Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►B REGOLAMENTO (UE) N. 510/2011 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

dell'11 maggio 2011

che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli leggeri

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**M1**	Regolamento delegato (UE) n. 205/2012 della Commissione del 6 gennaio 2012	L 72	2	10.3.2012

Rettificato da:

►**C1** Rettifica, GU L 106 del 16.4.2013, pag. 14 (205/2012)

▼B

REGOLAMENTO (UE) N. 510/2011 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

dell'11 maggio 2011

che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli leggeri

(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,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ([1]),

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ([2]),

considerando quanto segue:

(1) La convenzione quadro delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici, approvata a nome della Comunità europea con decisione 94/69/CE del Consiglio ([3]) mira a stabilizzare le concentrazioni di gas serra nell'atmosfera a un livello tale da prevenire qualsiasi pericolosa interferenza delle attività umane sul sistema climatico. Per conseguire tale obiettivo la temperatura superficiale media annua del pianeta non dovrebbe superare di oltre 2 gradi Celsius i livelli del periodo pre-industriale. Il quarto rapporto di valutazione del gruppo intergovernativo di esperti sul cambiamento climatico dell'ONU (IPCC) mostra che, per conseguire tale obiettivo, le emissioni globali di gas serra devono raggiungere il massimo entro il 2020. Il Consiglio europeo dell'8-9 marzo 2007 si è impegnato risolutamente ad abbattere le emissioni complessive di gas serra della Comunità di almeno il 20 % entro il 2020 rispetto al 1990 e del 30 % se altri paesi sviluppati s'impegnano a realizzare riduzioni comparabili e se i paesi in via di sviluppo economicamente più avanzati contribuiranno adeguatamente in funzione delle proprie capacità.

(2) Nel 2009 la Commissione ha ultimato la revisione della strategia dell'Unione per lo sviluppo sostenibile, concentrandosi sui problemi più urgenti al riguardo, quali i trasporti, il cambiamento climatico, la salute pubblica e la conservazione dell'energia.

(3) Per ottenere le riduzioni delle emissioni necessarie, è opportuno mettere in atto politiche e misure a livello nazionale e a livello dell'Unione in tutti i settori dell'economia dell'Unione e non soltanto nei settori dell'industria e dell'energia. La decisione n. 406/2009/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, concernente gli sforzi degli Stati membri per

([1]) GU C 44 dell'11.2.2011, pag. 157.
([2]) Posizione del Parlamento europeo del 15 febbraio 2011 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 31 marzo 2011.
([3]) GU L 33 del 7.2.1994, pag. 11.

▼B

ridurre le emissioni dei gas a effetto serra al fine di adempiere agli impegni della Comunità in materia di riduzione delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2020 ([1]) stabilisce una riduzione media del 10 % rispetto ai livelli del 2005 nei settori che non rientrano nel sistema dell'Unione europea per lo scambio di quote di emissione istituito dalla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità ([2]), compresi i trasporti su strada. Il trasporto su strada è la seconda fonte di emissioni di gas serra nell'Unione ed è un settore in cui le emissioni continuano a crescere, comprese quelle prodotte dai veicoli commerciali leggeri. Se le emissioni del trasporto su strada dovessero continuare ad aumentare, metterebbero in serio pericolo gli sforzi compiuti in altri settori ai fini della lotta ai cambiamenti climatici.

(4) Gli obiettivi dell'Unione per i nuovi veicoli stradali offrono ai costruttori una maggiore certezza in termini di pianificazione e una maggiore flessibilità nell'adempimento degli obblighi di riduzione di CO_2 rispetto a quelli che sarebbero offerti attraverso obiettivi di riduzione distinti stabiliti a livello nazionale. Nella fissazione dei livelli di emissione occorre tener conto delle implicazioni per i mercati e per la competitività dei costruttori, dei costi diretti e indiretti gravanti sulle imprese e dei benefici che si ottengono in termini di promozione dell'innovazione e di riduzione del consumo energetico e dei costi del carburante.

(5) Per promuovere la competitività dell'industria automobilistica europea, si dovrebbe ricorrere a sistemi di incentivazione quali il riconoscimento delle eco-innovazioni e la concessione di supercrediti.

(6) Nella sue comunicazioni del 7 febbraio 2007 dal titolo «Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri» e «Quadro normativo competitivo nel settore automobilistico per il XXI secolo (CARS 21)» la Commissione sottolineava che, in assenza di altri provvedimenti, non sarebbe stato possibile raggiungere entro il 2012 l'obiettivo comunitario di 120 g CO_2/km per le autovetture nuove.

(7) Le due comunicazioni proponevano l'adozione di un approccio integrato per conseguire l'obiettivo comunitario medio di emissione di 120 g CO_2/km per le autovetture nuove e per i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nella Comunità entro il 2012 grazie ad un quadro normativo incentrato sulla riduzione obbligatoria delle emissioni di CO_2, al fine di raggiungere l'obiettivo di 130 g CO_2/km in media per il nuovo parco auto grazie ai miglioramenti tecnologici apportati ai motori dei veicoli e un ulteriore abbattimento di 10 g CO_2/km, o equivalente ove tecnicamente necessario, con miglioramenti tecnologici di altra natura, compreso il miglioramento del consumo di carburante dei veicoli commerciali leggeri.

([1]) GU L 140 del 5.6.2009, pag. 136.
([2]) GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32.

▼B

(8) Le disposizioni finalizzate ad attuare l'obiettivo di emissione dei veicoli commerciali leggeri dovrebbero essere compatibili con il quadro legislativo volto a realizzare gli obiettivi riguardanti le emissioni delle autovetture nuove di cui al regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli leggeri ([1]).

(9) È opportuno che il quadro normativo per attuare l'obiettivo medio di emissione di veicoli commerciali leggeri nuovi 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. Tale quadro dovrebbe essere compatibile con la finalità generale del conseguimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni dell'Unione e dovrebbe essere integrato da altri strumenti maggiormente connessi all'uso, come la differenziazione delle imposte sulle automobili e sull'energia o provvedimenti finalizzati a limitare la velocità dei veicoli commerciali leggeri.

(10) Per salvaguardare la diversità del mercato dei veicoli commerciali leggeri e la capacità di soddisfare le differenti esigenze dei consumatori, è opportuno definire gli obiettivi di emissione di CO_2 dei veicoli commerciali leggeri conformemente all'utilità del veicolo su base lineare. Un parametro opportuno per descrivere l'utilità è la massa, che offre una correlazione con le emissioni attuali e può quindi consentire di fissare obiettivi più realistici e neutri sotto il profilo della concorrenza. Inoltre, i dati sulla massa sono facilmente reperibili. È opportuno raccogliere dati su parametri alternativi di utilità, come l'impronta (ottenuta moltiplicando la carreggiata media per il passo) e il carico utile, onde facilitare valutazioni a lungo termine dell'approccio fondato sull'utilità.

(11) Il presente regolamento promuove attivamente l'eco-innovazione e tiene conto della futura evoluzione tecnologica che può promuovere la competitività a lungo termine dell'industria automobilistica europea e creare un maggior numero di posti di lavoro qualificati. Al fine di valutare sistematicamente i miglioramenti apportati dalle eco-innovazioni in termini di emissioni, la Commissione dovrebbe vagliare la possibilità di includere misure di eco-innovazione nella revisione delle procedure di prova di cui all'articolo 14, paragrafo 3, del 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 ([2]), tenendo conto degli impatti tecnici ed economici di tale inclusione.

([1]) GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.
([2]) GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.

▼B

(12) La direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 1999, relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO_2 da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove [1] dispone già che la documentazione promozionale delle autovetture fornisca agli utenti finali i valori ufficiali relativi al consumo di carburante e alle emissioni di CO_2 del veicolo. Nella sua raccomandazione 2003/217/CE, del 26 marzo 2003, sull'applicazione ad altri mezzi delle disposizioni della direttiva 1999/94/CE concernenti il materiale promozionale [2], la Commissione ha ritenuto che questa disposizione si applicasse anche alla pubblicità. L'ambito di applicazione della direttiva 1999/94/CE dovrebbe pertanto essere esteso ai veicoli commerciali leggeri, in modo che la pubblicità di qualunque veicolo di tale categoria debba fornire agli utenti finali i valori ufficiali relativi alle emissioni di CO_2 e al consumo ufficiale di carburante del veicolo ove siano date informazioni in materia di energia o di prezzo, al più tardi entro il 2014.

(13) Tenendo conto dei costi molto elevati connessi alla ricerca, allo sviluppo e alla produzione per unità delle prime generazioni di tecnologie per veicoli a bassissime emissioni di carbonio da commercializzare dopo l'entrata in vigore del presente regolamento, quest'ultimo intende accelerare e agevolare, in via temporanea, il processo di immissione sul mercato dell'Unione di veicoli a emissioni di carbonio estremamente ridotte nelle fasi iniziali della commercializzazione.

(14) L'uso di taluni carburanti alternativi può offrire significative riduzioni di CO_2 calcolato «dal pozzo alla ruota». Il presente regolamento prevede pertanto specifiche disposizioni volte a promuovere l'ulteriore utilizzo di taluni veicoli a carburante alternativo nel mercato dell'Unione.

(15) Al più tardi entro il 1º gennaio 2012 e al fine di migliorare la raccolta dei dati sul consumo di carburante e la misurazione di tale consumo, la Commissione dovrebbe valutare se modificare la normativa in materia, allo scopo di inserirvi l'obbligo per i costruttori che chiedono l'omologazione per i veicoli della categoria N_1, come definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli [3], di equipaggiare ciascun veicolo di un indicatore del consumo di carburante.

(16) Per garantire la coerenza con il regolamento (CE) n. 443/2009 ed evitare abusi, l'obiettivo dovrebbe essere applicato ai veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati per la prima volta nell'Unione e che non sono stati precedentemente immatricolati al di fuori dell'Unione se non per brevi periodi.

[1] GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16.
[2] GU L 82 del 29.3.2003, pag. 33.
[3] GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

▼B

(17) 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.

(18) È opportuno che i costruttori dispongano di una certa flessibilità nel decidere come conseguire gli obiettivi definiti dal presente regolamento e siano autorizzati a calcolare la media delle emissioni sull'intero parco veicoli nuovo piuttosto che a rispettare gli obiettivi in materia di CO_2 per ogni singolo veicolo. I costruttori dovrebbero pertanto essere tenuti a garantire che le emissioni specifiche medie di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione di cui sono responsabili non superino la media degli obiettivi di emissione per tali veicoli. Questo requisito dovrebbe essere introdotto gradualmente fra il 2014 e il 2017 per agevolarne l'introduzione. Le date sono coerenti con i tempi necessari e con la durata del periodo d'introduzione progressiva stabilite nel regolamento (CE) n. 443/2009.

(19) Per garantire che gli obiettivi rispecchino le specificità dei costruttori di piccoli dimensioni e di nicchia e siano coerenti con il potenziale di riduzione delle emissioni dei costruttori medesimi, è opportuno fissare per i costruttori in questione obiettivi di riduzione delle emissioni alternativi che tengano conto del potenziale tecnologico dei veicoli di un determinato costruttore al fine di ridurre le loro emissioni specifiche di CO_2, coerentemente con le caratteristiche dei segmenti di mercato interessati. Tale deroga dovrebbe essere inclusa nella revisione degli obiettivi per le emissioni specifiche di cui all'allegato I, da completare entro l'inizio del 2013.

(20) La strategia dell'Unione per ridurre le emissioni di CO_2 delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri ha istituito un approccio integrato al fine di conseguire l'obiettivo dell'Unione di 120 g CO_2/km entro il 2012 e presenta allo stesso tempo una visione a più lungo termine per l'ulteriore riduzione delle emissioni. Il regolamento (CE) n. 443/2009 ribadisce questa visione a più lungo termine definendo come obiettivo per le emissioni medie del nuovo parco auto il valore di 95 g CO_2/km. Per assicurare la compatibilità con tale approccio e garantire certezza all'industria ai fini della programmazione, è opportuno fissare un obiettivo a lungo termine per le emissioni specifiche di CO_2 dei veicoli commerciali leggeri per il 2020.

(21) Per garantire la flessibilità al fine di conseguire gli obiettivi di emissione fissati dal presente regolamento i costruttori possono decidere di costituire un raggruppamento su base aperta, trasparente e non discriminatoria. Quando viene costituito un raggruppamento, gli obiettivi dei singoli costruttori dovrebbero essere sostituiti da un obiettivo comune per il raggruppamento che dovrebbe essere conseguito collettivamente dai suoi membri.

(22) Le emissioni specifiche di CO_2 dei veicoli completati dovrebbero essere attribuite al costruttore del veicolo di base.

▼B

(23) Per garantire la rappresentatività dei valori relativi alle emissioni di CO_2 e al consumo di carburante dei veicoli completati, la Commissione dovrebbe procedere con una procedura specifica e considerare, se opportuno, il riesame della normativa in materia di omologazione.

(24) Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi di cui al presente regolamento è necessario un solido meccanismo di controllo.

(25) Le emissioni specifiche di CO_2 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 sistema, è opportuno che il rispetto sia valutato facendo riferimento ai dati sulle immatricolazioni dei veicoli nuovi 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.

(26) In base alla direttiva 2007/46/CE i costruttori hanno l'obbligo di rilasciare un certificato di conformità per ogni veicolo commerciale leggero nuovo e gli Stati membri consentono l'immatricolazione e la messa in circolazione di un veicolo commerciale leggero nuovo soltanto se questo è accompagnato da un certificato di conformità valido. I dati raccolti dagli Stati membri dovrebbero essere coerenti con il certificato di conformità rilasciato dal costruttore per il veicolo commerciale leggero nuovo ed essere basati esclusivamente su tale documento. È opportuno creare una banca dati standard dell'Unione per i dati relativi al certificato di conformità. Questa dovrebbe essere utilizzata come unico riferimento per consentire agli Stati membri di conservare più facilmente i propri dati di immatricolazione in caso di nuove immatricolazioni.

(27) 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 CO_2 superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni in eccesso per ogni anno civile a partire dal 1º gennaio 2014. Occorre modulare tale indennità in funzione del grado di scostamento dei costruttori rispetto al loro obiettivo. A fini di coerenza, il meccanismo delle indennità dovrebbe essere analogo a quello definito nel regolamento (CE) n. 443/2009. Le indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere considerate quali entrate del bilancio generale dell'Unione europea.

(28) 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.

▼B

(29) Il presente regolamento dovrebbe lasciare impregiudicata la piena applicazione delle regole dell'Unione in materia di concorrenza.

(30) Dovrebbero essere vagliate nuove modalità per il raggiungimento dell'obiettivo a lungo termine, in particolare per quanto riguarda la pendenza della curva, il parametro di utilità e l'indennità per le emissioni in eccesso.

(31) La velocità dei veicoli stradali incide profondamente sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO_2. Inoltre, in assenza di limiti di velocità per i veicoli commerciali leggeri, è possibile che la velocità massima costituisca un elemento di concorrenza che potrebbe tradursi in un sovradimensionamento delle unità motrici con le perdite di efficienza che ne conseguono alle velocità più basse. È pertanto opportuno valutare la possibilità di ampliare il campo di applicazione della direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità ([1]) al fine di includervi i veicoli commerciali leggeri di cui al presente regolamento.

(32) Al fine di garantire modalità di esecuzione uniformi del presente regolamento dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione, in particolare per l'adozione di norme dettagliate sul monitoraggio e sulla comunicazione delle emissioni medie, e l'applicazione dei requisiti di cui all'allegato II, segnatamente sulla raccolta, la registrazione, la presentazione, la trasmissione, il calcolo e la comunicazione dei dati sulle emissioni medie, nonché per l'adozione di modalità dettagliate per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso e di disposizioni dettagliate per la procedura per l'approvazione di tecnologie innovative. Tali competenze di esecuzione dovrebbero essere esercitate conformemente al 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 ([2]).

(33) La Commissione dovrebbe avere il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 290 TFUE per modificare gli obblighi in materia di monitoraggio e comunicazione dei dati di cui all'allegato II alla luce dell'esperienza acquisita nell'applicazione del presente regolamento, adeguare il valore M_0 di cui all'allegato I alla massa media dei veicoli commerciali leggeri nuovi dei tre precedenti anni civili, stabilire disposizioni relative all'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe, il contenuto delle domande di deroga e il contenuto e alla valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO_2, nonché adeguare le formule di cui all'allegato I affinché tengano conto di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO_2. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche presso esperti.

([1]) GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27.
([2]) GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

▼B

(34) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, cioè la definizione di requisiti per i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 dei veicoli commerciali leggeri nuovi, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri e può dunque, 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,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e finalità

1. Il presente regolamento stabilisce i requisiti per i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO_2 dei veicoli commerciali leggeri nuovi. Il presente regolamento fissa il livello medio delle emissioni di CO_2 dei veicoli commerciali leggeri nuovi a 175 g CO_2/km, misurato a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione, da conseguire mediante miglioramenti tecnologici apportati ai veicoli e tecnologie innovative.

2. A decorrere dal 2020 il presente regolamento fissa un obiettivo di 147 g CO_2/km per le emissioni medie dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione, a condizione che risulti fattibile, secondo quanto indicato all'articolo 13, paragrafo 1.

Articolo 2

Ambito d'applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore di categoria N_1 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 N_1 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.

Articolo 3

Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:

a) «emissioni specifiche medie di CO_2», per il costruttore, la media delle emissioni specifiche di CO_2 di tutti i veicoli commerciali leggeri che produce;

▼B

b) «certificato di conformità», il certificato di cui all'articolo 18 della direttiva 2007/46/CE;

c) «veicolo completato», veicolo 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 che non deve essere completato per essere conforme alle pertinenti prescrizioni tecniche della direttiva 2007/46/CE;

e) «veicolo di base», qualsiasi veicolo 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», la massa del veicolo 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 CO_2», le emissioni di un veicolo commerciale leggero misurate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e indicate come emissioni massiche di CO_2 (ciclo misto) nel certificato di conformità del veicolo completo o completato;

i) «obiettivo per le emissioni specifiche», per il costruttore, la media delle emissioni specifiche indicative di CO_2 di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi che produce, determinata ai sensi dell'allegato I o, qualora il costruttore benefici di una deroga ai sensi dell'articolo 11, l'obiettivo di emissioni specifiche stabilito in forza della deroga;

j) «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;

k) «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 al costruttore, 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

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 alla lettera 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

Per l'anno civile che ha inizio il 1º gennaio 2014, e per ogni anno civile successivo, ogni costruttore di veicoli commerciali leggeri provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO_2 dei propri veicoli non superino l'obiettivo per le emissioni specifiche determinato a norma dell'allegato I o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 11, a norma di detta deroga.

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 CO_2.

Al fine di determinare le emissioni specifiche medie di CO_2 di ogni costruttore, sono prese in considerazione le seguenti percentuali di veicoli commerciali leggeri nuovi di ogni costruttore immatricolati nell'anno di riferimento:

— 70 % nel 2014,

— 75 % nel 2015,

— 80 % nel 2016,

— 100 % a partire dal 2017.

Articolo 5

Supercrediti

Per calcolare le emissioni specifiche medie di CO_2, ogni veicolo commerciale leggero nuovo con emissioni specifiche di CO_2 inferiori a 50 g CO_2/km conta come:

— 3,5 veicoli commerciali leggeri nel 2014,

— 3,5 veicoli commerciali leggeri nel 2015,

— 2,5 veicoli commerciali leggeri nel 2016,

— 1,5 veicoli commerciali leggeri nel 2017, e

— 1 veicolo commerciale leggero a partire dal 2018.

▼B

Per tutta la durata del regime di supercrediti, il numero massimo di veicoli commerciali leggeri nuovi, con emissioni specifiche di CO_2 inferiori a 50 g CO_2/km, di cui tener conto nell'applicare i coefficienti di cui al primo comma non deve superare 25 000 veicoli commerciali leggeri per costruttore.

Articolo 6

Obiettivo di emissioni specifiche per i veicoli commerciali leggeri alimentati da carburante alternativo

Ai fini della determinazione del rispetto, da parte un costruttore, dell'obiettivo di emissioni specifiche di cui all'articolo 4, le emissioni specifiche di CO_2 di ciascun veicolo commerciale leggero costruito in modo da poter essere alimentato con una miscela di benzina con l'85 % di bioetanolo («E85») e conforme alla pertinente legislazione dell'Unione o alle norme tecniche europee, sono ridotte del 5 % entro il 31 dicembre 2015 in riconoscimento delle maggiori capacità tecnologiche e di riduzione delle emissioni connesse all'utilizzo di biocarburanti. Tale riduzione si applica unicamente se almeno il 30 % delle stazioni di servizio dello Stato membro in cui il veicolo commerciale leggero è immatricolato fornisce questo tipo di carburante alternativo conforme ai criteri di sostenibilità per i biocarburanti previsti dalla pertinente normativa dell'Unione.

Articolo 7

Raggruppamento

1. I costruttori di veicoli commerciali leggeri nuovi, ad eccezione di quelli che beneficiano della deroga di cui all'articolo 11, possono costituire un raggruppamento al fine di adempiere agli obblighi fissati all'articolo 4.

2. L'accordo per la costituzione di un raggruppamento può riguardare uno o più anni civili, a condizione che la durata complessiva di ciascun accordo non sia superiore a cinque anni civili, e deve essere concluso entro il 31 dicembre del primo anno civile per il quale è previsto il raggruppamento delle emissioni. I costruttori che costituiscono un raggruppamento trasmettono alla Commissione le seguenti informazioni:

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 9, 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).

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 9, 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

▼B

tale variazione possa incidere sulla sua idoneità a rispettare gli obblighi di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 9, 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 CO_2;

b) obiettivo per le emissioni specifiche;

c) numero totale di veicoli immatricolati.

6. Il paragrafo 5 non si applica quando tutti i costruttori membri di un raggruppamento sono parte dello stesso gruppo di costruttori collegati.

7. Salvo in caso di comunicazione a norma del paragrafo 3, i costruttori che fanno parte di un raggruppamento per il quale sono state trasmesse informazioni alla Commissione sono considerati alla stregua di un unico costruttore ai fini dell'adempimento dei loro obblighi ai sensi dell'articolo 4. Le informazioni sul monitoraggio e la comunicazione saranno registrate, comunicate e rese disponibili nel registro centralizzato di cui all'articolo 8, paragrafo 4, per i singoli costruttori nonché per eventuali raggruppamenti.

Articolo 8

Monitoraggio e comunicazione delle emissioni medie

1. Per l'anno civile che ha inizio il 1º gennaio 2012, e per ogni anno civile successivo, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nel suo territorio a norma dell'allegato II, 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.

2. Entro il 28 febbraio di ogni anno, a partire dal 2013, ciascuno Stato membro predispone e invia alla Commissione le informazioni di cui all'allegato II, parte B, relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato nell'allegato II, 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; tale registro è pubblico. Entro il 30 giugno 2013, e successivamente ogni anno, la Commissione calcola in via provvisoria per ogni costruttore:

a) le emissioni specifiche medie di CO_2 prodotte nel precedente anno civile;

▼B

b) l'obiettivo per le emissioni specifiche dell'anno civile precedente;

c) la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO_2 dell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quello stesso anno.

La Commissione comunica ad ogni costruttore il calcolo provvisorio che lo riguarda. Tra i dati comunicati figurano i dati per ogni Stato membro riguardanti il numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati e le relative emissioni specifiche di CO_2.

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.

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

7. Se, in base ai calcoli di cui al paragrafo 5 relativi agli anni civili 2012 e 2013, alla Commissione risulta che le emissioni specifiche medie di CO_2 di un costruttore abbiano superato l'obiettivo per le emissioni specifiche, essa ne informa il costruttore.

8. In ciascuno Stato membro l'autorità competente per il rilevamento e la comunicazione dei dati risultanti dal monitoraggio a norma del presente regolamento è l'autorità designata ai sensi dell'articolo 8, paragrafo 7, del regolamento (CE) n. 443/2009.

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

Al fine di tener conto dell'esperienza acquisita nell'applicazione del presente regolamento, la Commissione può modificare l'allegato II mediante atti delegati conformemente all'articolo 15, e alle condizioni di cui agli articoli 16 e 17.

10. Gli Stati membri inoltre, in conformità del presente articolo, raccolgono e trasmettono i dati relativi all'immatricolazione di veicoli di categoria M_2 e N_2 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 9

Indennità per le emissioni in eccesso

1. Per il periodo dal 1º gennaio al 31 dicembre 2014 e per ogni anno civile successivo per il quale le emissioni specifiche medie di CO_2 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.

▼B

2. L'indennità di cui al paragrafo 1 è calcolata secondo le seguenti formule:

a) dal 2014 al 2018:

i) per le emissioni in eccesso di oltre 3 g CO_2/km:

[(emissioni in eccesso – 3 g CO_2/km) × 95 EUR + 45 EUR] × numero di veicoli commerciali leggeri nuovi;

ii) per le emissioni in eccesso comprese tra > 2 g CO_2/km e ≤ 3 g CO_2/km:

[(emissioni in eccesso – 2 g CO_2/km) × 25 EUR + 20 EUR] × numero di veicoli commerciali leggeri nuovi;

iii) per le emissioni in eccesso comprese tra > 1 g CO_2/km e ≤ 2 g CO_2/km:

[(emissioni in eccesso – 1 g CO_2/km) × 15 EUR + 5 EUR] × numero di veicoli commerciali leggeri nuovi;

iv) per le emissioni in eccesso ≤ 1 g CO_2/km:

(emissioni in eccesso × 5 EUR) × numero di veicoli commerciali leggeri nuovi;

b) a partire dal 2019:

(emissioni in eccesso × 95 EUR) × numero di veicoli commerciali leggeri nuovi.

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 CO_2 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 CO_2 determinate da tecnologie innovative approvate a norma dell'articolo 12, e

— «numero di veicoli commerciali leggeri nuovi», il numero di veicoli commerciali leggeri nuovi che il costruttore produce e che sono stati immatricolati in quel periodo in base ai criteri di introduzione progressiva di cui all'articolo 4.

3. La Commissione adotta modalità dettagliate per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2.

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

Articolo 10

Pubblicazione dei risultati raggiunti dai costruttori

1. Entro il 31 ottobre del 2013 e successivamente entro il 31 ottobre di ogni anno, la Commissione pubblica un elenco nel quale, per ogni costruttore, vengono indicati:

a) l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile precedente;

▼B

b) le emissioni specifiche medie di CO_2 nell'anno civile precedente;

c) la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO_2 nell'anno civile precedente e l'obiettivo per le emissioni specifiche per quell'anno;

d) le emissioni specifiche medie di CO_2 per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente;

e) la massa media per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente.

2. Dal 31 ottobre 2015, l'elenco pubblicato a norma del paragrafo 1 indica anche se il costruttore ha adempiuto alle disposizioni dell'articolo 4 per l'anno civile precedente.

Articolo 11

Deroghe per determinati costruttori

1. Un costruttore di un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore 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 veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore 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. 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 sui veicoli commerciali leggeri nuovi costruiti, comprese la massa e le relative emissioni specifiche di CO_2; 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 CO_2 e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di veicolo commerciale leggero prodotto.

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

▼B

e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO_2 e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di veicolo commerciale leggero prodotto, la Commissione concede la deroga. La deroga si applica a decorrere dal 1º gennaio dell'anno successivo alla data di concessione della deroga.

4. 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.

5. Qualora ritenga, in base alla notifica di cui al paragrafo 4 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 1º gennaio dell'anno civile successivo e ne informa il costruttore.

6. 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 9.

7. La Commissione adotta disposizioni volte a completare i paragrafi da 1 a 6 del presente articolo relativi, inter alia, all'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe, al contenuto delle domande di deroga nonché al contenuto e alla valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO_2, mediante atti delegati in conformità dell'articolo 15, e alle condizioni di cui agli articoli 16 e 17.

8. Le domande di deroga, comprese le informazioni a supporto della stessa, le notifiche ai sensi del paragrafo 4, le revoche a norma del paragrafo 5 e qualsiasi imposizione di un'indennità per le emissioni in eccesso ai sensi del paragrafo 6 e gli atti adottati a norma del paragrafo 7, sono messi a disposizione del pubblico, fatto salvo il regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione ([1]).

Articolo 12

Innovazioni ecocompatibili

1. Su richiesta di un fornitore o un costruttore, si esaminano i risparmi di CO_2 realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative. Il contributo totale di tali tecnologie intese a ridurre l'obiettivo per le emissioni specifiche di un produttore può giungere ad un massimo di 7 g CO_2/km.

2. La Commissione adotta disposizioni dettagliate in vista di una procedura volta ad approvare tali tecnologie innovative entro il 31 dicembre 2012. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2 del presente regolamento. Tali disposizioni dettagliate sono conformi a quanto disposto dall'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 443/2009 e si basano sui seguenti criteri per le tecnologie innovative:

a) il fornitore o il costruttore deve essere responsabile dei risparmi di CO_2 realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative;

b) le tecnologie innovative devono fornire un contributo comprovato alla riduzione di CO_2;

([1]) GU L 145 del 31.5.2001, pag. 43.

▼B

c) le tecnologie innovative non devono essere interessate dal normale ciclo di prova relativo alla misurazione del CO_2 o dalle disposizioni obbligatorie dovute ad ulteriori misure complementari nel rispetto della riduzione di 10 g CO_2/km di cui all'articolo 1 del regolamento (CE) n. 443/2009 o essere obbligatorie in virtù di altre disposizioni del diritto dell'Unione.

3. Un fornitore o un costruttore che chiede che una misura venga approvata come tecnologia innovativa 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 già approvata, 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 13

Riesame e presentazione di relazioni

1. Entro il 1º gennaio 2013 la Commissione completa una revisione degli obiettivi per le emissioni specifiche di cui all'allegato I e delle deroghe di cui all'articolo 11, con l'obiettivo di definire:

— le modalità per raggiungere in modo efficace sotto il profilo dei costi un obiettivo a lungo termine di 147 g CO_2/km entro l'anno 2020, a condizione che risulti fattibile in base ai risultati della valutazione d'impatto aggiornata, e

— gli aspetti dell'attuazione di detto obiettivo tra cui l'indennità per le emissioni in eccesso.

Sulla base di una tale revisione e della sua valutazione d'impatto, che comprendono una valutazione globale degli effetti sull'industria automobilistica e sulle industrie che da essa dipendono, la Commissione, se del caso, formula una proposta per modificare il presente regolamento, secondo la procedura legislativa ordinaria, nel modo più neutro possibile dal punto di vista della concorrenza, oltre che socialmente equo e sostenibile.

2. Entro il 2014 la Commissione presenta, se del caso, al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta per l'inclusione nel presente regolamento dei veicoli di categoria N_2 e M_2 di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e dei veicoli cui è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007, ai fini del raggiungimento dell'obiettivo a lungo termine a partire dal 2020.

3. Entro il 2014 la Commissione, al termine di una valutazione d'impatto, pubblica una relazione sulla disponibilità di dati relativi all'impronta e al carico utile e sulla loro utilizzazione in quanto parametri di utilità per determinare gli obiettivi per le emissioni specifiche e, se del caso, presenta una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio ai fini della modifica dell'allegato I secondo la procedura legislativa ordinaria.

▼B

4. Entro il 31 dicembre 2011 la Commissione istituisce una procedura che consente di ottenere valori rappresentativi delle emissioni di CO_2, del rendimento energetico dei combustibili e della massa dei veicoli completati, garantendo nel contempo che il costruttore del veicolo di base possa accedere tempestivamente ai dati sulla massa e sulle emissioni specifiche di CO_2 del veicolo completato.

5. Entro il 31 ottobre 2016 e successivamente ogni tre anni, la Commissione modifica l'allegato I mediante atti delegati conformemente all'articolo 15, e alle condizioni di cui agli articoli 16 e 17, al fine di adeguare il dato M_0, ivi riportato, alla massa media dei veicoli commerciali leggeri nuovi nei tre anni civili precedenti.

Tali adeguamenti entrano in vigore per la prima volta il 1º gennaio 2018 e successivamente ogni tre anni.

6. La Commissione include i veicoli commerciali leggeri nel riesame delle procedure di misurazione delle emissioni di CO_2 a norma dell'articolo 13, paragrafo 3, del regolamento (CE) n. 443/2009.

A decorrere dalla data di applicazione della procedura rivista per la misurazione delle emissioni di CO_2, le tecnologie innovative non vengono più approvate secondo la procedura di cui all'articolo 12.

La Commissione include i veicoli commerciali leggeri nel riesame della direttiva 2007/46/CE a norma dell'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 443/2009.

Per tener conto di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO_2, la Commissione adegua le formule di cui all'allegato I mediante atti delegati, conformemente all'articolo 15, e alle condizioni di cui agli articoli 16 e 17.

Articolo 14

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato sui cambiamenti climatici istituito dall'articolo 9 della decisione n. 280/2004/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, relativa ad un meccanismo per monitorare le emissioni di gas a effetto serra nella Comunità e per attuare il protocollo di Kyoto ([1]). Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

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

Articolo 15

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 8, paragrafo 9, secondo comma, all'articolo 11, paragrafo 7, all'articolo 13, paragrafo 5, e all'articolo 13, paragrafo 6, quarto comma, è conferito alla Commissione per un periodo di cinque anni a decorrere da 3 giugno 2011. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi sei mesi prima della fine del periodo di cinque anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio la revochino in conformità dell'articolo 16.

([1]) GU L 49 del 19.2.2004, pag. 1.

▼B

2. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.

3. Il potere conferito alla Commissione di adottare atti delegati è soggetto alle condizioni stabilite agli articoli 16 e 17.

Articolo 16

Revoca della delega

1. La delega di potere di cui di cui all'articolo 8, paragrafo 9, secondo comma, all'articolo 11, paragrafo 7, all'articolo 13, paragrafo 5, e all'articolo 13, paragrafo 6, quarto comma, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio.

2. L'istituzione che ha avviato una procedura interna per decidere l'eventuale revoca di una delega di potere si adopera per informarne l'altra istituzione e la Commissione entro un termine ragionevole prima di prendere la decisione definitiva, specificando i poteri delegati che potrebbero essere oggetto di revoca e gli eventuali motivi della revoca.

3. La decisione di revoca pone fine alla delega del potere ivi specificato. Gli effetti della decisione decorrono immediatamente o da una data successiva ivi specificata. La decisione di revoca non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore. Essa è pubblicata nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Articolo 17

Obiezioni agli atti delegati

1. Il Parlamento europeo o il Consiglio possono sollevare obiezioni ad un atto delegato entro due mesi dalla data di notifica.

Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

2. Se, allo scadere del termine di cui al paragrafo 1, né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni all'atto delegato, esso è pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ed entra in vigore alla data indicata nell'atto medesimo.

L'atto delegato può essere pubblicato nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* ed entrare in vigore prima della scadenza di tale termine se il Parlamento europeo e il Consiglio hanno entrambi informato la Commissione della loro intenzione di non sollevare obiezioni.

3. Se il Parlamento europeo o il Consiglio sollevano obiezioni all'atto delegato entro il termine di cui al paragrafo 1, l'atto non entra in vigore. L'istituzione che solleva obiezioni all'atto delegato ne illustra le ragioni.

Articolo 18

Entrata in vigore

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

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

▼B

ALLEGATO I

OBIETTIVI PER LE EMISSIONI SPECIFICHE DI CO_2

1. Le emissioni specifiche indicative di CO_2 di ciascun veicolo commerciale leggero, misurate in grammi per chilometro, sono determinate con le seguenti formule:

   a) dal 2014 al 2017:

   emissioni specifiche indicative di $CO_2 = 175 + a \times (M - M_0)$

   dove:

   M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

   M_0 = 1 706,0

   a = 0,093;

   b) a decorrere dal 2018:

   emissioni specifiche indicative di $CO_2 = 175 + a \times (M - M_0)$

   dove:

   M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

   M_0 = valore adottato a norma dell'articolo 13, paragrafo 5

   a = 0,093.

2. L'obiettivo per le emissioni specifiche di un costruttore in un determinato anno civile è calcolato come la media delle emissioni specifiche indicative di CO_2 di ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nell'anno civile interessato di cui egli è il costruttore.

▼B

ALLEGATO II

MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI

A. Rilevamento dei dati sui veicoli commerciali leggeri e determinazione delle informazioni sul monitoraggio del CO_2

1. Per l'anno che ha inizio il 1º gennaio 2012 e per ogni anno successivo, ciascuno Stato membro registra, per ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nel suo territorio, i dati seguenti:

   a) costruttore;

   b) tipo, variante e versione;

   c) emissioni specifiche di CO_2 (g/km);

   d) massa (kg);

   e) passo (mm);

   f) carreggiata dell'asse sterzante (mm) e dell'altro asse (mm);

   g) massa massima a pieno carico (in kg) tecnicamente ammissibile a norma dell'allegato III della direttiva 2007/46/CE.

2. ►M1 I dati di cui al punto 1 devono essere ricavati dal certificato di conformità oppure essere coerenti con il certificato di conformità rilasciato dal costruttore del veicolo commerciale leggero cui si riferiscono. Qualora non venga utilizzato il certificato di conformità, gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che la procedura di monitoraggio sia sufficientemente precisa. ◄ Se per un veicolo commerciale leggero il certificato di conformità indica una massa minima e una massa massima, ai fini del presente regolamento gli Stati membri utilizzano solo il valore massimo. Nel caso di veicoli a doppia alimentazione (benzina-gas), i cui certificati di conformità riportano le emissioni specifiche di CO_2 per entrambi i tipi di carburante, gli Stati membri utilizzano solo il valore misurato per il gas.

3. Per l'anno civile che ha inizio il 1º gennaio 2012 e per ogni anno civile successivo, ciascuno Stato membro determina, per ogni costruttore, secondo i metodi descritti nella parte B del presente allegato:

   a) il numero complessivo di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel loro territorio;

▼M1

   b) Il numero di veicoli commerciali leggeri nuovi che presentano valori per ciascuno dei seguenti parametri:

      i) emissioni di CO_2;

      ii) massa;

      iii) interasse;

      iv) carreggiata dell'asse sterzante;

      v) carreggiata dell'altro asse;

▼B

   d) per ciascuna versione di ciascuna variante di ciascun tipo di veicolo commerciale leggero nuovo:

      i) il numero complessivo di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel suo territorio, secondo quanto indicato nella parte B, punto 4, del presente allegato;

      ii) le emissioni specifiche di CO_2;

      iii) la massa;

▼M1

iv) massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;

v) interasse;

vi) carreggiata dell'asse sterzante;

vii) carreggiata dell'altro asse.

▼B

B. Metodologia per accertare i dati di monitoraggio delle emissioni di CO_2 prodotte dai veicoli commerciali leggeri nuovi

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

1. Numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati (N)

Gli Stati membri determinano il numero di veicoli commerciali leggeri nuovi (N) immatricolati nel loro territorio nell'anno di monitoraggio interessato, (N).

▼M1

_____

▼B

4. Distribuzione dei veicoli commerciali leggeri nuovi per versione

Per ciascuna versione di ciascuna variante di ciascun tipo di veicolo commerciale leggero nuovo, è necessario registrare il numero di veicoli di nuova immatricolazione, la massa dei veicoli, le emissioni specifiche di CO_2, il passo, la carreggiata e la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile del veicolo.

▼M1

_____

▼B

7. Veicoli completati

Nel caso di veicoli costruiti in più fasi, le emissioni specifiche di CO_2 dei veicoli completati sono attribuite al costruttore del veicolo di base.

Onde garantire la rappresentatività dei valori delle emissioni di CO_2, 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 riesamina la pertinente normativa in materia di omologazione entro il 31 dicembre 2011, apportandovi le necessarie modifiche.

Nel definire tale procedura, la Commissione stabilisce eventualmente le modalità di monitoraggio del valore della massa e di emissione di CO_2, sulla base di una tabella di valori di emissione di CO_2 corrispondenti a diverse categorie di peso inerziale finale o sulla base di un solo valore di emissione di CO_2 derivante dalla massa del veicolo di base unitamente a una massa aggiunta standard differenziata per classe N_1. In quest'ultimo caso, tale massa sarebbe utilizzata anche per la parte C del presente allegato.

La Commissione garantisce altresì che il costruttore del veicolo di base possa accedere tempestivamente ai dati relativi alla massa e alle emissioni specifiche di CO_2 del veicolo completato.

C. Formato per la comunicazione dei dati

Per ciascun costruttore gli Stati membri riferiscono, per ogni anno, i dati descritti nella parte A, punto 3, del presente allegato, secondo i formati indicati di seguito:

▼B

Sezione 1 — Dati aggregati risultanti dal monitoraggio

Stato membro ([1]):	
Anno:	
Fonte dei dati:	

Costruttore	Numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati	Numero di veicoli commerciali leggeri nuovi con valore di emissioni	Numero di veicoli commerciali leggeri nuovi con valore di massa	Numero di veicoli commerciali leggeri nuovi con un valore di passo	Numero di veicoli commerciali leggeri nuovi con valore di carreggiata dell'asse sterzante	Numero di veicoli commerciali leggeri nuovi con valore di carreggiata dell'altro asse
(Costruttore 1)	…	…	…	…	…	…
(Costruttore 2)	…	…	…	…	…	…
…	…	…	…	…	…	…
Totale tutti costruttori	…	…	…	…	…	…

([1]) Codici ISO 3166 alpha-2 ad eccezione della Grecia e del Regno Unito i cui codici sono, rispettivamente, «EL» e «UK».

▼M1

Sezione 2 — Dati dettagliati risultanti dal monitoraggio

Nome costruttore — Denominazione standard UE	Nome costruttore — Denominazione costruttore	Nome costruttore — Denominazione registro nazionale	Numero di omologazione e relative estensioni	Tipo	Variante	Versione	Marca	Categoria di veicolo omologato	Categoria di veicolo immatricolato	Nuove immatricolazioni totali	Emissioni specifiche di CO_2 (g/km)	Massa (kg)	Massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile (kg)	Interasse (mm)	Carreggiata dell'asse sterzante (mm)	Carreggiata dell'altro asse (mm)	Tipo carburante	Modalità carburante	►C1 Cilindrata ◄ (cm^3)	Consumo di energia elettrica (Wh/km)	Codice tecnologia innovativa o gruppo di tecnologie innovative	Riduzione emissioni mediante tecnologie innovative
Costrutt. 1	Costrutt. 1	Costrutt. 1	Numero 1	Tipo 1	Variante 1	Versione 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Costrutt. 1	Costrutt. 1	Costrutt. 1	Numero 1	Tipo 1	Variante 1	Versione 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Costrutt. 1	Costrutt. 1	Costrutt. 1	Numero 1	Tipo 1	Variante 2	Versione 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Costrutt. 1	Costrutt. 1	Costrutt. 1	Numero 1	Tipo 1	Variante 2	Versione 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Costrutt. 1	Costrutt. 1	Costrutt. 1	Numero 2	Tipo 2	Variante 1	Versione 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Costrutt. 1	Costrutt. 1	Costrutt. 1	Numero 2	Tipo 2	Variante 1	Versione 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Costrutt. 1	Costrutt. 1	Costrutt. 1	Numero 2	Tipo 2	Variante 2	Versione 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…

▼**M1**

Nome costruttore — Denominazione standard UE	Nome costruttore — Denominazione costruttore	Nome costruttore — Denominazione registro nazionale	Numero di omologazione e relative estensioni	Tipo	Variante	Versione	Marca	Categoria di veicolo omologato	Categoria di veicolo immatricolato	Nuove immatricolazioni totali	Emissioni specifiche di CO_2 (g/km)	Massa (kg)	Massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile (kg)	Interasse (mm)	Carreggiata dell'asse sterzante (mm)	Carreggiata dell'altro asse (mm)	Tipo carburante	Modalità carburante	►**C1** Cilindrata ◄ (cm^3)	Consumo di energia elettrica (Wh/km)	Codice tecnologia innovativa o gruppo di tecnologie innovative	Riduzione emissioni mediante tecnologie innovative
Costrutt. 1	Costrutt. 1	Costrutt. 1	Numero 2	Tipo 2	Variante 2	Versione 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Costrutt. 2	Costrutt. 2	Costrutt. 2	Numero 1	Tipo 1	Variante 1	Versione 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Costrutt. 2	Costrutt. 2	Costrutt. 2	Numero 1	Tipo 1	Variante 1	Versione 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Costrutt. 2	Costrutt. 2	Costrutt. 2	Numero 1	Tipo 1	Variante 2	Versione 1	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…
Costrutt. 2	Costrutt. 2	Costrutt. 2	Numero 1	Tipo 1	Variante 2	Versione 2	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…	…