

Bruxelles, 1° ottobre 2018
(OR. en)

12627/18

**Fascicolo interistituzionale:
2017/0293(COD)**

**CLIMA 169
ENV 628
TRANS 416
MI 673
CODEC 1563**

NOTA

Origine:	Segretariato generale del Consiglio
Destinatario:	Consiglio
n. doc. prec.:	12303/18
n. doc. Comm.:	14217/1/17 REV1 - COM(2017)676 final/2
Oggetto:	Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO ₂ dei veicoli leggeri e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 (rifusione) – Orientamento generale

I. INTRODUZIONE

1. L'8 novembre 2017 la Commissione ha presentato la proposta di regolamento in materia di nuove norme relative alle emissioni di CO₂ per autovetture e veicoli commerciali leggeri. Obiettivo della proposta è, fra l'altro, contribuire al raggiungimento dell'obiettivo di riduzione del 30% entro il 2030 nei settori non coperti dal sistema di scambio di quote di emissioni (ETS) fissato dal Consiglio europeo, che il regolamento sulla condivisione degli sforzi traduce negli obiettivi nazionali, e al conseguimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi.

2. A tal fine la Commissione suggerisce obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ a livello UE per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri nuovi dal 2025 al 2029 e dal 2030 rispetto agli obiettivi per il 2021 fissati dalla normativa precedente (15% dal 2025 al 2029 e 30% dal 2030 sia per le autovetture che per i veicoli commerciali leggeri).

La proposta mantiene la massa dei veicoli del parco quale parametro per calcolare gli obiettivi specifici per ogni costruttore.

3. Per aumentare progressivamente la diffusione dei veicoli a basse e a zero emissioni (ZLEV), la proposta della Commissione prevede, a partire dal 2025, un meccanismo volto a incentivare i costruttori a immettere sul mercato un numero più elevato di tali veicoli. Qualora la quota dei veicoli a basse e a zero emissioni del costruttore superi un dato livello di riferimento, quest'ultimo sarà ricompensato con obiettivi per le emissioni di CO₂ meno severi. Dal 2025 al 2029 il livello di riferimento proposto è del 15% e a partire dal 2030 del 30%.
4. Nel Parlamento europeo Miriam DALLI (S&D, MT) è stata nominata relatrice della proposta a nome del commissione ENVI. La commissione ENVI ha adottato la propria relazione il 10 settembre 2018. La plenaria dovrebbe votare la proposta il 3 ottobre 2018.
5. Il Comitato economico e sociale ha formulato il suo parere il 14 febbraio 2018. Il Comitato delle regioni ha deciso di non formulare un parere.
6. Il Consiglio "Ambiente" ha proceduto a un dibattito orientativo sulla proposta il 25 giugno 2018.
7. Il 26 settembre 2018 il Comitato dei rappresentanti permanenti ha esaminato la proposta sulla base del testo di compromesso della presidenza¹. Tutte le delegazioni hanno sottolineato l'importanza e l'urgenza di trovare un accordo sul fascicolo e hanno sostenuto gli sforzi della presidenza per giungere a un orientamento generale alla sessione del Consiglio "Ambiente" del 9 ottobre 2018.

¹ Documento 12303/18.

8. Sulla base di tali discussioni la presidenza ha tratto la conclusione che le questioni in sospeso relative al livello di ambizione dovrebbero essere risolte a livello politico e ha deciso di mantenere il compromesso della presidenza nella sua forma attuale.

II. SITUAZIONE ATTUALE

9. Nel corso di tutte le discussioni sulla proposta il principale punto di divergenza fra gli Stati membri è stato il livello di ambizione della proposta, vale a dire gli obiettivi per il 2025 e il 2030 e il meccanismo di incentivi ZLEV. Le delegazioni hanno sostenuto posizioni fortemente divergenti, che vanno dal considerare la proposta della Commissione troppo ambiziosa al non considerarla sufficientemente ambiziosa, in particolare per quanto riguarda l'obiettivo 2030.
10. In linea generale le delegazioni hanno riconosciuto l'esigenza di decarbonizzare i trasporti come elemento per conseguire gli obiettivi sul clima e le discussioni si sono pertanto incentrate, in larga misura, sul ritmo della transizione e sui suoi effetti, fra l'altro, su competitività, occupazione e consumatori, nonché sulle diverse ripercussioni che tale evoluzione può avere sui singoli Stati membri.
11. Pur riconoscendo che il presente regolamento non può affrontare la questione nella sostanza, varie delegazioni hanno affermato che è importante per loro la probabile "rilocalizzazione delle emissioni di carbonio intra UE" nel settore dei trasporti comportata dalla proposta come conseguenza dell'aumento delle importazioni di veicoli di seconda mano negli Stati membri a basso reddito da quelli ad alto reddito.
12. In tale contesto, e al fine di orientare il dibattito e cominciare ad avvicinare le diverse posizioni, la presidenza ha presentato un testo di compromesso secondo cui l'obiettivo 2030 per le autovetture è portato al 35%, pur indicando che tale percentuale deve essere oggetto di ulteriori discussioni. Nel riesame da effettuare nel 2024, inoltre, la Commissione dovrebbe valutare la possibilità di ulteriori riduzioni dopo il 2030 alla luce degli obiettivi dell'accordo di Parigi e proporre eventualmente obiettivi a partire dal 2040.

D'altro canto, è stata proposta una ponderazione più favorevole delle autovetture ibride ricaricabili nel meccanismo di incentivi ZLEV; a tale proposito il livello di riferimento ZLEV 2030 per le autovetture è stato portato al 35%, conformandolo così al livello di ambizione più elevato per il 2030. In tal modo la proposta aiuterebbe in particolare i costruttori a soddisfare l'obiettivo 2025.

Il compromesso tiene conto inoltre della questione delle autovetture di seconda mano e di una serie di altri aspetti discussi, fra cui in particolare le misure relative alla transizione dai valori NEDC a quelli WLTP al fine di garantire che i costruttori producano valori di emissioni di CO₂ solidi e rappresentativi.

13. Sulla scorta delle discussioni sul testo di compromesso della presidenza, le delegazioni, pur riconoscendo gli sforzi di quest'ultima, mantengono ancora in larga misura le posizioni iniziali sul livello di ambizione. Per un'ampia maggioranza di delegazioni, il testo nella sua forma attuale non è accettabile, anche se alcune di esse riconoscono che costituisce un passo nella direzione giusta:
- Un elevato numero di delegazioni ha chiesto costantemente un aumento del livello di ambizione, in particolare sostenendo che esso sarebbe necessario alla luce degli obiettivi nazionali indicati nel regolamento sulla condivisione degli sforzi e degli obiettivi dell'accordo di Parigi e garantirebbe che il settore resti innovativo e competitivo anche più a lungo termine. A loro parere, pur individuando nel testo elementi che portano a un innalzamento del livello di ambizione, il compromesso della presidenza non è sufficientemente ambizioso. All'interno di questo gruppo si registrano posizioni diverse su vari aspetti. Alcune desiderano elevare sia l'obiettivo per il 2025 che quello per il 2030, mentre altre si limitano all'obiettivo 2030. Le posizioni sul livello degli obiettivi per il 2025 e il 2030 variano, mentre alcune non hanno indicato cifre precise. Alcune sostengono una differenziazione fra autovetture e veicoli commerciali leggeri, anche mantenendo la proposta della Commissione per questi ultimi, mentre altre preferiscono gli stessi obiettivi per le due categorie di veicoli. Alcune desiderano rafforzare il meccanismo di incentivi ZLEV elevando ulteriormente i parametri di riferimento ZLEV e aggiungere un "malus" (il mancato rispetto dei valori di riferimento ZLEV comporta un aumento degli obiettivi per le emissioni di CO₂) o favorendo nel meccanismo i veicoli a zero emissioni. Una serie di delegazioni indica tuttavia che, a fronte di obiettivi sufficientemente elevati, possono essere flessibili su tali richieste. Altre sembrano più o meno soddisfatte della proposta della Commissione o hanno indicato che, se gli obiettivi sono sufficientemente elevati, può non esserci alcun bisogno di un meccanismo.

- Sul fronte opposto, una serie di delegazioni ha chiesto, nel corso di tutto il dibattito, obiettivi ambiziosi ma realistici e raggiungibili, tenendo conto anche di altri aspetti, fra cui l'occupazione, la competitività e i costi per i consumatori. Esse ritengono che il testo della presidenza si spinga troppo lontano, o perché il livello di ambizione proposto dalla Commissione è troppo elevato o perché la proposta della Commissione è il massimo che possono accettare. Alcune, tuttavia, sostengono la ponderazione più favorevole dei veicoli ibridi ricaricabili proposta. In linea generale, sono contrarie all'introduzione di un "malus" nel meccanismo di incentivi ZLEV.

14. Una serie di delegazioni collega inoltre la questione del parametro di utilità della massa al livello di ambizione e mantiene la propria posizione a favore di una sua soppressione; per alcune questo riguarda solo le autovetture. Altre sono contrarie a una soppressione e sostengono la proposta della Commissione con la motivazione che la questione della massa è legata piuttosto alla concorrenza fra costruttori.

Alcune delegazioni mantengono la richiesta di prorogare la deroga di nicchia oltre il 2025.

15. Oltre a ciò, sono state sollevate, fra l'altro, le seguenti questioni:

- Una delegazione ha formulato la proposta di includere nella clausola sul riesame una valutazione ex ante dell'introduzione di un meccanismo formale per lo scambio di quote di emissioni basato sulle quote di prestazione fra i costruttori di veicoli.
- Alcune delegazioni hanno ribadito l'importanza di garantire che i dati forniti dai costruttori sulle emissioni di CO₂ siano rappresentativi delle emissioni in condizioni reali e hanno manifestato la propria disponibilità a prendere in esame modi per ottenere ulteriori miglioramenti.

III. CONCLUSIONI

16. Si invita il Consiglio a risolvere le questioni in sospeso relative al livello di ambizione e adottare un orientamento generale sulla base del testo che figura nell'allegato della presente nota.

Tale orientamento generale costituirà il mandato del Consiglio per i negoziati con il Parlamento europeo nel contesto della procedura legislativa ordinaria.

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 (rifusione)².

(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,

visto il parere del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria,

² Nella versione inglese le modifiche rispetto al testo della Commissione sono sottolineate, le soppressioni sono contrassegnate con [...].

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio³ e il regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio⁴ hanno subito modifiche di sostanza in diverse occasioni. Giacché si rendono necessarie ulteriori modifiche, i regolamenti dovrebbero essere rifusi nell'interesse della chiarezza.
- (2) È opportuno che il presente regolamento si applichi dal 1° gennaio 2020 al fine di offrire una transizione coerente ed efficiente a seguito della rifusione e dell'abrogazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011. Tuttavia è opportuno mantenere inalterati fino al 2024 i livelli di prestazione delle emissioni di CO₂ e le modalità per conseguirli stabiliti nei citati regolamenti.
- (3) La comunicazione della Commissione "Strategia europea per una mobilità a basse emissioni"⁵ fissa un obiettivo ambizioso: entro la metà del secolo, le emissioni di gas a effetto serra generate dal settore dei trasporti dovranno ridotte almeno del 60% rispetto al del 1990 e aver iniziato una ferma discesa verso il livello zero. Occorre ridurre drasticamente e senza indugi le emissioni degli inquinanti atmosferici dei trasporti che sono dannosi per la salute umana. Le emissioni dei motori a combustione convenzionali dovranno essere ulteriormente ridotte nel periodo successivo al 2020, e occorrerà che i veicoli a basse e a zero emissioni siano diffusi e abbiano conquistato una significativa quota di mercato entro il 2030.

³ 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 (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1).

⁴ 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 CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1).

⁵ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni - Strategia europea per una mobilità a basse emissioni, COM (2016) 501 final.

- (4) Le comunicazioni della Commissione "L'Europa in movimento"⁶ e "Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni - Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori"⁷ evidenziano che i livelli di emissione di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri rappresentano un forte incentivo per l'innovazione e l'efficienza e contribuiranno a rafforzare la competitività dell'industria automobilistica e a preparare il terreno per l'introduzione di veicoli a basse e a zero emissioni in modo tecnologicamente neutro.
- (5) Il presente regolamento fornisce un percorso chiaro per la riduzione delle emissioni di CO₂ generate dal settore dei trasporti stradali e contribuisce a conseguire l'obiettivo vincolante di riduzione interna in tutti i settori economici di almeno il 40% delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030, rispetto al 1990, come sancito nelle conclusioni del Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014 e approvato come contributo previsto, stabilito a livello nazionale, dell'Unione nell'ambito dell'accordo di Parigi in occasione della sessione del Consiglio "Ambiente" del 6 marzo 2015.
- (6) Le conclusioni del Consiglio europeo dell'ottobre 2014 hanno approvato una riduzione delle emissioni di gas a effetto serra del 30% entro il 2030 rispetto ai valori del 2005 per i settori che non rientrano nel sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione europea. Il trasporto su strada contribuisce in modo rilevante alle emissioni di tali settori, con un livello che rimane nettamente al di sopra di quello registrato nel 1990. Se dovessero continuare ad aumentare, le emissioni del settore del trasporto su strada metteranno in serio pericolo le riduzioni ottenute in altri settori ai fini della lotta ai cambiamenti climatici.

⁶ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni - L'EUROPA IN MOVIMENTO - Un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti (COM(2017) 283 final).

⁷ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle Regioni - "Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori" (COM(2017) 675 final).

- (6 bis) L'accordo di Parigi stabilisce, tra l'altro, un obiettivo a lungo termine in linea con l'obiettivo di mantenere l'aumento della temperatura media globale ben al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e di proseguire gli sforzi per mantenerlo a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali. Al fine di realizzare questo obiettivo, saranno necessarie, dopo il 2030, anche ulteriori riduzioni delle emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri.
- (7) Nelle conclusioni dell'ottobre 2014 il Consiglio europeo ha evidenziato l'importanza della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e i rischi connessi alla dipendenza da combustibili fossili nel settore dei trasporti tramite un approccio globale e tecnologicamente neutro per la promozione della riduzione delle emissioni e dell'efficienza energetica nei trasporti, per i trasporti elettrici e per le fonti energetiche rinnovabili nei trasporti anche dopo il 2020.
- (8) Il contributo dell'efficienza energetica alla moderazione della domanda è una delle cinque dimensioni, strettamente interconnesse e che si rafforzano reciprocamente, [...] illustrate nella comunicazione della Commissione intitolata "Una strategia per un'Unione dell'energia"⁸ [...], per fornire ai consumatori dell'Unione un approvvigionamento sicuro, sostenibile, competitivo e a prezzi accessibili. La [...] comunicazione sottolinea che, se da un lato tutti i settori economici devono adottare misure per aumentare l'efficienza del loro consumo energetico, quello dei trasporti presenta un enorme potenziale di efficienza energetica, che può essere realizzato anche con un'attenzione costante all'inasprimento delle norme sulle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri per il 2030.

⁸ Comunicazione della Commissione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo, al Comitato delle regioni e alla Banca europea per gli investimenti: Una strategia quadro per un'Unione dell'energia resiliente, corredata da una politica lungimirante in materia di cambiamenti climatici (COM(2015) 80 final).

- (9) Una valutazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 della Commissione del 2015 ha concluso che tali regolamenti sono stati sostanzialmente coerenti e pertinenti e hanno consentito notevoli riduzioni delle emissioni, dimostrando nel contempo un'efficienza sotto il profilo dei costi maggiore di quanto inizialmente previsto. Essi hanno inoltre generato un notevole valore aggiunto per l'Unione, che non sarebbe stato realizzabile in modo equivalente mediante misure nazionali.
- (10) È pertanto opportuno perseguire gli obiettivi dei regolamenti dell'Unione, fissando nuovi obiettivi di riduzione di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri dell'UE per il periodo fino al 2030. Nel definire i livelli di riduzione, la Commissione ha tenuto conto della loro efficacia nel fornire un contributo efficiente in termini di costi alla riduzione delle emissioni dei settori disciplinati dal regolamento sulla condivisione degli sforzi [.../...] entro il 2030, dei costi e dei risparmi che ne derivano per la società, i costruttori e gli utilizzatori di veicoli, nonché dei loro effetti diretti e indiretti sull'occupazione, sulla competitività e sull'innovazione e dei benefici complementari derivanti in termini di riduzione dell'inquinamento dell'aria e di sicurezza degli approvvigionamenti energetici. [Considerando che la quota di mercato e pertanto il contributo globale delle emissioni di CO₂ delle autovetture sono significativamente superiori a quelli dei veicoli commerciali leggeri, si ritiene appropriato un approccio differenziato tra autovetture e veicoli commerciali leggeri.]

- (11) Nell'ambito dell'attuazione del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio⁹, una nuova procedura di prova per la misurazione delle emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri così come del loro consumo di carburante - la procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri (WLTP) - stabilita nel regolamento (UE) 2017/1151¹⁰ della Commissione, è entrata in vigore nel 2017. Tale [...] procedura di prova fornisce valori delle emissioni di CO₂ e di consumo di carburante che dovrebbero rispecchiare meglio le condizioni reali. È pertanto opportuno che i nuovi obiettivi in materia di emissioni di CO₂ siano basati sulle emissioni di CO₂ determinate a seguito di tale procedura di prova. Considerando tuttavia che le emissioni di CO₂ basate sulla procedura WLTP saranno disponibili ai fini della conformità all'obiettivo a partire dal 2021, è opportuno che i nuovi i livelli di prestazione in materia di emissioni siano definiti come livelli di riduzione stabiliti in relazione alla media del 2021 degli obiettivi per le emissioni specifiche [...] calcolati sulla base delle emissioni di CO₂ misurate ai fini della procedura di prova delle emissioni WLTP. Al fine di garantire la robustezza e la rappresentatività dei valori utilizzati come punto di partenza per definire i livelli di riduzione da applicare nel 2025 e nel 2030, le condizioni per effettuare dette misurazioni dovranno essere precisate nell'ambito dell'attuazione dei regolamenti di esecuzione (UE) 2017/1152 e (UE) 2017/1153¹¹.
- (12) È importante che la fissazione di obblighi di riduzione delle emissioni di CO₂ continui a garantire ai costruttori di veicoli prevedibilità e certezza in termini di pianificazione a livello dell'Unione per tutto il loro parco auto nuovo e il loro parco di veicoli commerciali leggeri all'interno dell'Unione.

⁹ 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 (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1).

¹⁰ Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

¹¹ Da aggiornare in seguito all'adozione dei regolamenti di esecuzione.

- (13) È pertanto opportuno stabilire i livelli di riduzione per il 2025 e per il 2030 in relazione ai parchi di nuove autovetture e di nuovi veicoli commerciali leggeri a livello dell'Unione, tenendo conto dei tempi di rinnovo del parco veicoli e della necessità che il settore dei trasporti su strada contribuisca agli obiettivi climatici ed energetici per il 2030. Questo approccio graduale fornisce anche un segnale chiaro e anticipato all'industria automobilistica affinché non ritardi l'introduzione sul mercato di tecnologie efficienti sul piano energetico e di veicoli a basse e a zero emissioni.
- (13 bis) I livelli di prestazione delle emissioni di CO₂ illustrati nel presente regolamento si applicano alle autovetture nuove e ai veicoli commerciali leggeri nuovi. In relazione al parco di veicoli commerciali leggeri esistente, inclusi i veicoli di seconda mano, possono essere prese, tra l'altro, misure aggiuntive a livello nazionale e dell'UE volte a ridurre le emissioni.
- (14) Benché sia tra i principali costruttori di veicoli a motore e possa vantare un primato tecnologico in questo settore, l'Unione europea deve fare i conti con una crescente concorrenza e un settore automobilistico mondiale in rapida mutazione grazie alle recenti innovazioni nei sistemi elettrici di propulsione e alla mobilità cooperativa, connessa e automatizzata. Per mantenere la competitività a livello mondiale e l'accesso ai mercati, l'Unione necessita di un quadro normativo, che contempra uno speciale incentivo nel settore dei veicoli a basse e a zero emissioni, che contribuisce a creare un vasto mercato interno e sostiene lo sviluppo tecnologico e l'innovazione.
- (15) Un apposito meccanismo di incentivazione dovrebbe essere introdotto per facilitare la transizione verso una mobilità ad emissioni zero. Un siffatto meccanismo di assegnazione di crediti dovrebbe essere concepito in modo da promuovere la diffusione sul mercato di veicoli a basse e a zero emissioni.
- (16) Stabilire [...] parametri di riferimento per la quota di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco veicoli dell'UE corredandolo di un meccanismo ben congegnato per adeguare l'obiettivo specifico di CO₂ di un costruttore sulla base della quota di veicoli a basse e a zero emissioni all'interno del proprio parco veicoli dovrebbe fornire un segnale forte e credibile per lo sviluppo e l'introduzione di tali veicoli, pur consentendo l'ulteriore miglioramento dell'efficienza dei motori a combustione interna convenzionali.

- (17) Nel determinare i crediti per i veicoli a basse e a zero emissioni occorre tener conto della differenza delle emissioni di CO₂ tra i veicoli. Per quanto concerne le autovetture, l'importanza dei veicoli a basse emissioni, in particolare dei veicoli ibridi ricaricabili, per la transizione verso veicoli a zero emissioni dovrebbe essere opportunamente riconosciuta al momento di determinare i crediti. Il meccanismo di adeguamento dovrebbe far sì che un costruttore che supera il livello di riferimento tragga beneficio da un più elevato obiettivo per le emissioni specifiche di CO₂. Al fine di garantire un'impostazione equilibrata, dovrebbero essere previsti limiti per il livello di adeguamento possibile all'interno di tale meccanismo. Ciò fornirà incentivi, promuovendo una tempestiva diffusione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento e apportando significativi vantaggi a favore dei consumatori, della competitività e dell'ambiente.
- (18) È opportuno che il quadro normativo per attuare l'obiettivo medio di emissione per il nuovo parco auto e per il parco di veicoli commerciali leggeri stabilisca obiettivi di riduzione neutri dal punto di vista della concorrenza, socialmente equi e sostenibili, che tengano conto delle diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili ed evitino distorsioni ingiustificate della concorrenza tra di essi.
- (19) Per salvaguardare la diversità del mercato delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri e la capacità di soddisfare le differenti esigenze dei consumatori, è opportuno definire gli obiettivi di emissione di CO₂ in funzione dell'utilità dei veicoli su base lineare.
- Il mantenimento della massa come parametro di utilità è considerato coerente con il regime esistente. Per tenere più adeguatamente conto della massa dei veicoli utilizzati su strada, occorre modificare, con effetto dal 2025, il parametro da massa in ordine di marcia a massa di prova del veicolo come specificato nella procedura di prova WLTP adottata sulla base del regolamento [...] (CE) n. 715/2007.
- (20) Occorre evitare che gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE siano modificati a seguito delle modifiche della massa media del parco stesso. È pertanto necessario che nel calcolo dell'obiettivo per le emissioni specifiche si tenga conto senza ritardo delle modifiche della massa media e che gli adeguamenti del valore della massa media utilizzato a tal fine siano pertanto effettuati ogni due anni, con effetto a decorrere dal 2025.

(21) Per distribuire lo sforzo necessario alla riduzione delle emissioni in un modo equo e neutro dal punto di vista della concorrenza e tale da riflettere la diversità del mercato delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, e in considerazione delle modifiche che interverranno nel 2021 in relazione agli obiettivi in materia di emissioni specifiche basati sulla procedura WLTP, è opportuno determinare la pendenza della curva del valore limite sulla base delle emissioni specifiche di tutti i veicoli di nuova immatricolazione nel corso di tale anno, al fine di tener conto delle modifiche negli obiettivi per il parco veicoli a livello dell'UE tra il 2021, il 2025 e il 2030 in modo da garantire un uguale sforzo di riduzione da parte di tutti i costruttori. Per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri, il medesimo approccio adottato per i costruttori di automobili dovrebbe essere applicato ai costruttori di furgoncini leggeri derivati da autovetture, mentre per i costruttori di veicoli che rientrano nella fascia di veicoli più pesanti dovrebbe essere fissata una pendenza più elevata e fissa per l'intero periodo considerato.

(22) [...] Il presente regolamento [...] intende raggiungere i suoi obiettivi, incentivando tra l'altro l'industria automobilistica ad investire nelle nuove tecnologie. Il presente regolamento promuove attivamente l'innovazione ecocompatibile e introduce un meccanismo inteso a prendere atto della futura evoluzione tecnologica.

L'esperienza dimostra che le innovazioni ecocompatibili hanno contribuito positivamente all'efficienza in termini di costi dell'attuazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 e alla riduzione delle emissioni reali di CO₂. Occorre pertanto mantenere tale modalità ed estenderne il campo di applicazione per incentivare i miglioramenti dell'efficienza nei sistemi di condizionamento d'aria.

(23) Tuttavia, occorre assicurare un equilibrio tra gli incentivi alle innovazioni ecocompatibili e le tecnologie per le quali l'effetto di riduzione delle emissioni sia dimostrato mediante procedura di prova ufficiale. Di conseguenza, è opportuno mantenere un massimale per i risparmi realizzati grazie a innovazioni ecocompatibili che un costruttore può prendere in considerazione ai fini della conformità all'obiettivo. La Commissione dovrebbe avere la possibilità di riesaminare il livello del massimale, in particolare per tenere conto degli effetti delle modifiche apportate alla procedura di prova. È inoltre opportuno chiarire in che modo detti risparmi debbano essere calcolati ai fini della conformità all'obiettivo.

- (24) La direttiva 2007/46/CE stabilisce un quadro armonizzato contenente le disposizioni amministrative e i requisiti tecnici generali necessari per l'omologazione di tutti i veicoli nuovi che rientrano nel suo campo di applicazione. È opportuno che l'entità responsabile del rispetto del presente regolamento sia la stessa responsabile di tutti gli aspetti della procedura di omologazione prevista dalla direttiva 2007/46/CE nonché della conformità della produzione.
- (25) Ai fini dell'omologazione si applicano requisiti specifici per i veicoli per uso speciale di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE ed essi dovrebbero pertanto essere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento.
- (26) Non è opportuno utilizzare lo stesso metodo per determinare gli obiettivi di riduzione delle emissioni per i grandi produttori e i piccoli costruttori considerati come indipendenti sulla base dei criteri stabiliti nel presente regolamento. A detti piccoli produttori dovrebbe essere concessa la possibilità di chiedere obiettivi di riduzione delle emissioni alternativi, in relazione al potenziale tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli di ciascun costruttore, coerentemente con le caratteristiche dei segmenti di mercato interessati.
- (27) Visto l'impatto sproporzionato sui piccoli costruttori risultante dal rispetto degli obiettivi di emissioni specifiche definiti in base all'utilità dell'autoveicolo, dai notevoli oneri amministrativi connessi alla procedura di deroga e dai vantaggi marginali derivanti in termini di riduzione delle emissioni di CO₂ degli autoveicoli venduti da tali costruttori, i costruttori responsabili di un numero di autovetture nuove e di veicoli commerciali leggeri immatricolati nell'Unione inferiore a 1 000 unità all'anno dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione dell'obiettivo per le emissioni specifiche e dell'indennità per le emissioni in eccesso.

Tuttavia, se nonostante ciò un costruttore soggetto a esenzione chiede e ottiene una deroga, è opportuno che detto costruttore sia tenuto a conformarsi all'obiettivo connesso a tale deroga.

- (28) La procedura per la concessione di deroghe dall'obiettivo per il parco veicoli di 95 g CO₂/km ai costruttori di nicchia garantisce che l'impegno di riduzione richiesto ai costruttori di nicchia sia in linea con quello dei grandi costruttori per tale obiettivo. L'esperienza dimostra tuttavia che i costruttori di nicchia dispongono di un potenziale di raggiungere gli obiettivi di CO₂ analogo a quello dei grandi costruttori e, con riferimento agli obiettivi stabiliti a decorrere dal 2025, non si ritiene opportuno operare una distinzione tra queste due categorie di costruttori.
- (29) Ai fini della determinazione delle emissioni specifiche medie di CO₂ per tutte le autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri immatricolati nell'Unione di cui i costruttori sono responsabili, tutte le autovetture e i veicoli commerciali leggeri dovrebbero essere presi in considerazione, indipendentemente dalla loro massa o da altre caratteristiche. Nonostante il regolamento (CE) n. 715/2007 non si applichi alle autovetture e ai veicoli commerciali leggeri con una massa di riferimento superiore a 2 610 kg ai quali non è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2 di detto regolamento [...], le emissioni per questi veicoli dovrebbero essere misurate secondo le stesse procedure di misurazione specificate per i veicoli leggeri ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007, in particolare le procedure illustrate nel regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione¹² e nel regolamento (UE) 2017/1151, e secondo le procedure di correlazione adottate sulla base dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011, in particolare i regolamenti di esecuzione della Commissione (UE) 2017/1152¹³ e (UE) 2017/1153¹⁴. I valori delle emissioni di CO₂ risultanti dovrebbero essere inseriti nel certificato di conformità del veicolo al fine di consentirne l'inclusione nel sistema di monitoraggio.

¹² Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del 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 (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

¹³ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152 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 per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri e che modifica il regolamento (UE) n. 293/2012 (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 644).

¹⁴ 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 per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri e che modifica il regolamento (UE) n. 1014/2010 (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 679).

- (30) Le emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri completati dovrebbero essere attribuite al costruttore del veicolo di base.
- (31) Occorre tenere conto della situazione specifica dei costruttori di veicoli commerciali leggeri che producono veicoli incompleti omologati in più fasi. Benché siano responsabili del conseguimento degli obiettivi in termini di emissioni di CO₂, tali costruttori dovrebbero poter prevedere con un ragionevole grado di certezza le emissioni di CO₂ dei veicoli completi. La Commissione dovrebbe garantire che le misure di attuazione adottate a norma del regolamento [...] (UE) 715/2007 tengano conto di tali necessità in modo appropriato.
- (32) Per garantire la flessibilità al fine di conseguire gli obiettivi fissati dal presente regolamento i costruttori possono decidere di costituire un raggruppamento su base aperta, trasparente e non discriminatoria. Un accordo per la costituzione di un raggruppamento non dovrebbe avere durata superiore a cinque anni, ma può essere rinnovato. Qualora i costruttori abbiano costituito un raggruppamento, si dovrebbe considerare che essi abbiano realizzato gli obiettivi di cui al presente regolamento quando le emissioni medie del raggruppamento nel suo complesso non superano gli obiettivi in materia di emissioni specifiche del raggruppamento stesso.
- (33) La possibilità di formare raggruppamenti tra costruttori si è dimostrata uno strumento efficace sotto il profilo dei costi per consentire loro di raggiungere gli obiettivi in materia di emissioni di CO₂, soprattutto facilitando la conformità da parte dei costruttori che producono una gamma limitata di veicoli. Al fine di migliorare la neutralità sotto il profilo della concorrenza, la Commissione dovrebbe avere la facoltà di precisare le condizioni in base alle quali i costruttori indipendenti possono costituire un raggruppamento, affinché possano trovarsi in una situazione equivalente a quella delle imprese collegate.
- (34) Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi di cui al presente regolamento è necessario un solido meccanismo di controllo.

- (35) Ai fini della riduzione delle emissioni di CO₂ prevista dal presente regolamento, è anche fondamentale che le emissioni dei veicoli in uso siano conformi ai valori di CO₂ stabiliti al momento dell'omologazione. La Commissione dovrebbe quindi poter tener conto nel calcolo delle emissioni specifiche medie di un costruttore di eventuali casi di non conformità sistemica riscontrata dalle autorità di omologazione per quanto riguarda le emissioni di CO₂ dei veicoli in uso.
- (36) Per essere in grado di adottare tali misure, la Commissione dovrebbe avere facoltà di elaborare e attuare una procedura di verifica della conformità in servizio delle emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri immessi sul mercato. A tal fine è opportuno modificare il regolamento (CE) n. 715/2007.
- (37) Le emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture nuove e dei nuovi veicoli commerciali leggeri sono misurate in maniera armonizzata all'interno dell'Unione secondo la metodologia stabilita dal regolamento (CE) n. 715/2007. Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi del presente regolamento, è opportuno che il rispetto sia valutato facendo riferimento ai dati sulle immatricolazioni delle autovetture nuove e dei nuovi veicoli commerciali leggeri nell'Unione rilevati dagli Stati membri e comunicati alla Commissione. Per garantire la coerenza dei dati utilizzati per valutare il rispetto del regime, è opportuno armonizzare quanto più possibile le norme per la raccolta e la comunicazione dei dati stessi. Occorre pertanto stabilire chiaramente che le autorità competenti sono tenute a fornire dati corretti e completi e che è necessaria un'effettiva cooperazione tra tali autorità e la Commissione nel trattare le questioni relative alla qualità dei dati.
- (38) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello dell'Unione. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO₂ superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni in eccesso per ogni anno civile. Le indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere considerate quali entrate del bilancio generale dell'Unione.

- (39) Le eventuali misure nazionali che gli Stati membri possono mantenere o introdurre ai sensi dell'articolo 193 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), non dovrebbero, in considerazione della finalità e delle procedure del presente regolamento, imporre sanzioni supplementari o più rigorose ai costruttori che non raggiungono gli obiettivi ai sensi del presente regolamento.
- (40) Il presente regolamento dovrebbe lasciare impregiudicata la piena applicazione delle regole dell'Unione in materia di concorrenza.
- (41) L'efficacia degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento per ridurre le emissioni reali di CO₂ dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale. In conformità con il parere del meccanismo di consulenza scientifica (SAM)¹⁵ e la raccomandazione del Parlamento europeo, a seguito della sua inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico¹⁶, andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività reale delle emissioni di CO₂ dei veicoli e i valori di consumo energetico stabiliti a norma [...] della procedura di prova WLTP adottata sulla base del regolamento (CE) n. 715/2007. La Commissione dovrebbe poter rendere pubblici tali dati, prevedendo nel contempo la protezione di eventuali dati personali e, se necessario, elaborare le procedure necessarie per individuare e raccogliere i dati necessari per eseguire tali valutazioni.

¹⁵ Gruppo ad alto livello di consulenti scientifici, Parere scientifico 1/2016 "Colmare il divario tra le emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri in condizioni reali e nelle prove di laboratorio".

¹⁶ Raccomandazione del Parlamento europeo del 4 aprile 2017 al Consiglio e alla Commissione a seguito dell'inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico (2016/2908(RSP)).

- (42) Nel 2024 è previsto un riesame dei progressi compiuti nell'ambito del [regolamento sulla condivisione degli sforzi e la direttiva sul sistema di scambio di quote]. È pertanto opportuno valutare globalmente l'efficacia del presente regolamento nello stesso anno per consentire una valutazione coordinata e coerente delle misure attuate nell'ambito di tutti questi strumenti. In questa revisione la Commissione dovrebbe inoltre individuare un percorso chiaro per ulteriori riduzioni delle emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri dopo il 2030 al fine di contribuire in misura significativa al conseguimento dell'obiettivo a lungo termine dell'accordo di Parigi. Se del caso, la relazione su tale revisione dovrebbe essere accompagnata da una proposta di modifica del presente regolamento.
- (43) I regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 dovrebbero essere abrogati con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2020.
- (44) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione.
- [...] Le competenze di esecuzione relative [...] alla specifica di condizioni dettagliate concernenti gli accordi per la costituzione di raggruppamenti, le procedure per il monitoraggio e la comunicazione dei dati sulle emissioni medie nonché le procedure per tener conto degli scostamenti riscontrati nelle emissioni di CO₂ dei veicoli ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di un costruttore, la determinazione dei metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso, le procedure volte ad approvare le tecnologie innovative o i pacchetti tecnologici innovativi che realizzano risparmi di CO₂, le misure che consentono il monitoraggio e la valutazione della rappresentatività reale a livello mondiale dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico stabiliti a norma della procedura di prova WLTP e [...] la determinazione dei parametri di correlazione necessari per tener conto di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO₂ dovrebbero essere esercitate nei modi previsti dal regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio¹⁷.

¹⁷ 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).

- (46) Al fine di consentirle di modificare [...] elementi non essenziali delle disposizioni del presente regolamento, dovrebbe esser delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) con riferimento alla modifica degli allegati II e III per quanto riguarda le prescrizioni in materia di dati e i parametri di dati, [...] all'adeguamento dei valori M_0 e TM_0 , [...] e del massimale di 7 g CO₂/km [...] per i contributi totali delle tecnologie innovative, e [...] all'adeguamento delle formule [...] per il calcolo degli obiettivi per le emissioni specifiche per tener conto del cambio della procedura regolamentare di prova. Al fine di consentirle di completare elementi non essenziali delle disposizioni del presente regolamento, dovrebbe esser delegato alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) con riferimento al completamento delle regole sull'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe per taluni costruttori agli obiettivi per le emissioni specifiche, sul contenuto delle domande di deroga e sul contenuto e sulla valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ in relazione a taluni costruttori. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche presso esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016¹⁸. In particolare, onde garantire parità di partecipazione all'elaborazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio [...] ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti [...] hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (47) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, cioè la definizione di requisiti per i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri, [...] ma può invece, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può adottare provvedimenti 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 tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

¹⁸ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e finalità

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi al fine di contribuire al raggiungimento dell'obiettivo dell'Unione di ridurre le proprie emissioni di gas a effetto serra [...] come stabilito nel regolamento (UE) 2018/... [regolamento sulla condivisione degli sforzi] e al conseguimento degli obiettivi dell'accordo di Parigi e al fine di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno.
2. A decorrere dal 1° gennaio 2020 il presente regolamento fissa un obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE di 95 g CO₂/km per le emissioni medie delle autovetture nuove e un obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE di 147 g CO₂/km per le emissioni medie dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione, misurato fino al 31 dicembre 2020 in conformità al regolamento (CE) n. 692/2008 unitamente ai regolamenti di esecuzione (UE) 2017/1152 e (UE) 2017/1153, e, dal 1° gennaio 2021 misurato in conformità del regolamento (UE) 2017/1151.
3. Il presente regolamento sarà completato fino al 31 dicembre 2024 da altre misure, volte a realizzare, nell'ambito dell'approccio unionale integrato illustrato nella comunicazione del 2007 della Commissione al Parlamento europeo e al Consiglio , una riduzione di 10 g CO₂/km¹⁹.

¹⁹ Comunicazione della Commissione al Consiglio e al Parlamento europeo del 7 febbraio 2007 - Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri (COM(2007) 19 final).

4. A decorrere dal 1° gennaio 2025 si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE:
- a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 15% della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte A;
 - b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 15% della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte B;
5. A decorrere dal 1° gennaio 2030 si applicano i seguenti obiettivi:
- a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del [...] [35%] della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte A;
 - b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 30% della media degli obiettivi in materia di emissioni specifiche nel 2021, determinata conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte B.

Articolo 2

Ambito d'applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai seguenti veicoli a motore :
- a) categoria M₁ come definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE ("autovetture") che siano immatricolati per la prima volta nell'Unione e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio dell'Unione ("autovetture nuove");

- b) categoria N₁ come definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e ai veicoli di categoria N₁ ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 («veicoli commerciali leggeri»), che siano immatricolati per la prima volta nell'Unione e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio dell'Unione («veicoli commerciali leggeri nuovi»).
2. Non si tiene conto di precedenti immatricolazioni effettuate al di fuori del territorio dell'Unione meno di tre mesi prima dell'immatricolazione nell'Unione.
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.
4. L'articolo 4, l'articolo 7, paragrafo 4, lettere b) e c), l'articolo 8 e l'articolo 9, paragrafo 1, lettere a) e c), non si applicano a un costruttore responsabile, assieme a tutte le imprese ad esso collegate, per un numero di autovetture nuove inferiore a 1 000 o di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore a 1 000 unità nel precedente anno civile , tranne qualora il costruttore chieda e ottenga una deroga a norma dell'articolo 10 .

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 o di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi che produce;
- b) "certificato di conformità", il certificato di cui all'articolo 18 della direttiva 2007/46/CE;

- c) "veicolo completato", veicolo commerciale leggero al quale è concessa l'omologazione al termine del procedimento di omologazione in più fasi ai sensi della direttiva 2007/46/CE;
- d) "veicolo completo", veicolo commerciale leggero che non deve essere completato per essere conforme alle pertinenti prescrizioni tecniche della direttiva 2007/46/CE;
- e) "veicolo di base", qualsiasi veicolo commerciale leggero usato nella fase iniziale di un procedimento di omologazione in più fasi;
- f) "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;
- g) "massa in ordine di marcia", la massa dell'autovettura o del veicolo commerciale leggero carrozzato in ordine di marcia indicata nel certificato di conformità e definita al punto 2.6 dell'allegato I della direttiva 2007/46/CE;
- h) "emissioni specifiche di CO₂", le emissioni di CO₂ di un'autovettura o di un veicolo commerciale leggero misurate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e dei relativi regolamenti di esecuzione e indicate come emissioni massiche di CO₂ (ciclo misto) nel certificato di conformità del veicolo . Per le autovetture o veicoli commerciali leggeri che non sono omologate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007, "emissioni specifiche di CO₂" le emissioni di CO₂ misurate, a norma del regolamento (CE) n. 715/2007, in particolare secondo la stessa procedura di misurazione, come specificato nel regolamento (CE) 692/2008 fino al 31 dicembre 2020, e dal 1° gennaio 2021, nel regolamento (UE) 2017/1151 , o secondo le procedure adottate dalla Commissione per stabilire le emissioni di CO₂ per tali veicoli ;

- i) "impronta", la carreggiata media moltiplicata per il passo del veicolo quali indicati nel certificato di conformità e definiti nei punti 2.1 e 2.3 dell'allegato I alla direttiva 2007/46/CE;
- j) "obiettivo per le emissioni specifiche", per il costruttore, l'obiettivo annuo, determinato ai sensi dell'allegato I o, qualora il costruttore benefici di una deroga ai sensi dell'articolo 10, l'obiettivo di emissioni specifiche stabilito in forza della deroga;
- k) "obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE", le emissioni medie di CO₂ di tutte le autovetture nuove o di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi da conseguire in un determinato periodo;
- l) "massa di prova", la massa di prova di un'autovettura o veicolo commerciale leggero, come indicato nel certificato di conformità e definito al punto 3.2.25 dell'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151;
- m) "veicolo a basse e a zero emissioni", un'autovettura o un veicolo commerciale leggero nuovo con emissioni di gas di scarico da zero fino a 50 g di CO₂/km, come stabilito ai sensi del regolamento (UE) 2017/1151;
- n) "carico utile", la differenza tra la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile a norma dell'allegato II della direttiva 2007/46/CE e la massa del veicolo.

2. Ai fini del presente regolamento, per "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:
 - i) il potere di esercitare più della metà dei diritti di voto; o

- ii) 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; o
 - iii) 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 collegate ai sensi delle lettere da a) a d) e da una o più imprese terze.

Articolo 4

Obiettivi per le emissioni specifiche

1. Il costruttore provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO₂ non superino i seguenti obiettivi per le emissioni specifiche:
 - a) per l'anno civile 2020, l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I, parte A, punti 1 e 2, nel caso delle autovetture, o dell'allegato I, parte B, punti 1 e 2, nel caso dei veicoli commerciali leggeri, o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, in conformità di tale deroga;

- b) per ogni anno civile successivo dal 2021 fino al 2024 , l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I, parti A o B, punti 3 e 4 a seconda dei casi, o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, a norma di detta deroga e dell'allegato I, parti A o B, punto 5;
- c) per ciascun anno civile, a decorrere dal 2025, gli obiettivi per le emissioni specifiche determinati in conformità dell'allegato I, parti A o B, punto 6.3.
2. Nel caso dei veicoli commerciali leggeri, qualora non siano disponibili i dati sulle emissioni specifiche del veicolo completato, il costruttore del veicolo di base utilizza le emissioni specifiche del veicolo di base per determinare le sue emissioni specifiche medie di CO₂.
3. 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:
- 95% nel 2020,
 - 100% dal 2021 in poi.

Articolo 5

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 [...] calcolato a norma dell'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153 .

Raggruppamento

1. I costruttori, ad eccezione di quelli che beneficiano della deroga di cui all'articolo 10, 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:
 - a) i costruttori che faranno parte del raggruppamento;
 - b) il costruttore designato quale responsabile del raggruppamento, che fungerà da referente per il raggruppamento e avrà il compito di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 8, per le emissioni in eccesso;
 - c) la documentazione attestante che il responsabile del raggruppamento sarà in grado di assolvere gli obblighi di cui alla lettera b) ;
 - d) la categoria di veicoli immatricolati come M₁ or N₁, per i quali non si applica il raggruppamento.
3. Se il costruttore designato quale responsabile del raggruppamento non rispetta l'obbligo di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 8, per le emissioni 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 rispettare gli obblighi di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 8, per le emissioni in eccesso, e 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 101 e 102 TFUE 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 dell'Unione 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 specifiche medie 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 7, paragrafo 4, per i singoli costruttori nonché per eventuali raggruppamenti.
8. La Commissione può specificare le condizioni dettagliate che si applicano a un accordo di raggruppamento costituito a norma del paragrafo 5 mediante atti di esecuzione da adottare conformemente alla procedura d'esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

Articolo 7

Monitoraggio e comunicazione delle emissioni medie

1. Per ogni anno civile, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascuna autovettura nuova e ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolati nel suo territorio a norma dell'allegato II, parte A e dell'allegato III, parte A . Tali informazioni sono rese disponibili ai costruttori e ai loro importatori o rappresentanti designati nei 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, ciascuno Stato membro predispone e invia alla Commissione le informazioni di cui all'allegato II, parte A e all'allegato III, parte A , relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato nell'allegato II, parte B e nell'allegato III, parte C.
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, 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;
 - 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 a ogni costruttore il calcolo provvisorio che lo riguarda. Tra i dati comunicati figurano i dati per ogni Stato membro riguardanti il numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati 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. 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 .

Le autorità competenti garantiscono la correttezza e la completezza dei dati trasmessi alla Commissione e [...] indicano un punto di contatto incaricato di rispondere rapidamente alle richieste formulate dalla Commissione al fine di correggere errori e omissioni nelle serie dei dati trasmessi.

7. La Commissione adotta mediante atti di esecuzione disposizioni dettagliate concernenti le procedure per il monitoraggio e la comunicazione dei dati di cui ai paragrafi da 1 a 7 e l'applicazione dell'allegato II. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

- 7 bis. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16 al fine di modificare le prescrizioni in materia di dati e i parametri di dati di cui all'allegato II e all'allegato III.

8. Le autorità di omologazione comunicano senza indugio alla Commissione scostamenti rilevati nelle emissioni di CO₂ di veicoli in servizio rispetto ai valori indicati nei certificati di conformità a seguito di verifiche effettuate in conformità della procedura di cui [all'articolo 11 bis] del regolamento (CE) n. 715/2007.

La Commissione tiene conto di tali scostamenti ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di un costruttore.

La Commissione [...] adotta norme dettagliate sulle procedure per segnalare tali scostamenti e per tenerne conto ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie. Tali procedure sono adottate tramite atti di esecuzione conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

9. Gli Stati membri inoltre, in conformità del presente articolo, raccolgono e trasmettono i dati relativi all'immatricolazione di veicoli di categoria M₂ ed N₂ di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e di veicoli ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007.

Articolo 8

Indennità per le emissioni in eccesso

1. Per ogni anno civile per il quale le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore superano l'obiettivo per le emissioni specifiche, 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 di cui al paragrafo 1 è calcolata secondo la seguente formula:

$(\text{emissioni in eccesso} \times 95 \text{ EUR}) \times \text{numero di veicoli di nuova immatricolazione.}$

Ai fini del presente articolo si intende per:

- "emissioni in eccesso", il numero positivo di grammi per chilometro corrispondente allo scarto tra le emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore e l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile o parte di esso cui si applicano gli obblighi di cui all'articolo 4, arrotondato al terzo decimale più vicino, tenendo conto delle riduzioni delle emissioni di CO₂ determinate da tecnologie innovative approvate a norma dell'articolo 11, e
 - "numero di veicoli di nuova immatricolazione ", il numero di nuove autovetture o di veicoli commerciali leggeri nuovi conteggiati separatamente che il costruttore produce e che sono stati immatricolati in quel periodo in base ai criteri di introduzione progressiva di cui all'articolo 4, paragrafo 3.
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 15, paragrafo 2.
4. Le indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio generale dell'Unione.

Articolo 9

Pubblicazione dei risultati raggiunti dai costruttori

1. Entro il 31 ottobre di ogni anno, la Commissione pubblica mediante atti di esecuzione un elenco nel quale vengono indicati:
- a) per ogni costruttore, l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile precedente;
 - b) per ogni costruttore, le emissioni specifiche medie di CO₂ prodotte nel precedente anno civile;

- c) per ogni costruttore, la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO₂ dell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quello stesso anno;
 - d) le emissioni specifiche medie di CO₂ per tutte le autovetture nuove e per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente;
 - e) la massa media in ordine di marcia per tutte le autovetture nuove e per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente fino al 31 dicembre 2020;
 - f) la massa media di prova per tutte le autovetture nuove e per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente.
2. 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.
3. L'elenco di cui al paragrafo 1, per la pubblicazione entro il 31 ottobre 2022, indica quanto segue:
- a) gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2025 e per il 2030 di cui all'articolo 1, paragrafi 4 e 5, calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, punti 6.1.1 e 6.1.2;
 - b) i valori per a_{2021} , a_{2025} e a_{2030} calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, punto 6.2.

Articolo 10

Deroghe per determinati costruttori

1. Un costruttore di un numero di autovetture nuove o di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore, rispettivamente, a 10 000 e a 22 000 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 o di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore, rispettivamente, a 10 000 e a 22 000 unità per anno civile; o
 - c) è parte di un gruppo di costruttori collegati, ma gestisce i propri impianti di produzione e il centro di progettazione.

2. La deroga chiesta a norma del paragrafo 1 può essere concessa per una durata massima di cinque anni civili, rinnovabile. 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 o sui veicoli commerciali leggeri nuovi costruiti, comprese la loro massa di prova e le loro 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 autovettura o di veicolo commerciale leggero prodotti.
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 autovettura o di veicolo commerciale leggero prodotto, la Commissione concede la deroga. La domanda va presentata entro il 31 ottobre del primo anno di applicazione della deroga.
4. Una domanda di deroga dall'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato a norma dell'allegato I, parte A, punti da 1 a 4, può essere presentata da un costruttore responsabile, insieme a tutte le sue imprese collegate, di un numero di autovetture nuove immatricolate nell'Unione compreso tra 10 000 e 300 000 unità per anno civile.

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;
- b) 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.

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 un costruttore non raggiunga il proprio obiettivo per le emissioni specifiche, la Commissione impone al costruttore il versamento di un'indennità per le emissioni in eccesso di cui all'articolo 8.
8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16, 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.

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 gli atti adottati a norma del paragrafo 8, sono messi a disposizione del pubblico, fatto salvo il regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio²⁰.

Articolo 11

Innovazioni ecocompatibili

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 alla riduzione delle emissioni specifiche medie di un costruttore può giungere ad un massimo di 7 g CO₂/km.

La Commissione può adeguare il massimale, con effetto a partire dal 2025, per tener conto degli sviluppi tecnologici. Tali adeguamenti sono adottati mediante atti delegati in conformità dell'articolo 16.

2. Entro il 31 dicembre 2012, la Commissione adotta mediante atti di esecuzione disposizioni dettagliate in vista di 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 15, paragrafo 2, del presente regolamento. Tali disposizioni dettagliate si basano sui seguenti criteri per le tecnologie innovative:

²⁰ 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 (GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43).

- a) il fornitore o il costruttore deve essere responsabile dei 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;
 - d) le tecnologie innovative non devono essere interessate 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 dell'Unione. Con effetto dal 1° gennaio 2025, questo criterio non si applica nei confronti dei miglioramenti di efficienza dei sistemi di condizionamento d'aria.
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.
4. La Commissione approva la riduzione realizzata sulla base dei criteri di cui al paragrafo 2.

Articolo 12

Valori reali delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico

1. La Commissione monitora e valuta la rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico determinati in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007. Essa provvede a che il pubblico sia informato dell'evoluzione di tale rappresentatività nel tempo.
2. A tal fine la Commissione [...] fa in modo che i seguenti parametri relativi ai valori reali delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri siano messi a disposizione della Commissione a intervalli regolari, iniziando dal 1° gennaio 2021, da parte dei costruttori, delle autorità nazionali o tramite il trasferimento diretto dai veicoli, a seconda del caso, dei seguenti dati:
 - a) numero di identificazione del veicolo;
 - b) carburante o energia elettrica consumati;
 - c) distanza totale percorsa;
 - d) per i veicoli ibridi elettrici a carica esterna, il carburante e l'energia elettrica consumati e la distanza percorsa distribuita per le differenti modalità di guida.

La Commissione tratta i dati pervenuti per creare una serie di dati aggregati e resi anonimi ai fini del paragrafo 1. I numeri di identificazione dei veicoli sono utilizzati unicamente per le finalità del trattamento dei dati e non sono conservati più a lungo di quanto necessario per dette finalità.

3. La Commissione [...] adotta [...] la procedura dettagliata per la raccolta e il trattamento dei dati di cui al [...] paragrafo 2 tramite atti di esecuzione conformemente alla procedura di esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

Articolo 13

Adeguamento dei dati M_0 e TM_0

1. I dati M_0 e TM_0 di cui all'allegato I, parti A e B, sono adattati come segue:
 - a) entro il 31 ottobre 2020 il dato M_0 di cui all'allegato I, parte A, punti da 1 a 5, è adattato alla massa media in ordine di marcia delle autovetture nuove dei tre precedenti anni civili 2017, 2018 e 2019. Tale nuovo valore M_0 è applicato dal 1° gennaio 2022 fino al 31 dicembre 2024;
 - b) entro il 31 ottobre 2022, il dato M_0 di cui all'allegato I, parte B, punti da 1 a 5, è adattato alla massa media in ordine di marcia dei veicoli commerciali leggeri nuovi dei tre precedenti anni civili 2019, 2020 e 2021. Tale nuovo dato M_0 si applica nel 2024;
 - c) entro il 31 ottobre 2022 il dato indicativo TM_0 per il 2025 è determinato come la rispettiva massa media di prova delle nuove autovetture e dei nuovi veicoli commerciali leggeri per il 2021;
 - d) entro il 31 ottobre 2024, e successivamente ogni due anni, i dati TM_0 nell'allegato I, parti A e B, sono adattati alla rispettiva massa media di prova delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi nel corso dei due precedenti anni civili a partire dal 2022 e 2023. Il rispettivo nuovo dato TM_0 si applica a decorrere dal 1° gennaio dell'anno di calendario successivo alla data dell'adattamento.
2. La Commissione, mediante atti delegati, adotta le misure di cui al paragrafo 1 conformemente all'articolo 16.

Articolo 14

Riesame e presentazione di relazioni

1. Nel 2024 la Commissione riesamina [...] l'efficacia dal presente regolamento [...], incluso il funzionamento del meccanismo di incentivi per i veicoli a zero e a basse emissioni e altri aspetti dello stesso regolamento e [...] presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati di questo riesame.
- 1 bis. Nella [...] relazione di cui al paragrafo 1 [...] la Commissione tiene conto, tra l'altro, della rappresentatività reale dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo energetico determinati [...] in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007, dell'introduzione sul mercato di veicoli a basse e a zero emissioni e della realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento di cui alla direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio²¹, incluso il loro finanziamento, [...] nonché gli aspetti per agevolare ulteriormente una transizione economicamente fattibile e socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa nell'Unione. La Commissione individua inoltre un percorso chiaro per ulteriori riduzioni delle emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri dopo il 2030 al fine di contribuire [...] in misura significativa al conseguimento dell'obiettivo a lungo termine dell'accordo di Parigi.
- 1 ter. La relazione di cui al paragrafo 1 è accompagnata, se del caso, da una proposta di modifica del presente regolamento, in particolare dalla possibile introduzione di obiettivi di riduzione delle emissioni a partire dal 2040 per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri.
2. La Commissione tiene conto delle valutazioni effettuate conformemente all'articolo 12 e può, se del caso, procedere ad una revisione delle procedure per la misurazione delle emissioni di CO₂, come indicato ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007. In particolare, la Commissione formula proposte idonee ad adattare le procedure in modo da riflettere adeguatamente i valori reali delle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri.

²¹ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1)

3. 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 e, ove applicabile, al regolamento (UE) 2017/1151. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 15, paragrafo 2, del presente regolamento.

3 bis. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 16 al fine di adeguare le formule di cui all'allegato I, avvalendosi della metodologia adottata conformemente al [...] paragrafo 3 del presente articolo, 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 15

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato [...] sui cambiamenti climatici istituito dall'[articolo 37] del [regolamento (UE) [...]] del Parlamento europeo e del Consiglio²². Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio²³.
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.

²² Regolamento (UE) [.../...] del Parlamento europeo e del Consiglio sulla governance dell'Unione dell'Energia (GU L [...] del [...], pag. [...]).

²³ 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).

Articolo 16

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 7, paragrafo 7 bis, [...] all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 3 bis, [...] è conferito alla Commissione per un periodo di sei anni [...] a decorrere da [data di entrata in vigore del presente regolamento]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sei 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.
2. La delega di potere di cui all'articolo 7, paragrafo 7 bis, [...] all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 2, e all'articolo 14, paragrafo 3 bis [...], 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.

3. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
4. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 7 bis, [...] dell'articolo 10, paragrafo 8, dell'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, dell'articolo 13, paragrafo 2, e dell'articolo 14, paragrafo 3 bis [...], 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 17

Modifica del regolamento (CE) n. 715/2007

Nel regolamento (CE) n. 715/2007 è inserito il seguente articolo 11 bis:

"Articolo 11 bis

Conformità in servizio delle emissioni di CO₂ e consumo di carburante

1. Fatta salva l'adozione e l'entrata in vigore delle procedure di cui al paragrafo 2, le autorità di omologazione verificano, sulla base di campioni idonei e rappresentativi, che i veicoli messi in circolazione e da loro omologati siano conformi ai valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante menzionati nei certificati di conformità.
2. La Commissione adotta atti di esecuzione in conformità dell'articolo 15 , paragrafo 2 al fine di stabilire le procedure per verificare la conformità in servizio dei veicoli leggeri per quanto riguarda i valori certificati delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante."

Articolo 18

Abrogazione

Il regolamento (CE) n. 443/2009 e il regolamento (UE) n. 510/2011 sono abrogati con effetto dal 1° gennaio 2020.

I riferimenti ai regolamenti abrogati si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza dell'allegato V.

Articolo 19

Entrata in vigore

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

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2020.

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

Fatto a Bruxelles,

Per il Parlamento europeo

Il presidente

Per il Consiglio

Il presidente

ALLEGATO I

PARTE A. OBIETTIVI PER LE EMISSIONI SPECIFICHE DELLE AUTOVETTURE

1. Per l'anno civile 2020 le emissioni specifiche di CO₂ per ciascuna autovettura nuova, sono determinate con la seguente formula:

$$\text{emissioni specifiche di CO}_2 = 95 + a (M - M_0)$$

dove:

M	=	massa in ordine di marcia del veicolo in chilogrammi (kg)
M ₀	=	1 379,88
a	=	0,0333

2. L'obiettivo per le emissioni specifiche di un costruttore nel 2020 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.

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

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

dove:

$WLTP_{CO_2}$	corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO ₂ nel 2020, determinate conformemente all'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151 ²⁴ della Commissione e calcolate in conformità dell'articolo 4, paragrafo 3, secondo trattino, del presente regolamento senza includere i risparmi di CO ₂ derivanti dall'applicazione degli articoli 5 e 11 del presente regolamento;
$NEDC_{CO_2}$	corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO ₂ nel 2020, determinate conformemente all'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1153 ²⁵ della Commissione e calcolate in conformità dell'articolo 4, paragrafo 3, secondo trattino, del presente regolamento senza includere i risparmi di CO ₂ derivanti dall'applicazione degli articoli 5 e 11 del presente regolamento;
$NEDC_{2020target}$	è l'obiettivo per le emissioni specifiche per il 2020 calcolato conformemente ai punti 1 e 2 del presente allegato.

4. Per gli anni civili dal 2021 al 2024, l'obiettivo per le emissioni specifiche di un costruttore è calcolato come segue:

$$\text{Obiettivo per le emissioni specifiche} = WLTP_{\text{reference target}} + a [(M_{\theta} - M_0) - (M_{\theta 2020} - M_{0,2020})]$$

²⁴ Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

²⁵ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152 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 per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri e che modifica il regolamento (UE) n. 293/2012 (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 644).

dove:

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

a è uguale a 0,0333;

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

M_0 è 1 379,88 nel 2021, e il valore di cui all'articolo 13, paragrafo 1, lettera a), per il periodo 2022, 2023 e 2024 ;

$M_{\emptyset 2020}$ è la media della massa in ordine di marcia (M) dei nuovi veicoli immatricolati nel 2020, in chilogrammi (kg);

$M_{0,2020}$ è uguale a 1379,88

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:

$$\text{Derogation target}_{2021} = WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2021target}}{NEDC_{CO_2}} \right) \cdot \left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$$

dove:

$WLTP_{CO_2}$ è il valore di cui al punto 3;

$NEDC_{CO_2}$ è il valore di cui al punto 3;

$NEDC_{2021target}$ è l'obiettivo per le emissioni specifiche per il 2021 stabilito dalla Commissione in conformità dell'articolo 10 del presente regolamento.

6. A decorrere dal 1° gennaio 2025, gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE e l'obiettivo per le emissioni specifiche di CO₂ di un costruttore sono calcolati come segue:

6.0. Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁

L'obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ è la media, ponderata per il numero delle autovetture di nuova immatricolazione, dei valori di riferimento₂₀₂₁ determinati per ciascun costruttore al quale si applica un obiettivo per le emissioni specifiche conformemente al punto 4.

Il valore di riferimento₂₀₂₁ è determinato, per ciascun costruttore, come segue:

valore di riferimento₂₀₂₁ = $WLTP_{CO_2, \text{misurato}}$ ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020 \text{target}}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

dove:

$WLTP_{CO_2, \text{misurato}}$ è la media, per ciascun costruttore, delle emissioni di CO₂ misurate (ciclo misto) di ciascuna autovettura nuova immatricolata nel 2020 determinate e comunicate a norma dell'articolo 7, a) 1 b), del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153;

$NEDC_{2020 \text{target}}$ e $NEDC_{CO_2}$ sono i valori di cui al punto 3;

$M_{\emptyset 2021}$ è la media della massa in ordine di marcia delle autovetture di nuova immatricolazione del costruttore nel 2021, in chilogrammi (kg);

M_0 è 1379,88²⁶

a, $M_{\emptyset 2020}$, $M_0, 2020$ sono i valori di cui al punto 4.

6.1. Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2025 e il 2030

6.1.1. Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE dal 2025 al 2029

Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅ = Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ · (1 - fattore di riduzione₂₀₂₅)

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ [...] è il valore di cui al punto 6.0.

Fattore di riduzione₂₀₂₅ è la riduzione specificata all'articolo 1, paragrafo 4, lettera a)

²⁶ anche definito al punto 4.

6.1.2. Obiettivo a livello di parco veicoli dell'UE a partire dal 2030

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ · (1 - fattore di riduzione₂₀₃₀)

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ [...] è il valore di cui al punto 6.0.

Fattore di riduzione₂₀₃₀ è la riduzione specificata all'articolo 1, paragrafo 5, lettera a)

6.2. Obiettivi di riferimento per le emissioni specifiche a partire dal 2025

6.2.1. dal 2025 al 2029

L'obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM-TM₀)

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅ è il valore determinato conformemente al punto 6.1.1

a₂₀₂₅ è $\frac{a_{2021} \cdot \text{EU fleet-wide target}_{2025}}{\text{Average emissions}_{2021}}$

dove:

a₂₀₂₁ è la pendenza della retta di regressione lineare determinata applicando il metodo dei minimi quadrati alla massa di prova (variabile esplicativa) e alle emissioni di CO₂ specifiche (variabile dipendente) di ogni singolo veicolo del parco dell'UE nel 2021

media delle emissioni₂₀₂₁ è la media delle emissioni di CO₂ specifiche di tutti i veicoli di recente immatricolazione nel 2021 dei costruttori per i quali un obiettivo specifico in materia di emissioni è calcolato conformemente al punto 4

TM è la massa media di prova in kg di tutti i veicoli di nuova immatricolazione del costruttore nell'anno civile in questione

TM₀ è il valore determinato conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d)

6.2.2. a partire dal 2030

L'obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM-TM₀)

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ è il valore determinato conformemente al punto 6.1.2

a₂₀₃₀ è $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

dove:

a₂₀₂₁ è la pendenza della retta di regressione lineare determinata applicando il metodo dei minimi quadrati alla massa di prova (variabile esplicativa) e alle emissioni di CO₂ specifiche (variabile dipendente) di ogni singolo veicolo del parco dell'UE nel 2021

media delle emissioni₂₀₂₁ è la media delle emissioni di CO₂ specifiche di tutti i veicoli di recente immatricolazione nel 2021 dei costruttori per i quali un obiettivo specifico in materia di emissioni è calcolato conformemente al punto 4

TM è la massa media di prova in kg di tutti i veicoli di nuova immatricolazione del costruttore nell'anno civile in questione

TM₀ è il valore determinato conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d)

6.3. L'obiettivo per le emissioni specifiche a partire dal 2025

Obiettivo per le emissioni specifiche = obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche · fattore ZLEV

dove:

obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche è l'obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche di CO₂ determinato conformemente al punto 6.2.1 per il periodo dal 2025 al 2029 e al punto 6.2.2 dal 2030 in poi

fattore ZLEV è pari a (1+y-x), tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a 1,0 nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o 1,0, secondo i casi

dove:

y è la quota di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco di autovetture di recente immatricolazione di un costruttore calcolata come il numero totale dei veicoli a basse e a zero emissioni, ciascuno dei quali è contato come $ZLEV_{specifico}$ conformemente alla formula in appresso, diviso per il numero totale di autovetture immatricolate nel corso dell'anno civile in questione

$$ZLEV_{specific} = 1 - \left(\frac{\text{specific emissions} \cdot 0,5}{50} \right)$$

x è pari al 15% negli anni dal 2025 al 2029 e al [...] [35]% [...] dal 2030 in poi.

PARTE B. OBIETTIVI PER LE EMISSIONI SPECIFICHE DI CO₂ PER I VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI

1. Nel 2020 le emissioni specifiche di CO₂ di ciascun veicolo commerciale leggero, sono determinate con la seguente formula:

$$\text{emissioni specifiche di CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

dove:

M	=	massa in ordine di marcia del veicolo in chilogrammi (kg)
M ₀	=	1 766,4
a	=	0,096.

2. L'obiettivo per le emissioni specifiche di un costruttore nel 2020 è calcolato come la media delle emissioni specifiche di CO₂ di ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nell'anno civile interessato di cui egli è il costruttore.

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

obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche WLTP = $WLTP_{CO_2} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020target}}{NEDC_{CO_2}} \right)$
dove:

$WLTP_{CO_2}$ ^{$WLTP_{CO_2}$} corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO₂ nel 2020, determinate conformemente all'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione senza includere i risparmi di CO₂ derivanti dall'applicazione dell'articolo 11 del presente regolamento;

$NEDC_{CO_2}$ corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO₂ nel 2020, determinate conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152 della Commissione senza includere i risparmi di CO₂ derivanti dall'applicazione dell'articolo 11 del presente regolamento;

$NEDC_{2020target}$ è l'obiettivo per le emissioni specifiche per il 2020 calcolato conformemente ai punti 1 e 2 del presente allegato.

4. Per gli anni civili dal 2021 al 2024, l'obiettivo per le emissioni specifiche di un costruttore è calcolato come segue:

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

dove:

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

a è uguale a 0,096;

M_{θ} è la media della massa in ordine di marcia (M) dei nuovi veicoli commerciali leggeri immatricolati nell'anno-obiettivo pertinente, in chilogrammi (kg);

M_0 è 1 766,4 nel 2020 e, per il periodo 2021, 2022 e 2023, il valore adottato conformemente all'articolo 13, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 510/2011, e per il 2024 il valore adottato conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera b), del presente regolamento;

$M_{\theta 2020}$ è la media della massa in ordine di marcia (M) dei nuovi veicoli commerciali leggeri immatricolati nel 2020, in chilogrammi (kg);

$M_{0,2020}$ è 1 766,4.

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:

$$\text{Derogation target}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

dove:

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

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ è il valore di $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ 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 10 del presente regolamento.

6. A decorrere dal 1° gennaio 2025, gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE e l'obiettivo per le emissioni specifiche di CO₂ di un costruttore sono calcolati come segue:

6.0. Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁

L'obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri di recente immatricolazione, dei valori di riferimento₂₀₂₁ determinati per ciascun costruttore al quale si applica un obiettivo per le emissioni specifiche conformemente al punto 4.

Il valore di riferimento₂₀₂₁ è determinato, per ciascun costruttore, come segue:

valore di riferimento₂₀₂₁ = $WLTP_{CO_2, \text{misurato}}$ ·

$$\left(\frac{NEDC_{2020 \text{target}}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a [(M_{\emptyset 2021} - M_0) - (M_{\emptyset 2020} - M_0, 2020)]$$

dove:

$WLTP_{CO_2, \text{misurato}}$ è la media, per ciascun costruttore, delle emissioni di CO₂ misurate (ciclo misto) di ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nel 2020 determinate e comunicate a norma dell'articolo 7, a) 1 b), del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152;

$NEDC_{2020 \text{target}}$ e $NEDC_{CO_2}$ sono i valori di cui al punto 3;

$M_{\emptyset 2021}$ è la media della massa in ordine di marcia dei veicoli commerciali leggeri di nuova immatricolazione del costruttore nel 2021, in chilogrammi (kg);

M_0 è il valore di M_0 di cui al punto 4 per l'anno 2021;

a, $M_{\emptyset 2020}$, $M_0, 2020$ sono i valori di cui al punto 4.

6.1. Gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2025 e il 2030

6.1.1. Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE dal 2025 al 2029

Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅ = Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ · (1 - fattore di riduzione₂₀₂₅)

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ [...] è il valore di cui al punto 6.0.

Fattore di riduzione₂₀₂₅ è la riduzione specificata all'articolo 1, paragrafo 4, lettera b)

6.1.2. Obiettivo a livello di parco veicoli dell'UE a partire dal 2030

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ · (1 - fattore di riduzione₂₀₃₀)

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ [...] è il valore di cui al punto 6.0.

Fattore di riduzione₂₀₃₀ è la riduzione specificata all'articolo 1, paragrafo 5, lettera b)

6.2. L'obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche a partire dal 2025

6.2.1. dal 2025 al 2029

L'obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅₊ $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅ è il valore determinato conformemente al punto 6.1.1

α è pari ad a_{2025} quando la massa di prova media dei veicoli di recente immatricolazione di un costruttore è pari o inferiore a TM_0 determinato conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), e ad a_{2021} quando la massa di prova media dei veicoli di recente immatricolazione di un costruttore è superiore a TM_0 determinato conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d),

dove:

a_{2025} è $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

a_{2021} è la pendenza della retta di regressione lineare determinata applicando il metodo dei minimi quadrati alla massa di prova (variabile esplicativa) e alle emissioni di CO₂ specifiche (variabile dipendente) di ogni singolo veicolo di nuova immatricolazione del parco dell'UE nel 2021

media delle emissioni₂₀₂₁ è la media delle emissioni di CO₂ specifiche di tutti i veicoli di recente immatricolazione nel 2021 dei costruttori per i quali un obiettivo specifico in materia di emissioni è calcolato conformemente al punto 4

TM è la massa media di prova in kg di tutti i veicoli di nuova immatricolazione del costruttore nell'anno civile in questione

TM₀ è il valore determinato conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d)

6.2.2. a partire dal 2030

L'obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀₊ $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ è il valore determinato conformemente al punto 6.1.2

α è pari ad a_{2030} quando la massa di prova media dei veicoli di recente immatricolazione di un costruttore è pari o inferiore a TM_0 determinato conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d), e ad a_{2021} quando la massa di prova media dei veicoli di recente immatricolazione di un costruttore è superiore a TM_0 determinato conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d),

dove:

a_{2030} è $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

a_{2021} è la pendenza della retta di regressione lineare determinata applicando il metodo dei minimi quadrati alla massa di prova (variabile esplicativa) e alle emissioni di CO₂ specifiche (variabile dipendente) di ogni singolo veicolo di nuova immatricolazione del parco dell'UE nel 2021

media delle emissioni₂₀₂₁ è la media delle emissioni di CO₂ specifiche di tutti i veicoli di recente immatricolazione nel 2021 dei costruttori per i quali un obiettivo specifico in materia di emissioni è calcolato conformemente al punto 4

TM è la massa media di prova in kg di tutti i veicoli di nuova immatricolazione del costruttore nell'anno civile in questione

TM_0 è il valore determinato conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d)

6.3. Obiettivi per le emissioni specifiche a partire dal 2025

6.3.1. Dal 2025 al 2029

L'obiettivo per le emissioni specifiche = (obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche – ($\emptyset_{\text{obiettivi}}$ – obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅)) · fattore ZLEV

dove:

obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche è l'obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche calcolato conformemente al punto 6.2.1.

$\emptyset_{\text{obiettivi}}$ è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri di recente immatricolazione di ciascun costruttore, di tutti gli obiettivi di riferimento in materia di emissioni specifiche per ciascun costruttore, conformemente al punto 6.2.1.

fattore ZLEV è pari a $(1+y-x)$, tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a 1,0 nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o 1,0, secondo i casi

dove:

y è la quota di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco di veicoli commerciali leggeri di recente immatricolazione di un costruttore calcolato come il numero totale dei veicoli a basse e a zero emissioni, ciascuno dei quali è contato come $ZLEV_{\text{specifico}}$ conformemente alla formula in appresso, diviso per il numero totale di veicoli commerciali leggeri immatricolati nel corso dell'anno civile in questione

$$ZLEV_{\text{specifico}} = 1 - \left(\frac{\textit{specific emissions}}{50} \right)$$

x è pari al 15%

6.3.2. A decorrere dal 2030

L'obiettivo per le emissioni specifiche = (obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche – ($\emptyset_{\text{obiettivi}}$ – obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅)) · fattore ZLEV

dove:

obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche è l'obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche calcolato conformemente al punto 6.2.2.

$\emptyset_{\text{obiettivi}}$ è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri di recente immatricolazione di ciascun costruttore, di tutti gli obiettivi di riferimento in materia di emissioni specifiche per ciascun costruttore, conformemente al punto 6.2.2.

fattore ZLEV è pari a $(1+y-x)$, tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a 1,0 nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o 1,0, secondo i casi

dove:

y è la quota di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco di veicoli commerciali leggeri di recente immatricolazione di un costruttore calcolato come il numero totale dei veicoli a basse e a zero emissioni, ciascuno dei quali è contato come $ZLEV_{\text{specifico}}$ conformemente alla formula in appresso, diviso per il numero totale di veicoli commerciali leggeri immatricolati nel corso dell'anno civile in questione

$$ZLEV_{\text{specifico}} = 1 - \left(\frac{\textit{specific emissions}}{50} \right)$$

x è pari al 30%

ALLEGATO II

MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI DELLE AUTOVETTURE NUOVE

PARTE A — Rilevamento dei dati sulle autovetture nuove e determinazione delle informazioni sul monitoraggio del CO₂

1. Gli Stati membri registrano, per ogni anno civile, i seguenti dati dettagliati per ciascuna autovettura nuova immatricolata come veicolo M1 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 di identificazione del veicolo;
 - p) massa di prova WLTP;
 - q) fattori di deviazione e di verifica di cui all'allegato I, punto 3.2.8, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153;
 - r) categoria di veicolo immatricolato;

- s) numero di identificazione della famiglia di veicoli;
- t) autonomia elettrica, se applicabile.

Gli Stati membri mettono a disposizione della Commissione, in conformità dell'articolo 7 tutti i parametri elencati nel presente punto nel formato di cui alla parte B, sezione 2.

2. I dati di cui al punto 1 devono essere ricavati dal certificato di conformità dell'autovettura cui si riferiscono. 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) il numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove oggetto di scheda di omologazione CE;
- b) il numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove omologate individualmente;
- c) il numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove omologate a livello nazionale in piccole serie.

PARTE B — Formato per la comunicazione dei dati

Per ogni anno, gli Stati membri comunicano i dati di cui al presente allegato, parte A, punti 1 e 3, secondo i formati indicati di seguito:

Sezione 1 — Dati aggregati risultanti dal monitoraggio

Stato membro ²⁷	
Anno	
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	

²⁷ 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 del 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
g)	Massa in ordine di marcia
h)	Emissioni specifiche di CO ₂ (ciclo misto) Valore NEDC fino al 31 dicembre 2020 ad eccezione per i veicoli che rientrano nel campo di applicazione dell'articolo 5, per i quali il valore NEDC è determinato fino al 31 dicembre 2022 conformemente all'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153
	Emissioni specifiche di CO ₂ (ciclo misto) Valore WLTP
i)	Interasse
	Carreggiata dell'asse sterzante (asse 1)
	Carreggiata dell'altro asse (asse 2)

j)	Tipo di carburante
	Modalità carburante
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 fino al 2020 compreso
	Risparmi totali di emissioni di CO ₂ dovuti alla o alle innovazioni ecocompatibili con procedura WLTP
n)	Potenza massima netta
o)	Numero di identificazione del veicolo
p)	Massa di prova WLTP
q)	Fattore di deviazione De (se disponibile)
	Fattore di verifica (se disponibile)
r)	Categoria di veicolo immatricolato
s)	Numero di identificazione della famiglia di veicoli
t)	Autonomia elettrica, se applicabile

Note:

¹ Nel caso di omologazione nazionale 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 denominata «Nome costruttore secondo la denominazione standard UE» è indicata una delle seguenti diciture: "AA-NSS" o "AA-IVA", a seconda dei casi.

ALLEGATO III

MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI DEI VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI

A. Rilevamento dei dati sui veicoli commerciali leggeri e determinazione delle informazioni sul monitoraggio del CO₂

1. Dati dettagliati

1,1. Veicoli completi immatricolati come N₁

Nel caso di veicoli completi con omologazione CE nella categoria N₁, gli Stati membri registrano, per ciascun anno civile, i seguenti dati dettagliati per ciascun veicolo commerciale leggero nuovo in occasione della prima immatricolazione nel loro territorio:

- a) costruttore;
- b) numero di omologazione, con relativa estensione;
- c) tipo, variante e versione;
- d) marca;
- e) categoria di veicolo omologato;
- f) categoria di veicolo immatricolato;
- g) emissioni specifiche di CO₂ (NEDC e WLTP);
- h) massa in ordine di marcia;
- i) massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
- j) impronta: interasse, carreggiata dell'asse sterzante e carreggiata dell'altro asse;
- k) tipo di carburante e modalità carburante;
- l) cilindrata;
- m) consumo elettrico;
- n) codice per tecnologia innovativa o gruppo di tecnologie innovative e riduzione delle emissioni di CO₂ da esse determinata (NEDC e WLTP);

- o) numero di identificazione del veicolo;
- p) massa di prova WLTP;
- q) fattori di deviazione e di verifica di cui all'allegato I, punto 3.2.8, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152;
- r) numero di identificazione della famiglia di veicoli, determinato in conformità dell'allegato XXI, punto 5.0, del regolamento (UE) 2017/1151;
- s) autonomia elettrica, se applicabile.

Gli Stati membri mettono a disposizione della Commissione, in conformità dell'articolo 7, tutti i parametri elencati nel presente punto nel formato di cui alla parte C, sezione 2, del presente allegato.

1.2. Veicoli omologati con un sistema a più fasi e immatricolati come veicoli di categoria N₁

Nel caso di veicoli omologati con un sistema a più fasi (in appresso, «veicoli omologati in più fasi») e immatricolati come veicoli di categoria N₁, gli Stati membri, per ciascun anno civile, registrano i seguenti dati dettagliati per quanto riguarda:

- a) il veicolo di base (incompleto): i dati di cui alle lettere a), b), c), d), e), g), h), i), n) e o), del punto 1.1, o, in alternativa ai dati specificati nelle lettere h) e i), la massa aggiunta standard fornita nel quadro delle informazioni relative all'omologazione di cui alla direttiva 2007/46/CE, allegato I, punto 2.17.2;
- b) il veicolo di base (completo): i dati di cui alle lettere a), b), c), d), e), g), h), i), n) e o) del punto 1.1;
- c) il veicolo completato: i dati di cui alle lettere a), f), g), h), j), k), l), m) e o) del punto 1.1.

Qualora uno dei dati di cui alle lettere a) e b) del presente punto non possa essere fornito per il veicolo di base, lo Stato membro fornisce i dati relativi al veicolo completato.

Per i veicoli completati di categoria N₁ va usato il formato stabilito al punto 2 della parte C.

Il numero di identificazione del veicolo di cui alla lettera o) del punto 1.1 non è reso pubblico.

- 2. I dati di cui al punto 1 devono essere ricavati dal certificato di conformità. 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) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione CE;
 - b) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione in più fasi, se disponibile;
 - c) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi omologati individualmente;
 - d) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi omologati a livello nazionale in piccole serie.

B. Metodologia per accertare i dati di monitoraggio delle emissioni di CO₂ prodotte dai veicoli commerciali leggeri nuovi

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

1. Numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati

Gli Stati membri determinano il numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel loro territorio nell'anno di monitoraggio interessato, suddiviso in veicoli soggetti a omologazione CE, omologazione individuale e omologazione nazionale di piccole serie nonché, se disponibile, il numero di veicoli omologati in più fasi.

2. Veicoli completati

Nel caso di veicoli costruiti in più fasi, le emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli completati sono attribuite al costruttore del veicolo di base.

Onde garantire la rappresentatività dei valori delle emissioni di CO₂, dell'efficienza energetica del combustibile e della massa dei veicoli completati, senza imporre un onere eccessivo al costruttore del veicolo di base, la Commissione definisce una procedura di monitoraggio specifica e ove opportuno apporta le necessarie modifiche alla pertinente normativa in materia di omologazione.

Sebbene per il calcolo dell'obiettivo per il 2020 conformemente all'allegato I, parte B, punto 2, la massa aggiunta standard vada ripresa dalla parte C del presente allegato, laddove tale valore relativo alla massa non possa essere determinato, ai fini del calcolo in via provvisoria dell'obiettivo per le emissioni specifiche di cui all'articolo 7, paragrafo 4, è possibile utilizzare la massa in ordine di marcia del veicolo completato.

Se il veicolo di base è un veicolo completo, ai fini del calcolo dell'obiettivo di emissione specifica è utilizzata la massa in ordine di marcia di tale veicolo. Tuttavia, qualora tale valore relativo alla massa non possa essere determinato, ai fini del calcolo in via provvisoria dell'obiettivo per le emissioni specifiche è possibile utilizzare la massa in ordine di marcia del veicolo completato.

C. Formati per la comunicazione di dati

Per ogni anno, gli Stati membri comunicano i dati di cui al presente allegato, parte A, punti 1 e 3, secondo il formato indicato di seguito:

<i>Sezione 1 — Dati aggregati risultanti dal monitoraggio</i>	
Stato membro ²⁸	
Anno	
Numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione CE	
Numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi omologati individualmente	
Numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi omologati a livello nazionale in piccole serie	
Numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione in più fasi (se disponibile)	

²⁸ Codici ISO 3166 alpha-2 ad eccezione della Grecia e del Regno Unito i cui codici sono, rispettivamente, "EL" e "UK".

<i>Sezione 2 — Dati dettagliati risultanti dal monitoraggio — per ciascun veicolo</i>	
Riferimento alla parte A, sezione 1.1	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato ⁽¹⁾
a)	Nome del costruttore secondo la denominazione standard UE ⁽²⁾
	Nome del costruttore secondo la dichiarazione OEM VEICOLO COMPLETO/VEICOLO DI BASE ⁽³⁾
	Nome del costruttore secondo la dichiarazione OEM VEICOLO COMPLETATO ⁽³⁾
	Nome del costruttore nel registro dello Stato membro ⁽²⁾
b)	Numero di omologazione e relativa estensione
c)	Tipo
	Variante
	Versione
d)	Marca
e)	Categoria di veicolo omologato
f)	Categoria di veicolo immatricolato
g)	Emissioni specifiche di CO ₂ (ciclo misto) Valore NEDC fino al 31 dicembre 2020
	Emissioni specifiche di CO ₂ (ciclo misto) Valore WLTP
h)	Massa in ordine di marcia VEICOLO DI BASE
	Massa in ordine di marcia VEICOLO COMPLETATO/VEICOLO COMPLETO
i) ⁽⁴⁾	Massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile

j)	Interasse
	Larghezza dell'asse sterzante (asse 1)
	Larghezza dell'altro asse (asse 2)
k)	Tipo di carburante
	Modalità carburante
l)	Cilindrata (cm ³)
m)	Consumo di energia elettrica (Wh/km)
n)	Codice della o delle innovazioni ecocompatibili
	Risparmi totali di emissioni di CO ₂ dovuti alla o alle innovazioni ecocompatibili con procedura NEDC fino al 31 dicembre 2020
	Risparmi totali di emissioni di CO ₂ dovuti alla o alle innovazioni ecocompatibili con procedura WLTP
o)	Numero di identificazione del veicolo
p)	Massa di prova WLTP
q)	Fattore di deviazione De (se disponibile)
	Fattore di verifica (se disponibile)
r)	Numero di identificazione della famiglia di veicoli
s)	autonomia elettrica, se disponibile
Direttiva 2007/46/CE, allegato I, punto 2.17.2 ²⁹	Massa aggiunta standard (se applicabile in caso di veicoli omologati in più fasi)

²⁹ Nel caso di veicoli omologati in più fasi, la massa in ordine di marcia e la massa massima a carico tecnicamente ammissibile del veicolo di base possono essere sostituite dalla massa aggiunta standard specificata nelle informazioni relative all'omologazione conformemente alla direttiva 2007/46/CE, allegato I, punto 2.17.2.

Note:

- (1) Qualora, per i veicoli omologati in più fasi, non possano essere forniti dati relativi al veicolo di base, lo Stato membro fornisce come minimo i dati del veicolo completato in questo formato.
- (2) Nel caso di omologazione nazionale 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 denominata «Nome costruttore secondo la denominazione standard UE» è indicata una delle seguenti diciture: "AA-NSS" o "AA-IVA", a seconda dei casi.
- (3) Nel caso di veicoli omologati in più fasi è indicato il costruttore del veicolo di base (incompleto/completo). Se il costruttore del veicolo base non è disponibile, è indicato solo il costruttore del veicolo completato.
- (4) Nel caso di veicoli omologati in più fasi è indicata la massa massima a carico tecnicamente ammissibile del veicolo di base.
- (5) Nel caso di veicoli omologati in più fasi, la massa in ordine di marcia e la massa massima a carico tecnicamente ammissibile del veicolo di base possono essere sostituite dalla massa aggiunta standard specificata nelle informazioni relative all'omologazione conformemente alla direttiva 2007/46/CE, allegato I, punto 2.17.2.

ALLEGATO IV

Regolamenti abrogati ed elenco delle rispettive modifiche

Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1)
Regolamento (UE) n. 397/2013 della Commissione	(GU L 120 dell'1.5.2013, pag. 4)
Regolamento (UE) n. 333/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 103 del 5.4.2014, pag. 15)
Regolamento delegato (UE) 2015/6 della Commissione	(GU L 003 del 7.1.2015, pag. 1) (GU L 221 dell'26.8.2017, pag. 4)
Regolamento delegato (UE) 2017/1502 della Commissione	
Regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1)
Regolamento delegato (UE) n. 205/2012 della Commissione	(GU L 072 del 10.3.2012, pag. 2)
Regolamento (UE) n. 253/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 084 del 20.3.2014, pag. 38)
Regolamento delegato (UE) n. 404/2014 della Commissione	(GU L 121 del 24.4.2014, pag. 1)
Regolamento delegato (UE) 2017/748 della Commissione	(GU L 113 del 29.4.2017, pag. 9) (GU L 219 del 25.8.2017, pag. 1)
Regolamento delegato (UE) 2017/1499 della Commissione	

ALLEGATO V

TAVOLA DI CONCORDANZA

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
Articolo 1, primo comma	Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1
Articolo 1, secondo comma	Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 1, paragrafo 2
Articolo 1, terzo comma	–	Articolo 1, paragrafo 3
–	–	Articolo 1, paragrafo 4
Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafo 1
Articolo 2, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 2
Articolo 2, paragrafo 3	Articolo 2, paragrafo 3	Articolo 2, paragrafo 3
Articolo 2, paragrafo 4	Articolo 2, paragrafo 4	Articolo 2, paragrafo 4
Articolo 3, paragrafo 1, frase introduttiva	Articolo 3, paragrafo 1, frase introduttiva	Articolo 3, paragrafo 1, frase introduttiva
Articolo 3, paragrafo 1, lettere a) e b)	Articolo 3, paragrafo 1, lettere a) e b)	Articolo 3, paragrafo 1, lettere a) e b)
–	Articolo 3, paragrafo 1, lettere c), d) ed e)	Articolo 3, paragrafo 1, lettere c), d) ed e)
Articolo 3, paragrafo 1, lettere c) e d)	Articolo 3, paragrafo 1, lettere f) e g)	Articolo 3, paragrafo 1, lettere f) e g)
Articolo 3, paragrafo 1, lettera e)	Articolo 3, par. 1, lettera j)	–
Articolo 3, paragrafo 1, lettere f) e g)	Articolo 3, paragrafo 1, lettere h) e i)	Articolo 3, paragrafo 1, lettere h) e i)
–	–	Articolo 3, par. 1, lettere j), k) e l)
Articolo 3, paragrafo 1, lettera k)	–	–
Articolo 3, paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 2
Articolo 4, paragrafo 1	–	–

–	–	Articolo 4, paragrafo 1, frase introduttiva
–	–	Articolo 4, paragrafo 1, lettera a)
–	Articolo 4, primo comma	Articolo 4, paragrafo 1, lettera b)
–	–	Articolo 4, paragrafo 1, lettera c)
–	Articolo 4, secondo comma	Articolo 4, paragrafo 2
Articolo 4, secondo comma	Articolo 4, terzo comma	Articolo 4, paragrafo 3
Articolo 5	Articolo 5	–
Articolo 5 bis	–	Articolo 5
Articolo 6	Articolo 6	–
Articolo 7, paragrafo 1	Articolo 7, paragrafo 1	Articolo 6, paragrafo 1
Articolo 7, paragrafo 2, lettere a), b) e c)	Articolo 7, paragrafo 2, lettere a), b) e c)	Articolo 6, paragrafo 2, lettere a), b) e c)
–	–	Articolo 6, paragrafo 2, lettera d)
Articolo 7, paragrafo 3	Articolo 7, paragrafo 3	Articolo 6, paragrafo 3
Articolo 7, paragrafo 4	Articolo 7, paragrafo 4	Articolo 6, paragrafo 4
Articolo 7, paragrafo 5	Articolo 7, paragrafo 5	Articolo 6, paragrafo 5
Articolo 7, paragrafo 6	Articolo 7, paragrafo 6	Articolo 6, paragrafo 6
Articolo 7, paragrafo 7	Articolo 7, paragrafo 7	Articolo 6, paragrafo 7
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 7, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 7, paragrafo 2
Articolo 8, paragrafo 3	Articolo 8, paragrafo 3	Articolo 7, paragrafo 3
Articolo 8, paragrafo 4, primo e secondo comma	Articolo 8, paragrafo 4, primo e secondo comma	Articolo 7, paragrafo 4, primo e secondo comma

Articolo 8, paragrafo 4, terzo comma	–	Articolo 7, paragrafo 4, terzo comma
Articolo 8, paragrafo 5, primo comma	Articolo 8, paragrafo 5	Articolo 7, paragrafo 5, primo comma
Articolo 8, paragrafo 5, secondo comma	Articolo 8, paragrafo 6	–
Articolo 8, paragrafo 6	Articolo 8, paragrafo 7	–
Articolo 8, paragrafo 7	–	Articolo 7, paragrafo 6, primo comma
–	–	Articolo 7, paragrafo 6, secondo comma
–	Articolo 8, paragrafo 8	–
Articolo 8, paragrafo 8	–	–
Articolo 8, paragrafo 9	Articolo 8, paragrafo 9	Articolo 7, paragrafo 7
–	–	Articolo 7, paragrafo 8
–	Articolo 8, paragrafo 10	Articolo 7, paragrafo 9
Articolo 9, paragrafo 1	Articolo 9, paragrafo 1	Articolo 8, paragrafo 1
Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, frase introduttiva	Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, frase introduttiva	Articolo 8, paragrafo 2
Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, lettera a)	Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, lettera a)	–
Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, lettera b)	Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, lettera b)	Articolo 8, paragrafo 2
Articolo 9, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 9, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 8, paragrafo 2, secondo comma
Articolo 9, paragrafo 3	Articolo 9, paragrafo 3	Articolo 8, paragrafo 3
Articolo 9, paragrafo 4	Articolo 9, paragrafo 4	Articolo 8, paragrafo 4
Articolo 10, paragrafo 1, frase introduttiva	Articolo 10, paragrafo 1, frase introduttiva	Articolo 9, paragrafo 1, frase introduttiva

Articolo 10, paragrafo 1, lettere a), b), c), d) ed e)	Articolo 10, paragrafo 1, lettere a), b), c), d) ed e)	Articolo 9, paragrafo 1, lettere a), b), c), d) ed e)
–	–	Articolo 9, paragrafo 1, lettera f)
Articolo 10, paragrafo 2	Articolo 10, paragrafo 2	Articolo 9, paragrafo 2
Articolo 11, paragrafo 1	Articolo 11, paragrafo 1	Articolo 10, paragrafo 1
Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 10, paragrafo 2
Articolo 11, paragrafo 3	Articolo 11, paragrafo 3	Articolo 10, paragrafo 3
Articolo 11, paragrafo 4, primo comma	–	Articolo 10, paragrafo 4, primo comma
Articolo 11, paragrafo 4, secondo comma, frase introduttiva	–	Articolo 10, paragrafo 4, secondo comma, frase introduttiva
Articolo 11, paragrafo 4, secondo comma, lettera a)	–	Articolo 10, paragrafo 4, secondo comma, lettera a)
Articolo 11, paragrafo 4, secondo comma, lettera b)	–	–
Articolo 11, paragrafo 4, secondo comma, lettera c)	–	Articolo 10, paragrafo 4, secondo comma, lettera b)
Articolo 11, paragrafo 4, terzo e quarto comma	–	Articolo 10, paragrafo 4, terzo e quarto comma
Articolo 11, paragrafo 5	Articolo 11, paragrafo 4	Articolo 10, paragrafo 5
Articolo 11, paragrafo 6	Articolo 11, paragrafo 5	Articolo 10, paragrafo 6
Articolo 11, paragrafo 7	Articolo 11, paragrafo 6	Articolo 10, paragrafo 7
Articolo 11, paragrafo 8	Articolo 11, paragrafo 7	Articolo 10, paragrafo 8
Articolo 11, paragrafo 9	Articolo 11, paragrafo 8	Articolo 10, paragrafo 9
Articolo 12, paragrafo 1, primo comma	Articolo 12, paragrafo 1, primo comma	Articolo 11, paragrafo 1, primo comma
Articolo 12, paragrafo 1, secondo comma	–	Articolo 11, paragrafo 1, secondo comma

Articolo 12, paragrafo 1, terzo comma	Articolo 12, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 11, paragrafo 1, terzo comma
–	–	Articolo 11, paragrafo 1, quarto comma
Articolo 12, paragrafo 2	Articolo 12, paragrafo 2	Articolo 11, paragrafo 2
Articolo 12, paragrafo 3	Articolo 12, paragrafo 3	Articolo 11, paragrafo 3
Articolo 12, paragrafo 4	Articolo 12, paragrafo 4	Articolo 11, paragrafo 4
–	–	Articolo 12, paragrafo 1
–	–	Articolo 12, paragrafo 2
–	–	Articolo 12, paragrafo 3
Articolo 13, paragrafo 1	–	–
–	–	Articolo 13, titolo
–	–	Articolo 13, paragrafo 1, primo comma, frase introduttiva
Articolo 13, paragrafo 2, primo comma	–	Articolo 13, paragrafo 1, lettera a)
–	Articolo 13, paragrafo 2	Articolo 13, paragrafo 1, lettera b)
		Articolo 13, paragrafo 1, lettere c) e d)
Articolo 13, paragrafo 2, secondo comma	–	–
Articolo 13, paragrafo 2, terzo comma	–	Articolo 13, paragrafo 2
–	Articolo 13, paragrafo 1	Articolo 14, paragrafo 1
–	Articolo 13, paragrafo 4	–
–	Articolo 13, paragrafo 5	–
Articolo 13, paragrafo 3	Articolo 13, paragrafo 6	Articolo 14, paragrafo 2
Articolo 13, paragrafo 4	–	–
Articolo 13, paragrafo 5	–	–

Articolo 13, paragrafo 6	Articolo 13, paragrafo 3	–
Articolo 13, paragrafo 7	–	Articolo 14, paragrafo 3
Articolo 14, paragrafo 1	Articolo 14, paragrafo 1	Articolo 15, paragrafo 1
Articolo 14, paragrafo 2	Articolo 14, paragrafo 2	Articolo 15, paragrafo 2
Articolo 14, paragrafo 3	Articolo 14, paragrafo 3	Articolo 15, paragrafo 3
Articolo 14 bis, paragrafo 1	Articolo 15, paragrafo 3	Articolo 16, paragrafo 1
Articolo 14 bis, paragrafo 2	Articolo 15, paragrafo 1	Articolo 16, paragrafo 2
Articolo 14 bis, paragrafo 3	Articolo 16	Articolo 16, paragrafo 3
Articolo 14 bis, paragrafo 4	Articolo 15, paragrafo 2	–
Articolo 14 bis, paragrafo 5	Articolo 17	–
–	–	Articolo 17
Articolo 15	–	Articolo 17
Articolo 16	Articolo 18	Articolo 18
Allegato I	–	Allegato I, parte A
–	Allegato I	Allegato I, parte B
Allegato II, parte A	–	Allegato II, parte A
Allegato II, parte B	–	–
Allegato VI, parte C	–	Allegato II, parte B
–	Allegato II	ALLEGATO III
–	–	Allegato IV
–	–	Allegato V