gestito dall'Agenzia europea dell'ambiente per conto della Commissione.

### Articolo 7

#### **Monitoraggio dei risultati delle prove di verifica su strada**

1. La Commissione monitora, ove disponibili, i risultati delle prove su strada effettuate nell'ambito del regolamento (CE) n. 595/2009 per verificare le emissioni di CO<sub>2</sub> e il consumo di carburante dei veicoli pesanti nuovi.

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 13 al fine di integrare il presente regolamento specificando i dati che le autorità competenti degli Stati membri devono comunicare ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1).

#### Articolo 8

##### Qualità dei dati

1. Le autorità competenti e i costruttori sono responsabili dell'esattezza e della qualità dei dati da loro comunicati a norma degli articoli 4 e 5. Essi informano senza indugio la Commissione a proposito di ogni errore rilevato nei dati comunicati.
2. La Commissione effettua la propria verifica della qualità dei dati comunicati a norma degli articoli 4 e 5.
3. Allorquando la Commissione viene informata di errori nei dati o rileva, al termine della verifica da lei stessa effettuata, discrepanze all'interno della serie di dati, essa adotta, se del caso, le misure necessarie per rettificare i dati pubblicati nel registro di cui all'articolo 6.
4. La Commissione può, mediante atti di esecuzione, determinare le misure di verifica e rettifica di cui al presente articolo, paragrafi 2 e 3. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura di esame di cui all'articolo 12.

#### Articolo 9

##### Sanzioni amministrative

1. La Commissione può imporre una sanzione amministrativa in ciascuno dei seguenti casi:
  - a) qualora constati che i dati comunicati dal costruttore a norma dell'articolo 5 del presente regolamento si discostano dai dati provenienti dal file dei registri del costruttore o dal certificato di omologazione del motore rilasciato nel quadro fissato dal regolamento (CE) n. 595/2009 e che lo scostamento è volontario o dovuto a negligenza grave;
  - b) qualora i dati non siano trasmessi entro il termine applicabile a norma dell'articolo 5, paragrafo 1, e il ritardo non possa essere debitamente giustificato.

Ai fini della verifica dei dati di cui alla lettera a), la Commissione consulta le pertinenti autorità di omologazione.

Le sanzioni amministrative sono efficaci, proporzionate e dissuasive e non superano 30 000 EUR per veicolo pesante interessato dallo scostamento o dal ritardo nella trasmissione dei dati di cui alle lettere a) e b).

2. La Commissione adotta, sulla base dei principi di cui al paragrafo 3 del presente articolo, atti delegati conformemente all'articolo 13 per integrare il presente regolamento stabilendo la procedura, i metodi per il calcolo e la riscossione delle sanzioni amministrative di cui al paragrafo 1 del presente articolo.
3. Gli atti delegati di cui al paragrafo 2 rispettano i seguenti principi:
  - a) la procedura stabilita dalla Commissione rispetta il diritto a una buona amministrazione, e in particolare il diritto di essere ascoltati e il diritto di accedere al fascicolo nel rispetto dei legittimi interessi della riservatezza e dei segreti commerciali;
  - b) nel calcolo della sanzione amministrativa appropriata la Commissione si ispira ai principi di efficacia, proporzionalità e dissuasività, tenendo in considerazione, se del caso, la gravità e gli effetti dello scostamento o del ritardo, il numero di veicoli pesanti interessati dallo scostamento o dalla ritardata trasmissione dei dati, la buona fede del costruttore, il grado di diligenza e di cooperazione del costruttore, la ripetizione, la frequenza o la durata dello scostamento o del ritardo nonché precedenti sanzioni imposte allo stesso costruttore;
  - c) le sanzioni amministrative sono rimosse, senza indebito ritardo, fissando termini per il pagamento e, se del caso, prevedendo la possibilità di dilazionare i pagamenti in più rate e in più periodi.
4. Gli importi delle sanzioni amministrative sono considerati entrate del bilancio generale dell'Unione.

#### Articolo 10

##### Relazione

1. Entro il 31 ottobre di ogni anno la Commissione pubblica una relazione annuale con un'analisi dei dati trasmessi dagli Stati membri e dai costruttori per l'anno civile precedente.



2. L'analisi indica, come minimo, le prestazioni del parco veicoli pesanti dell'Unione nonché quello dei singoli Stati membri e dei singoli costruttori in termini di consumo medio di carburante e di emissioni medie di CO<sub>2</sub>, per ogni gruppo di veicoli pesanti secondo le combinazioni profilo di utilizzo, carico e carburante. Essa tiene altresì conto, se disponibili, dei dati sulla diffusione di tecnologie nuove e avanzate che mirano alla riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, nonché dei gruppi propulsori alternativi. Comprende inoltre un'analisi dei risultati delle prove di verifica su strada oggetto di monitoraggio conformemente all'articolo 7, ove disponibili.
3. La Commissione redige l'analisi con il sostegno dell'Agenzia europea per l'ambiente.

#### Articolo 11

##### **Modifica degli allegati**

1. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 13 al fine di modificare gli allegati allo scopo di:
  - a) aggiornare o adeguare le prescrizioni relative ai dati specificati nell'allegato I, parte A e parte B, ove ciò sia ritenuto necessario ai fini di un'analisi approfondita a norma dell'articolo 10;
  - b) completare gli anni di inizio di cui all'allegato I, parte B, punto 1;
  - c) aggiornare o adeguare gli intervalli di cui all'allegato I, parte C, per tener conto delle modifiche apportate alla progettazione dei veicoli pesanti e garantire che gli intervalli restino validi a fini di informazione e di comparabilità;
  - d) adeguare la procedura di monitoraggio e comunicazione di cui all'allegato II per tener conto dell'esperienza acquisita nell'applicazione del presente regolamento.
2. Gli atti delegati di cui al paragrafo 1, lettera b), sono adottati entro il 30 luglio 2025.

#### Articolo 12

##### **Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato sui cambiamenti climatici istituito dal regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

#### Articolo 13

##### **Esercizio della delega**

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 7, paragrafo 2, all'articolo 9, paragrafo 2, e all'articolo 11, paragrafo 1, è conferito alla Commissione per un periodo di sette anni a decorrere dal 29 luglio 2018. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sette anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 7, paragrafo 2, all'articolo 9, paragrafo 2, e all'articolo 11, paragrafo 1, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione di un atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2013, relativo a un meccanismo di monitoraggio e comunicazione delle emissioni di gas a effetto serra e di comunicazione di altre informazioni in materia di cambiamenti climatici a livello nazionale e dell'Unione europea e che abroga la decisione n. 280/2004/CE (GU L 165 del 18.6.2013, pag. 13).

6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 2, dell'articolo 9, paragrafo 2, e dell'articolo 11, paragrafo 1, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

*Articolo 14*

**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 28 giugno 2018

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

A. TAJANI

*Per il Consiglio*

*La presidente*

L. PAVLOVA

---



## ALLEGATO I

**Norme sui dati da monitorare e comunicare**

## PARTE A: DATI DA MONITORARE E COMUNICARE DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI

- a) numeri di identificazione di tutti i veicoli pesanti nuovi di cui all'articolo 2, secondo comma, lettere a) e b), immatricolati nel territorio di uno Stato membro;
- b) nome del costruttore;
- c) marca (denominazione commerciale del costruttore);
- d) codice della carrozzeria come specificato alla voce 38 del certificato di conformità, ove disponibile;
- e) nel caso dei veicoli pesanti di cui all'articolo 2, secondo comma, lettera a), le informazioni sul motore di cui alle voci 23, 23.1 e 26 del certificato di conformità.

## PARTE B: DATI DA MONITORARE E COMUNICARE DA PARTE DEI COSTRUTTORI DI VEICOLI PESANTI

1. Anni di inizio del monitoraggio e della comunicazione dei dati per le categorie di veicoli pesanti di cui all'articolo 2, secondo comma, lettere a) e b):

Categoria di veicoli pesanti	Gruppo di veicoli nella categoria di veicoli (di cui all'allegato I del regolamento (UE) 2017/2400)	Anno di inizio monitoraggio	Anno di inizio comunicazione
N <sub>1</sub>	—	—	—
N <sub>2</sub>	1 e 2	2020	2021
N <sub>3</sub>	3	2020	2021
	4, 5, 9 e 10	2019	2020
	11, 12 e 16	2020	2021
M <sub>1</sub>	—	—	—
M <sub>2</sub>	—	—	—
M <sub>3</sub>	—	—	—
O <sub>3</sub>	—	—	—
O <sub>4</sub>	—	—	—

2. Dati da monitorare e comunicare

N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: allegato IV, parte I, del regolamento (UE) 2017/2400, salvo diversamente specificato	Descrizione
1	Numero di identificazione del veicolo (Vehicle Identification Number - VIN)	1.1.3	identificazione del veicolo e dei componenti
2	Numero di identificazione del motore	1.2.2	
3	Numero di certificazione del CdxA (!) (se pertinente)	1.8.3	
4	Numero di certificazione della trasmissione	1.3.2	
5	Numero di certificazione degli assi	1.6.2	
6	Numero di certificazione degli pneumatici, asse 1	1.9.2	
7	Numero di certificazione degli pneumatici, asse 2	1.9.6	
8	Numero di certificazione degli pneumatici, asse 3	1.9.10	
9	Numero di certificazione degli pneumatici, asse 4	1.9.14	

N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: allegato IV, parte I, del regolamento (UE) 2017/2400, salvo diversamente specificato	Descrizione
10	Categoria del veicolo ( $N_1$ , $N_2$ , $N_3$ , $M_1$ , $M_2$ , $M_3$ )	1.1.4	classificazione del veicolo
11	Configurazione degli assi	1.1.5	
12	Peso lordo massimo del veicolo (t)	1.1.6	
13	Gruppo del veicolo	1.1.7	
14	Nome e indirizzo del costruttore	1.1.1	specifiche del veicolo e del telaio
15	Marca (denominazione commerciale del costruttore)	1.1.7 allegato IV, parte II, del regolamento (UE) 2017/2400	
16	Massa a vuoto effettiva corretta (kg)	1.1.8	
17	Potenza nominale del motore (kW)	1.2.3	
18	Regime minimo del motore (1/min)	1.2.4	specifiche principali del motore
19	Regime nominale del motore (1/min)	1.2.5	
20	Cilindrata del motore (ltr)	1.2.6	
21	Tipo di carburante di riferimento del motore (diesel/GPL/GNC...)	1.2.7	
22	Opzione di certificazione utilizzata per ottenere il $C_{dxA}$ (valori standard/misurazione)	1.8.2	aerodinamica
23	Valore del $C_{dxA}$ (valore di resistenza aerodinamica)	1.8.4	
24	Nome e indirizzo del costruttore della trasmissione	—	specifiche principali della trasmissione
25	Marca (denominazione commerciale del costruttore della trasmissione)	—	
26	Opzione di certificazione utilizzata per ottenere le mappe delle perdite dello strumento di simulazione (opzione 1/opzione 2/opzione 3/valori standard)	1.3.3	
27	Tipo di trasmissione [SMT <sup>2</sup> (2), AMT (3), APT (4)-S (5), APT-P (6)]	1.3.4	
28	Numero di marce	1.3.5	
29	Rapporto di trasmissione finale	1.3.6	
30	Tipo di rallentatore	1.3.7	
31	Presa di forza (sì/no)	1.3.8	
32	Nome e indirizzo del costruttore dell'asse	—	specifiche principali dell'asse
33	Marca (denominazione commerciale del costruttore dell'asse)	—	
34	Opzione di certificazione utilizzata per ottenere una mappa delle perdite di uno strumento di simulazione (valori standard/misurazione)	1.7.3	
35	Tipo di asse (ad esempio asse motore unico standard)	1.7.4	
36	Rapporto assi	1.7.5	

N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: allegato IV, parte I, del regolamento (UE) 2017/2400, salvo diversamente specificato	Descrizione	
37	Opzione di certificazione utilizzata per ottenere una mappa delle perdite di uno strumento di simulazione (valori standard/misurazione)	1.6.3	specifiche del rinvio angolare	
38	Rapporto del rinvio angolare	1.6.4		
39	Nome e indirizzo del costruttore degli pneumatici	—	specifiche principali degli pneumatici	
40	Marca (denominazione commerciale del costruttore degli pneumatici)	—		
41	Dimensioni degli pneumatici, asse 1	1.9.1		
42	Coefficiente specifico di resistenza al rotolamento (rolling resistance coefficient - RRC) di tutti gli pneumatici sull'asse 1	1.9.3		
43	Dimensioni degli pneumatici asse 2	1.9.4		
44	Doppio asse (sì/no) asse 2	1.9.5		
45	RRC specifico di tutti gli pneumatici sull'asse 2	1.9.7		
46	Dimensioni degli pneumatici asse 3	1.9.8		
47	Doppio asse (sì/no) asse 3	1.9.9		
48	RRC specifico di tutti gli pneumatici sull'asse 3	1.9.11		
49	Dimensioni degli pneumatici asse 4	1.9.12		
50	Doppio asse (sì/no) asse 4	1.9.13		
51	RRC specifico di tutti gli pneumatici sull'asse 4	1.9.15	specifiche principali degli organi ausiliari	
52	Tecnologia della ventola di raffreddamento del motore	1.10.1		
53	Tecnologia della pompa del servosterzo	1.10.2		
54	Tecnologia dell'impianto elettrico	1.10.3		
55	Tecnologia dell'impianto pneumatico	1.10.4	parametri di simulazione (per ogni combinazione profilo di utilizzo/carico/carburante)	
56	Profilo di utilizzo (lungo raggio, lungo raggio [sistema modulare europeo <sup>(7)</sup> ] regionale, regionale (sistema modulare europeo), urbano, municipale, edilizia)	2.1.1		
57	Carico (quale definito nello strumento di simulazione) (kg)	2.1.2		
58	Tipo di carburante (diesel/benzina/GPL/GNC/...)	2.1.3		
59	Massa totale del veicolo nella simulazione (kg)	2.1.4		
60	Velocità media (km/h)	2.2.1		prestazioni di guida del veicolo (per ogni combinazione profilo di utilizzo/carico/carburante)
61	Velocità istantanea minima (km/h)	2.2.2		
62	Velocità istantanea massima (km/h)	2.2.3		
63	Decelerazione massima (m/s <sup>2</sup> )	2.2.4		
64	Accelerazione massima (m/s <sup>2</sup> )	2.2.5		
65	Percentuale del tempo di guida a pieno carico	2.2.6		

N.	Parametri per il monitoraggio	Fonte: allegato IV, parte I, del regolamento (UE) 2017/2400, salvo diversamente specificato	Descrizione
66	Numero totale di cambi marcia	2.2.7	
67	Distanza totale percorsa (km)	2.2.8	
68	Emissioni di CO <sub>2</sub> (espresse in g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km)	2.3.13-2.3.16	emissioni di CO <sub>2</sub> e consumo di carburante (per ogni combinazione profilo di utilizzo/carico/carburante)
69	Consumo di carburante (espresso in g/km, g/t-km, g/p-km, g/m <sup>3</sup> -km, l/100 km, l/t-km, l/p-km, l/m <sup>3</sup> -km, MJ/km, MJ/t-km, MJ/p-km, MJ/m <sup>3</sup> -km)	2.3.1-2.3.12	
70	Versione dello strumento di simulazione (X.X.X.)	3.1.1	software e informazioni per l'utilizzatore
71	Data e ora della simulazione	3.1.2	
72	Numero di licenza per l'utilizzo dello strumento di simulazione	—	
73	Algoritmo crittografico del risultato dello strumento di simulazione	3.1.4	
74	Tecnologie avanzate per la riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub>	—	tecnologie per la riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> del veicolo
75	Emissioni massiche di CO <sub>2</sub> del motore nella prova WHTC <sup>(8)</sup> (g/kWh)	Punto 1.4.2 dell'addendum all'appendice 5, o punto 1.4.2 dell'addendum all'appendice 7, dell'allegato I del regolamento (UE) n. 582/2011, a seconda dei casi	emissioni di CO <sub>2</sub> del motore e consumo di carburante specifico
76	Consumo di carburante del motore nella prova WHTC (g/kWh)	Punto 1.4.2 dell'addendum all'appendice 5, o punto 1.4.2 dell'addendum all'appendice 7, dell'allegato I del regolamento (UE) n. 582/2011, a seconda dei casi	
77	Emissioni massiche di CO <sub>2</sub> del motore nella prova WHSC <sup>(9)</sup> (g/kWh)	Punto 1.4.1 dell'addendum all'appendice 5, o punto 1.4.1 dell'addendum all'appendice 7, dell'allegato I del regolamento (UE) n. 582/2011, a seconda dei casi	
78	Consumo di carburante del motore nella prova WHSC (g/kWh)	Punto 1.4.1 dell'addendum all'appendice 5, o punto 1.4.1 dell'addendum all'appendice 7, dell'allegato I del regolamento (UE) n. 582/2011, a seconda dei casi	

<sup>(1)</sup> 1 Resistenza aerodinamica.

<sup>(2)</sup> Trasmissione manuale sincronizzata.

<sup>(3)</sup> Trasmissione manuale automatizzata o trasmissione automatica ad azionamento meccanico.

<sup>(4)</sup> Trasmissione automatica Powershifting.

<sup>(5)</sup> «Tipo S», la disposizione in serie di un convertitore di coppia e delle parti meccaniche della trasmissione ad esso collegate.

<sup>(6)</sup> «Tipo P», la disposizione in parallelo di un convertitore di coppia e delle parti meccaniche della trasmissione ad esso collegate (per esempio nei ripartitori di potenza).

<sup>(7)</sup> Sistema modulare europeo in conformità della direttiva 96/53/CE del Consiglio, del 25 luglio 1996, che stabilisce, per taluni veicoli stradali che circolano nella Comunità, le dimensioni massime autorizzate nel traffico nazionale e internazionale e i pesi massimi autorizzati nel traffico internazionale (GU L 235 del 17.9.1996, pag. 59).

<sup>(8)</sup> World Harmonized Transient Driving Cycle – Ciclo di guida transiente armonizzato a livello mondiale.

<sup>(9)</sup> Worldwide Harmonised Steady state Cycle – Ciclo di guida transiente armonizzato a livello mondiale.

PARTE C: INTERVALLI DEL VALORE DI RESISTENZA AERODINAMICA (CDxA) A FINI DI PUBBLICAZIONE CONFORMEMENTE ALL'ARTICOLO 6

Al fine di mettere a disposizione del pubblico il valore del CdxA di cui alla voce 23 conformemente all'articolo 6, la Commissione utilizza gli intervalli definiti nella tabella seguente che contiene l'intervallo corrispondente per ogni valore del CdxA.

Intervallo	valore del CdxA [m <sup>2</sup> ]	
	CdxA min (CdxA ≥ CdxA min)	CdxA max (CdxA < CdxA max)
A1	0,00	3,00
A2	3,00	3,15
A3	3,15	3,31
A4	3,31	3,48
A5	3,48	3,65
A6	3,65	3,83
A7	3,83	4,02
A8	4,02	4,22
A9	4,22	4,43
A10	4,43	4,65
A11	4,65	4,88
A12	4,88	5,12
A13	5,12	5,38
A14	5,38	5,65
A15	5,65	5,93
A16	5,93	6,23
A17	6,23	6,54
A18	6,54	6,87
A19	6,87	7,21
A20	7,21	7,57
A21	7,57	7,95
A22	7,95	8,35
A23	8,35	8,77
A24	8,77	9,21

## ALLEGATO II

**Comunicazione e gestione dei dati**

## 1. COMUNICAZIONE DA PARTE DEGLI STATI MEMBRI

- 1.1. I dati di cui all'allegato I, parte A, sono trasmessi in conformità dell'articolo 4 dal punto di contatto dell'autorità competente mediante trasferimento elettronico al registro centralizzato dei dati (Central Data Repository) gestito dall'Agenzia europea per l'ambiente («Agenzia»).

Il punto di contatto notifica per e-mail alla Commissione e all'Agenzia la data in cui i dati sono trasmessi, ai seguenti indirizzi:

EC-CO2-HDV-IMPLEMENTATION@ec.europa.eu

e

HDV-monitoring@eea.europa.eu

## 2. COMUNICAZIONE DA PARTE DEI COSTRUTTORI

- 2.1. I costruttori notificano alla Commissione tempestivamente e non oltre il 31 dicembre 2018 le seguenti informazioni:

- a) il nome del costruttore indicato nel certificato di conformità o nella scheda di omologazione individuale;
- b) il codice WMI (*World Manufacturer Identifier*) ai sensi del regolamento (UE) n. 19/2011 della Commissione <sup>(1)</sup>, che va utilizzato per i numeri di identificazione dei veicoli pesanti nuovi immessi sul mercato;
- c) il punto di contatto responsabile del caricamento dei dati nel Business Data Repository dell'Agenzia.

Essi notificano tempestivamente alla Commissione eventuali modifiche di tali informazioni.

La notifica è inviata all'indirizzo di cui al punto 1.1.

- 2.2. I nuovi costruttori che entrano nel mercato comunicano tempestivamente alla Commissione le informazioni di cui al punto 2.1.

- 2.3. I dati specificati nell'allegato I, parte B, punto 2, sono trasmessi in conformità dell'articolo 5, paragrafo 1, dal punto di contatto del costruttore mediante trasferimento elettronico al Business Data Repository gestito dall'Agenzia.

Il punto di contatto notifica per e-mail alla Commissione e all'Agenzia la data in cui i dati sono trasmessi con e-mail agli indirizzi di cui al punto 1.1.

## 3. ELABORAZIONE DEI DATI

- 3.1. L'Agenzia elabora i dati trasmessi in conformità dei punti 1.1 e 2.3 e registra i dati elaborati nel registro.

- 3.2. I dati relativi ai veicoli pesanti immatricolati nell'anno civile precedente e iscritti nel registro sono resi pubblici al più tardi entro il 31 ottobre di ogni anno, a decorrere dal 2020, ad eccezione delle voci di cui all'articolo 6, paragrafo 1.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) n. 19/2011 della Commissione, dell'11 gennaio 2011, relativo ai requisiti dell'omologazione per la targhetta regolamentare del costruttore e per il numero di identificazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, che attua il regolamento (CE) n. 661/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio sui requisiti dell'omologazione per la sicurezza generale dei veicoli a motore, dei loro rimorchi e sistemi, componenti ed entità tecniche ad essi destinati (GU L 8 del 12.1.2011, pag. 1).



- 3.3. Quando un'autorità competente o un costruttore riscontra errori nei dati presentati, li notifica tempestivamente alla Commissione e all'Agenzia inviando una segnalazione al registro centralizzato dei dati o al Business Data Repository e un'e-mail agli indirizzi di cui al punto 1.1.
  - 3.4. La Commissione, con il sostegno dell'Agenzia, verifica gli errori segnalati e ove opportuno rettifica i dati nel registro.
  - 3.5. La Commissione, con il sostegno dell'Agenzia, mette a disposizione moduli in formato elettronico per la trasmissione dei dati di cui ai punti 1.1 e 2.3 in tempo utile prima della scadenza dei termini di trasmissione.
-