

Il presente testo è un semplice strumento di documentazione e non produce alcun effetto giuridico. Le istituzioni dell'Unione non assumono alcuna responsabilità per i suoi contenuti. Le versioni facenti fede degli atti pertinenti, compresi i loro preamboli, sono quelle pubblicate nella Gazzetta ufficiale dell'Unione europea e disponibili in EUR-Lex. Tali testi ufficiali sono direttamente accessibili attraverso i link inseriti nel presente documento

► **B**      **REGOLAMENTO (UE) 2019/631 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del 17 aprile 2019**

**che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011**

**(rifusione)**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

(GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13)

Modificato da:

							Gazzetta ufficiale		
							n.	pag.	data
► <b><u>M1</u></b>	Regolamento delegato (UE) 2020/22 della Commissione del 31 ottobre 2019					L 8	2	14.1.2020	
► <b><u>M2</u></b>	Regolamento delegato (UE) 2020/1590 della Commissione del 19 agosto 2020					L 360	8	30.10.2020	
► <b><u>M3</u></b>	Regolamento delegato (UE) 2020/2173 della Commissione del 16 ottobre 2020					L 433	1	22.12.2020	
► <b><u>M4</u></b>	Regolamento delegato (UE) 2021/1961 della Commissione del 5 agosto 2021					L 400	14	12.11.2021	
► <b><u>M5</u></b>	Regolamento (UE) 2023/851 del Parlamento europeo e del Consiglio del 19 aprile 2023					L 110	5	25.4.2023	
► <b><u>M6</u></b>	Regolamento delegato (UE) 2023/1634 della Commissione del 5 giugno 2023					L 203	1	16.8.2023	
► <b><u>M7</u></b>	Regolamento delegato (UE) 2023/2502 della Commissione del 7 settembre 2023					L 2502	1	13.11.2023	



**REGOLAMENTO (UE) 2019/631 DEL PARLAMENTO  
EUROPEO E DEL CONSIGLIO**

**del 17 aprile 2019**

**che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>  
delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che  
abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011**

**(rifusione)**

**(Testo rilevante ai fini del SEE)**

*Articolo 1*

**Oggetto e finalità**

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> 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) 2018/842, e 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 CO<sub>2</sub>/km per le emissioni medie delle autovetture nuove e un obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE di 147 g CO<sub>2</sub>/km per le emissioni medie dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione, misurato fino al 31 dicembre 2020 in conformità del 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 una riduzione di 10 g CO<sub>2</sub>/km nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione illustrato nella comunicazione della Commissione del 7 febbraio 2007 dal titolo «Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri».

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 veicoli dell'UE pari a una riduzione del 15 % dell'obiettivo nel 2021, determinato 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 veicoli dell'UE pari a una riduzione del 15 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte B;

5. A decorrere dal 1° gennaio 2030 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 ►**M5** 55 % ◀ dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte A;

**▼B**

- 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 ►**M5** 50 % ◀ dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte B;

**▼M5**

5 *bis*. A decorrere dal 1° gennaio 2035 si applicano gli obiettivi seguenti 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 100 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.3 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 100 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.3 dell'allegato I, parte B.

6. A decorrere dal 1° gennaio 2025 e fino al 31 dicembre 2029, ai veicoli a zero e a basse emissioni si applica una soglia di riferimento pari a una quota del 25 % del parco di autovetture nuove e a una quota del 17 % del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi in conformità, rispettivamente, dell'allegato I, parte A, punto 6.3, e dell'allegato I, parte B, punto 6.3.

**▼B***Articolo 2***Ambito di applicazione**

1. Il presente regolamento si applica ai seguenti veicoli a motore:

- a) categoria M<sub>1</sub> come definiti ►**M5** all'articolo 4, paragrafo 1, lettera a), punto i), del regolamento (UE) 2018/858 ◀ («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»);

**▼M5**

- b) categoria N<sub>1</sub> come definiti all'articolo 4, paragrafo 1, lettera b), punto i), del regolamento (UE) 2018/858 e che rientrano nell'ambito di applicazione 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»); a decorrere dal 1° gennaio 2025, ai fini del presente regolamento e fatti salvi il regolamento (UE) 2018/858 e il regolamento (CE) n. 715/2007, i veicoli a zero emissioni di categoria N, aventi una massa di riferimento superiore a 2 610 kg o 2 840 kg, a seconda del caso, sono considerati veicoli commerciali leggeri che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento se la massa di riferimento in eccesso è dovuta unicamente alla massa del sistema di stoccaggio dell'energia.

**▼ B**

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 ► **M5** all'allegato I, parte A, punto 5, del regolamento (UE) 2018/858 ◀.

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****▼ M5**

1. Ai fini del presente regolamento, si applicano le definizioni di cui al regolamento (UE) 2018/858. Si applicano inoltre le definizioni seguenti:

**▼ B**

a) «emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub>»: per il costruttore, la media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di tutte le autovetture nuove o di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi che produce;

**▼ M5**

\_\_\_\_\_

**▼ B**

h) «emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>» le emissioni di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> (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 CO<sub>2</sub>» le emissioni di CO<sub>2</sub> misurate, a norma del regolamento (CE) n. 715/2007, in particolare secondo la stessa procedura di misurazione, come specificato nel regolamento (CE) n. 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 CO<sub>2</sub> per tali veicoli;

**▼ M5**

\_\_\_\_\_

**▼ B**

j) «obiettivo specifico per le emissioni»: 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 specifico per le emissioni stabilito in forza della deroga;

**▼ B**

- k) «obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE»: le emissioni medie di CO<sub>2</sub> di tutte le autovetture nuove o di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi da conseguire in un determinato periodo;
- l) «massa di prova» o «TM» (test mass): 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 zero e a basse emissioni»: un'autovettura o un veicolo commerciale leggero nuovo con emissioni di gas di scarico da zero fino a 50 g di CO<sub>2</sub>/km, come stabilito ai sensi del regolamento (UE) 2017/1151.

**▼ M5****▼ B**

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 alla lettera a), b) o c), o 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 o da una o più imprese collegate ai sensi delle lettere da a) a d) e da una o più imprese terze.

*Articolo 4***Obiettivi specifici per le emissioni**

1. Il costruttore provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> non superino i seguenti obiettivi specifici per le emissioni:
- a) per l'anno civile 2020, l'obiettivo specifico per le emissioni 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**

- b) per ogni anno civile successivo dal 2021 fino al 2024, gli obiettivi specifici per le emissioni determinati a norma dell'allegato I, parte 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, parte A o B, punto 5;
- c) per ciascun anno civile, a decorrere dal 2025, gli obiettivi specifici per le emissioni determinati in conformità dell'allegato I, parte A o B, punto 6.3, o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, a norma di detta deroga.

**▼M5**

Ai fini del primo comma, lettera c), qualora gli obiettivi specifici per le emissioni determinati in conformità dell'allegato I, parte A o B, punto 6.3, risultino negativi, l'obiettivo specifico per le emissioni è fissato a 0 g/km.

**▼B**

2. Nel caso dei veicoli commerciali leggeri, qualora non siano disponibili i dati sulle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> del veicolo completato, il costruttore del veicolo di base utilizza le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> del veicolo di base per determinare le sue emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub>.

3. Per determinare le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> 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**

Nel computo delle emissioni medie di CO<sub>2</sub>, ogni nuova autovettura con emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> inferiori a 50 g CO<sub>2</sub>/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 CO<sub>2</sub>/km su quel periodo per ciascun costruttore, calcolato a norma dell'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153.

*Articolo 6***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.

**▼B**

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 M<sub>1</sub> o N<sub>1</sub>, 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 medie specifiche di CO<sub>2</sub>;
- b) obiettivo specifico per le emissioni;
- 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 del presente articolo, 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.

**▼B**

8. La Commissione può specificare, mediante atti di esecuzione, le condizioni dettagliate che si applicano a un accordo di raggruppamento costituito a norma del paragrafo 5 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, 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, del presente regolamento. 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 CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> prodotte nel precedente anno civile;
- b) l'obiettivo specifico per le emissioni dell'anno civile precedente;
- c) la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dell'anno civile precedente e l'obiettivo specifico per le emissioni per quello stesso anno.

La Commissione comunica ad ogni costruttore il calcolo provvisorio che lo riguarda. Tra i dati comunicati figurano i dati per ogni Stato membro riguardanti il numero di autovetture nuove e di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati e le relative emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>.

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.



**▼ B**

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 designate garantiscono la correttezza e la completezza dei dati trasmessi alla Commissione e forniscono 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.

**▼ M5**

6 *bis*. Se constata che i dati provvisori presentati dagli Stati membri a norma del paragrafo 2 o i dati notificati dai costruttori a norma del paragrafo 5 si basano su dati errati contenuti nella documentazione di omologazione o nei certificati di conformità, la Commissione ne informa l'autorità di omologazione o, se del caso, il costruttore e chiede all'autorità di omologazione o, se del caso, al costruttore di rilasciare una dichiarazione di rettifica nella quale sono specificati i dati corretti. La dichiarazione di rettifica è trasmessa alla Commissione e i dati corretti sono utilizzati per modificare i calcoli provvisori di cui al paragrafo 4.

**▼ B**

7. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni dettagliate sulle procedure per il monitoraggio e la comunicazione dei dati di cui ai paragrafi da 1 a 6 del presente articolo e sull'applicazione degli allegati II e III. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare le prescrizioni in materia di dati e i parametri di dati di cui agli allegati II e III.

9. Le autorità di omologazione comunicano senza indugio alla Commissione scostamenti rilevati nelle emissioni di CO<sub>2</sub> di veicoli in servizio rispetto alle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> indicate nei certificati di conformità a seguito di verifiche effettuate in conformità dell'articolo 13.

La Commissione tiene conto di tali scostamenti ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di un costruttore.

La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate sulle procedure per segnalare tali scostamenti e per tenerne conto ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub>. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

**▼ M5**

\_\_\_\_\_

**▼M5***Articolo 7 bis***Emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte durante il ciclo di vita**

1. Entro il 31 dicembre 2025 la Commissione pubblica una relazione recante una metodologia per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte durante l'intero ciclo di vita delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri immessi sul mercato dell'Unione. La Commissione trasmette tale relazione al Parlamento europeo e al Consiglio.
2. Entro il 31 dicembre 2025 la Commissione adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di stabilire una metodologia comune dell'Unione per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte durante l'intero ciclo di vita delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri.
3. A decorrere dal 1° giugno 2026 i costruttori possono, su base volontaria, presentare alla Commissione i dati sulle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte durante il ciclo di vita delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi utilizzando la metodologia di cui al paragrafo 2.

**▼B***Articolo 8***Indennità per le emissioni in eccesso**

1. Per ogni anno civile per il quale le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di un costruttore superano l'obiettivo specifico per le emissioni, 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 CO<sub>2</sub> del costruttore e l'obiettivo specifico per le emissioni 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<sub>2</sub> 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 imposte ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

**▼B**

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 sono indicati:

- a) per ogni costruttore, l'obiettivo specifico per le emissioni per l'anno civile precedente;
- b) per ogni costruttore, le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> prodotte nel precedente anno civile;
- c) per ogni costruttore, la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dell'anno civile precedente e l'obiettivo specifico per le emissioni per quello stesso anno;
- d) le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> 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 del presente articolo 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 del presente articolo, per la pubblicazione entro il 31 ottobre 2022, indica altresì quanto segue:

- a) gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2025 e per il 2030 di cui rispettivamente 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 specifico per le emissioni calcolato in base all'allegato I se:

**▼ B**

- 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. ► **M5** La deroga chiesta a norma del paragrafo 1 può essere concessa per gli obiettivi specifici per le emissioni applicabili fino all'anno civile 2035 compreso. ◀ 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 CO<sub>2</sub>; e
- d) un obiettivo specifico per le emissioni coerente con il potenziale di riduzione del costruttore, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> 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 specifico per le emissioni proposto dal costruttore corrisponda al suo potenziale di riduzione, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di autovettura o veicolo commerciale leggero prodotti, la Commissione concede la deroga.

La domanda è presentata entro il 31 ottobre del primo anno di applicazione della deroga.

**▼ M5**

4. Una domanda di deroga dall'obiettivo specifico per le emissioni calcolato a norma dell'allegato I, parte A, punti da 1 a 4 e 6.3, può essere presentata, per gli anni fino all'anno civile 2028 incluso, 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.

**▼ B**

Tale domanda può essere presentata da un costruttore in relazione a sé 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**

- b) per le domande di cui all'allegato I, parte A, punti da 1 a 4, un obiettivo costituito da una riduzione del 45 % sulle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> di tali imprese nel 2007;
- c) per le domande di cui all'allegato I, parte A, punto 6.3, del presente regolamento, un obiettivo applicabile negli anni civili dal 2025 al 2028, che corrisponde alla riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 4, lettera a), del presente regolamento, rispetto all'obiettivo calcolato a norma della lettera b) del presente paragrafo, tenuto conto delle emissioni di CO<sub>2</sub> misurate conformemente al regolamento (UE) 2017/1151.

Qualora, per l'anno 2007, non esistano le informazioni relative alle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di un costruttore, la Commissione stabilisce un obiettivo di riduzione equivalente basato sulle migliori tecnologie di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> disponibili impiegate nelle autovetture di massa comparabile e tenendo conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di auto prodotte. Tale obiettivo deve essere utilizzato dal richiedente ai fini del secondo comma, 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 specifico per le emissioni, 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 17, che stabilisce 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 CO<sub>2</sub>.

Alla Commissione è inoltre conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 per modificare l'allegato I, parte A, al fine di stabilire le formule per calcolare gli obiettivi in deroga di cui al paragrafo 4, lettera c), secondo comma, del presente articolo.

**▼B**

9. Le domande di deroga, comprese le informazioni a supporto della stessa, le notifiche ai sensi del paragrafo 5, le revoche a norma del paragrafo 6, qualsiasi imposizione di un'indennità per le emissioni in eccesso ai sensi del paragrafo 7 e le misure adottate a norma del paragrafo 8 sono messi a disposizione del pubblico, fatto salvo il regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>.

*Articolo 11***Ecoinnovazioni****▼M5**

1. Su richiesta di un fornitore o un costruttore, si tiene conto dei risparmi di CO<sub>2</sub> 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 CO<sub>2</sub> di un costruttore può giungere ad un massimo di:

- 7 g CO<sub>2</sub>/km fino al 2024;
- 6 g CO<sub>2</sub>/km dal 2025 al 2029;
- 4 g CO<sub>2</sub>/km dal 2030 al 2034 compreso.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare il presente regolamento adeguando al ribasso i valori del limite massimo di cui al terzo comma del presente paragrafo, con effetto a partire dal 2025, per tenere conto degli sviluppi tecnologici, garantendo nel contempo una proporzione equilibrata del livello di tale limite massimo rispetto alle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> dei costruttori.

**▼B**

2. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni dettagliate per una procedura volta ad approvare le tecnologie innovative o i pacchetti tecnologici innovativi di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2. Tali disposizioni dettagliate si basano sui seguenti criteri per le tecnologie innovative:

- a) il fornitore o il costruttore deve essere responsabile per i risparmi di CO<sub>2</sub> realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative;
- b) le tecnologie innovative devono fornire un contributo comprovato alla riduzione di CO<sub>2</sub>;
- c) le tecnologie innovative non devono essere interessate dal normale ciclo di prova relativo alla misurazione del CO<sub>2</sub>;

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

**▼B**

- d) le tecnologie innovative non devono:
- i) essere interessate dalle disposizioni obbligatorie dovute ad ulteriori misure complementari nel rispetto di 10 g CO<sub>2</sub>/km di cui all'articolo 1, paragrafo 3; o
  - ii) essere obbligatorie in virtù di altre disposizioni del diritto dell'Unione.

Con effetto dal 1° gennaio 2025, il criterio di cui al primo comma, lettera d), punto i), 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 CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante o di energia**

1. La Commissione monitora e valuta la rappresentatività dei valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante o di energia determinati ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007 rispetto ai valori reali.

Inoltre, la Commissione raccoglie periodicamente dati sul consumo di carburante o di energia e le emissioni di CO<sub>2</sub> reali delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri utilizzando dispositivi di bordo per il monitoraggio del consumo di carburante e/o di energia, a partire dalle autovetture nuove e dai veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2021.

La Commissione provvede affinché il pubblico sia informato dell'evoluzione di tale rappresentatività reale nel tempo.

2. Ai fini di quanto indicato al paragrafo 1, a decorrere dal 1° gennaio 2021 la Commissione provvede affinché i seguenti parametri relativi al consumo di carburante o di energia e alle emissioni di CO<sub>2</sub> reali delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri siano messi a disposizione della Commissione a intervalli regolari, 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 e/o energia elettrica consumati;
- c) distanza totale percorsa;

**▼B**

- 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;
- e) altri parametri necessari a garantire il rispetto degli obblighi di cui al paragrafo 1.

La Commissione tratta i dati pervenuti ai sensi del primo comma per creare una serie di dati aggregati e resi anonimi, anche a livello di costruttore, 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.

**▼M5**

3. Al fine di evitare un aumento del divario rispetto alle emissioni reali, entro il 1° giugno 2023 la Commissione valuta in che modo i dati reali relativi al consumo di carburante e di energia raccolti a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2021/392 della Commissione<sup>(1)</sup> possano essere utilizzati per garantire che i valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante o di energia del veicolo, determinati ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007, continuino ad essere rappresentativi delle emissioni reali nel tempo per ciascun costruttore.

La Commissione monitora e riferisce annualmente in che modo il divario di cui al primo comma si evolve nel periodo a decorrere dal 2021 e, non appena siano disponibili dati sufficienti, comunque entro il 31 dicembre 2026, pubblica una relazione recante una metodologia che prevede un meccanismo di adeguamento delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del costruttore a partire dal 2030 utilizzando i dati reali raccolti a norma del regolamento di esecuzione (UE) 2021/392, e che valuta la fattibilità di tale meccanismo.

La Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio tale relazione, incluse, se del caso, proposte in materia di misure di follow-up, tra cui proposte legislative per porre in essere tale meccanismo.

**▼B**

4. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, la procedura dettagliata per la raccolta e il trattamento dei dati di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

*Articolo 13***Verifica delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli in servizio**

1. I costruttori garantiscono che i valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante registrati nei certificati di conformità corrispondono alle emissioni di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante dei veicoli in servizio come stabilito in conformità del regolamento (UE) 2017/1151.

<sup>(1)</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2021/392 della Commissione, del 4 marzo 2021, relativo al monitoraggio e alla comunicazione dei dati relativi alle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri a norma del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga i regolamenti di esecuzione (UE) n. 1014/2010, (UE) n. 293/2012, (UE) 2017/1152 e (UE) 2017/1153 (GU L 77 del 5.3.2021, pag. 8).



**▼B**

2. In seguito all'entrata in vigore delle procedure di cui al primo comma del paragrafo 4, le autorità di omologazione verificano, per le famiglie di veicoli di cui sono responsabili ai fini dell'omologazione, sulla base dei campioni di veicoli appropriati e rappresentativi, che i valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante registrati nei certificati di conformità corrispondano alle emissioni di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante dei veicoli in servizio come stabilito a norma del regolamento (UE) 2017/1151, tenendo conto, tra l'altro, dei dati disponibili provenienti dai dispositivi di bordo per il monitoraggio del consumo di carburante e/o di energia.

Le autorità di omologazione verificano inoltre la presenza di eventuali strategie a bordo o relative ai veicoli inclusi nel campione atte a migliorare artificialmente le prestazioni del veicolo nelle prove eseguite ai fini dell'omologazione, utilizzando, tra l'altro, i dati provenienti dai dispositivi di bordo per il monitoraggio del consumo di carburante e/o di energia.

3. Quando si riscontra una mancanza di corrispondenza dei valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante o la presenza di strategie volte a migliorare artificialmente le prestazioni del veicolo in virtù delle verifiche effettuate a norma del paragrafo 2, l'autorità di omologazione responsabile, oltre ad adottare le misure necessarie di cui al capo XI del regolamento (UE) 2018/858, garantisce la correzione dei certificati di conformità. ► **M5** Qualora i dati riportati nella documentazione di omologazione non possano essere corretti a norma del regolamento (UE) 2018/858, l'autorità di omologazione responsabile rilascia una dichiarazione di rettifica indicante i dati corretti e la trasmette alla Commissione e alle parti interessate. ◀

4. La Commissione determina, mediante atti di esecuzione, le procedure concernenti l'esecuzione delle verifiche di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

Alla Commissione è conferito il potere, prima di adottare gli atti di esecuzione di cui al primo comma del presente paragrafo, di adottare un atto delegato conformemente all'articolo 17 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo i principi guida e i criteri per definire le procedure di cui al primo comma del presente paragrafo.

*Articolo 14***Adeguamento dei valori M<sub>0</sub> e TM<sub>0</sub>**

1. I valori M<sub>0</sub> e TM<sub>0</sub> di cui all'allegato I, parti A e B, sono adattati come segue:

a) entro il 31 ottobre 2020 il valore M<sub>0</sub> di cui all'allegato I, parte A, punto 4, è adattato alla massa media in ordine di marcia di tutte le autovetture nuove immatricolate nel 2017, 2018 e 2019. Tale nuovo valore M<sub>0</sub> è applicato dal 1° gennaio 2022 fino al 31 dicembre 2024;

**▼B**

- b) entro il 31 ottobre 2022, il valore  $M_0$  di cui all'allegato I, parte B, punto 4, è adattato alla massa media in ordine di marcia di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2019, 2020 e 2021. Tale nuovo valore  $M_0$  si applica nel 2024;
- c) entro il 31 ottobre 2022 il valore indicativo  $TM_0$  per il 2025 è determinato come la rispettiva massa media di prova di tutte le nuove autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2021;
- d) entro il 31 ottobre 2024, e successivamente ogni due anni, il valore  $TM_0$  nell'allegato I, parti A e B, punto 6.2, è adattato alla rispettiva massa media di prova di tutte le autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel corso dei due precedenti anni civili, a partire dal 2022 e 2023. Il nuovo valore  $TM_0$  si applica a decorrere dal 1° gennaio dell'anno di calendario successivo alla data dell'adattamento.

**▼M5**

- 2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare l'allegato I come stabilito al paragrafo 1 del presente articolo.

*Articolo 14 bis***Relazione sullo stato di avanzamento**

- 1. Entro il 31 dicembre 2025, e successivamente ogni due anni, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sui progressi compiuti verso una mobilità a emissioni zero nei trasporti su strada. La relazione consente, in particolare, di monitorare e valutare la necessità di eventuali misure supplementari per agevolare una transizione giusta, anche attraverso mezzi finanziari.
- 2. Nella relazione la Commissione tiene conto di tutti i fattori che contribuiscono a un progresso efficiente in termini di costi verso la neutralità climatica entro il 2050, tra cui:
  - a) i progressi nella diffusione di veicoli a zero e a basse emissioni, in particolare nel segmento dei veicoli commerciali leggeri, e le misure a livello di Unione, di Stati membri e locali volte ad agevolare la transizione degli Stati membri verso veicoli leggeri a emissioni zero;
  - b) i progressi con riguardo all'efficienza energetica e all'accessibilità economica dei veicoli a zero e a basse emissioni;
  - c) l'impatto sui consumatori, in particolare sulle famiglie a basso e medio reddito, ivi compreso sui prezzi dell'energia elettrica;
  - d) l'analisi del mercato dell'usato;

**▼ M5**

- e) il potenziale contribuito in termini di risparmio di CO<sub>2</sub> apportato da ulteriori misure volte a ridurre l'età media e quindi le emissioni del parco veicoli leggeri, come le misure intese a sostenere l'eliminazione graduale dei veicoli più vecchi in modo socialmente equo e rispettoso dell'ambiente;
- f) l'impatto sull'occupazione nel settore automobilistico, in particolare sulle micro, piccole e medie imprese (PMI), e l'efficacia delle misure a sostegno della riqualificazione e del miglioramento del livello delle competenze della forza lavoro;
- g) l'efficacia delle misure finanziarie esistenti e la necessità di ulteriori azioni, comprese misure finanziarie adeguate, a livello di Unione, di Stati membri o locale, per garantire una transizione giusta e attenuare eventuali impatti socioeconomici negativi, in particolare nelle regioni e nelle comunità più colpite;
- h) i progressi nel dialogo sociale nonché gli aspetti intesi ad agevolare ulteriormente una transizione economicamente sostenibile ed equa dal punto di vista sociale verso una mobilità a zero emissioni nel trasporto su strada;
- i) i progressi nella realizzazione delle infrastrutture pubbliche e private di ricarica e rifornimento, compresi i progressi ai sensi del regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio e della rifusione della direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>;
- j) il potenziale contributo delle tecnologie innovative e dei combustibili alternativi sostenibili, compresi i combustibili sintetici, al conseguimento di una mobilità climaticamente neutra;
- k) le emissioni durante il ciclo di vita delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi immessi sul mercato, quali comunicati a norma dell'articolo 7 *bis*;
- l) l'impatto del presente regolamento sul conseguimento degli obiettivi degli Stati membri ai sensi del regolamento (UE) 2018/842 e della rifusione della direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(2)</sup>.

<sup>(1)</sup> Direttiva 2010/31/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 19 maggio 2010, sulla prestazione energetica nell'edilizia (GU L 153 del 18.6.2010, pag. 13).

<sup>(2)</sup> Direttiva 2008/50/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 maggio 2008, relativa alla qualità dell'aria ambiente e per un'aria più pulita in Europa (GU L 152 dell'11.6.2008, pag. 1).

**▼ M5**

3. Alla data di presentazione della prima relazione sullo stato di avanzamento di cui al paragrafo 1, la Commissione, in cooperazione con gli Stati membri e tutti i pertinenti portatori di interessi, presenta al Parlamento europeo e al Consiglio anche una relazione che comprende un'analisi volta a individuare eventuali carenze di finanziamento nel garantire una transizione giusta nella catena di approvvigionamento del settore automobilistico, prestando particolare attenzione alle PMI e alle regioni più colpite dalla transizione. La relazione è corredata, se del caso, di proposte di misure finanziarie adeguate per rispondere alle esigenze individuate.

**▼ B***Articolo 15***Riesame e presentazione di relazioni****▼ M5**

1. Nel 2026 la Commissione, basandosi sulle relazioni biennali, riesamina l'efficacia e l'impatto del presente regolamento e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati del riesame. La Commissione valuta in particolare i progressi compiuti ai sensi del presente regolamento nel conseguire gli obiettivi di riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 5 *bis*, tenendo conto degli sviluppi tecnologici, anche per quanto riguarda le tecnologie ibride ricaricabili, e dell'importanza di una transizione economicamente sostenibile ed equa dal punto di vista sociale verso l'azzeramento delle emissioni. Sulla base di tale valutazione, la Commissione valuta la necessità di rivedere gli obiettivi di cui all'articolo 1, paragrafo 5 *bis*. La Commissione valuta inoltre l'impatto della fissazione di soglie minime di efficienza energetica per le autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri nuovi a zero emissioni immessi sul mercato dell'Unione.

La revisione è corredata, se del caso, di una proposta di modifica del presente regolamento.

---

6. Entro il 31 dicembre 2024 la Commissione riesamina la direttiva 1999/94/CE tenendo conto della necessità di fornire ai consumatori informazioni accurate, valide e comparabili sul consumo di carburante e di energia, sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sulle emissioni di inquinanti atmosferici delle autovetture nuove immesse sul mercato, anche in condizioni reali, e valuta la possibilità di introdurre un'etichetta relativa al risparmio di carburante e alle emissioni di CO<sub>2</sub> per i veicoli commerciali leggeri nuovi.

Il riesame è accompagnato, se del caso, da una proposta legislativa.

**▼ B**

7. La Commissione determina, mediante atti di esecuzione, i parametri di correlazione necessari per tener conto di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di cui ai regolamenti (CE) n. 715/2007 e (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 16, paragrafo 2, del presente regolamento.

**▼B**

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare il presente regolamento adeguando le formule di cui all'allegato I, avvalendosi della metodologia adottata conformemente al paragrafo 7 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.

**▼M5**

9. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare le formule di cui all'allegato I, parte B, qualora tali modifiche siano necessarie per tenere conto della procedura per i veicoli N<sub>1</sub> omologati in più fasi di cui all'allegato III, parte A.

**▼B***Articolo 16***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal comitato sui cambiamenti climatici di cui all'articolo 44, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(1)</sup>. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

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

3. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

*Articolo 17***Esercizio della delega**

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

2. Il potere di adottare atti delegati di cui ►**M5** all'articolo 7, paragrafo 8, all'articolo 7, paragrafo 8, all'articolo 7 *bis*, paragrafo 2, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 4, all'articolo 14, paragrafo 2, e all'articolo 15, paragrafi 8 e 9 ◀, è conferito alla Commissione per un periodo di sei anni a decorrere dal 15 maggio 2019. 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.

<sup>(1)</sup> Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica le direttive (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1).

**▼B**

3. La delega di potere di cui ► **M5** all'articolo 7, paragrafo 8, all'articolo 7 *bis*, paragrafo 2, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 4, all'articolo 14, paragrafo 2, e all'articolo 15, paragrafi 8 e 9 ◀, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.

4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.

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

6. L'atto delegato adottato ai sensi ► **M5** all'articolo 7, paragrafo 8, all'articolo 7 *bis*, paragrafo 2, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 4, all'articolo 14, paragrafo 2, e all'articolo 15, paragrafi 8 e 9 ◀, 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 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.

**▼B***ALLEGATO I*

## PARTE A.

## OBIETTIVI SPECIFICI PER LE EMISSIONI DELLE AUTOVETTURE

1. Per l'anno civile 2020 le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> per ciascuna autovettura nuova, sono determinate, ai fini dei calcoli di cui al presente punto e al punto 2, con la seguente formula:

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

dove:

M = massa in ordine di marcia del veicolo in chilogrammi (kg)

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

$$a = 0,0333$$

2. L'obiettivo specifico per le emissioni di un costruttore nel 2020 è calcolato come la media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>, determinate conformemente al punto 1, di ciascuna autovettura nuova immatricolata nell'anno civile interessato di cui egli è il costruttore.

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

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

dove:

WLTP<sub>CO2</sub> corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> nel 2020, determinate conformemente all'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151 e calcolate in conformità dell'articolo 4, paragrafo 3, secondo trattino, del presente regolamento senza includere i risparmi di CO<sub>2</sub> derivanti dall'applicazione degli articoli 5 e 11 del presente regolamento;

NEDC<sub>CO2</sub> corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> nel 2020, determinate conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153 e calcolate in conformità dell'articolo 4, paragrafo 3, secondo trattino, del presente regolamento senza includere i risparmi di CO<sub>2</sub> derivanti dall'applicazione degli articoli 5 e 11 del presente regolamento;

NEDC<sub>2020target</sub> è l'obiettivo specifico per le emissioni per il 2020 calcolato conformemente ai punti 1 e 2.

**▼M3**

- 3 *bis* Per un costruttore per il quale il WLTP<sub>CO2</sub> o l'NEDC<sub>CO2</sub> è pari a zero, l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni nel 2021 è l'NEDC<sub>2020target</sub> di cui al punto 3.

- 3 *ter* Per un costruttore che immette autovetture sul mercato dell'Unione per la prima volta in uno degli anni civili dal 2021 al 2024, l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni nel 2021 è la media degli obiettivi specifici di riferimento per le emissioni determinati per tutti i costruttori conformemente al punto 3, ponderata in base al numero di autovetture nuove immatricolate per tali costruttori nell'Unione nel 2020.

**▼ M3**

3 *quater* In deroga al punto 3 *ter*, se in uno degli anni civili dal 2021 al 2024 un costruttore immette per la prima volta autovetture sul mercato dell'Unione, ma si tratta di un costruttore nato dalla fusione di due o più costruttori di cui almeno era responsabile per autovetture nuove immatricolate nell'Unione nel 2020, l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni nel 2021 per il nuovo costruttore è uno dei seguenti:

- a) se due o più costruttori partecipanti alla fusione erano responsabili per autovetture nuove immatricolate nell'Unione nel 2020, l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni nel 2021 è pari alla media degli obiettivi specifici di riferimento per le emissioni determinati per tali costruttori conformemente al punto 3, ponderata in base al numero di autovetture nuove immatricolate per tali costruttori nell'Unione nel 2020;
- b) se solo uno dei costruttori partecipanti alla fusione era responsabile per autovetture nuove immatricolate nell'Unione nel 2020, l'obiettivo di riferimento per le emissioni specifiche nel 2021 è determinato conformemente al punto 3 per tale costruttore.

**▼ M6**

3 *quinqüies* *Per un raggruppamento formato conformemente all'articolo 6, l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni WLTP è determinato sulla base dei valori di WLTP<sub>CO2</sub>, NEDC<sub>CO2</sub> e NEDC<sub>2020target</sub> calcolati per il raggruppamento nel suo insieme.*

Nel caso di un nuovo raggruppamento costituito tra il 2021 e il 2024 o di un cambiamento dei membri di un raggruppamento già esistente nel 2020, l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni WLTP è calcolato sulla base dei valori di WLTP<sub>CO2</sub>, NEDC<sub>CO2</sub> e NEDC<sub>2020target</sub> del raggruppamento nel suo insieme.

**▼ B**

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

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

dove:

WLTP<sub>reference target</sub> è l'obiettivo WLTP per le emissioni specifiche di riferimento per il 2021 calcolato conformemente al punto 3;

a è 0,0333;

M<sub>0</sub> è la media della massa in ordine di marcia (M) delle autovetture nuove del costruttore immatricolate nell'anno-obiettivo in questione, in chilogrammi (kg);

**▼ M4**

M<sub>0</sub> è 1 379,88 nel 2021 e 1 398,50 negli anni 2022, 2023 e 2024;

**▼ B**

M<sub>0,2020</sub> è la media della massa in ordine di marcia (M) delle autovetture nuove del costruttore immatricolate nel 2020, in chilogrammi (kg);

M<sub>0,2020</sub> è 1 379,88.



▼ **M3**

5. Obiettivi in deroga a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, o dell'articolo 10, paragrafo 4
- a) Per il costruttore che beneficia, a norma dell'articolo 10, paragrafo 3, di una deroga all'obiettivo specifico per le emissioni basato sulla procedura NEDC nell'anno civile 2021, o, a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, di una deroga ai suoi obiettivi specifici per le emissioni in uno qualsiasi degli anni civili dal 2021 al 2024, l'obiettivo in deroga basato sulla procedura WLTP per tali anni è calcolato come segue:

$$\text{Obiettivo in deroga} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{\text{derogationtarget}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

dove:

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

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

$\text{NEDC}_{\text{derogationtarget}}$  è l'obiettivo in deroga concesso dalla Commissione a norma dell'articolo 10, paragrafo 3 o paragrafo 4, a seconda dei casi.

- b) In deroga alla lettera a), qualora a un costruttore sia concessa, a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, una deroga agli obiettivi specifici per le emissioni in uno qualsiasi degli anni civili dal 2021 al 2024, ma questi non ha immatricolato autovetture nuove nell'Unione prima del 2021, l'obiettivo in deroga per uno qualsiasi di tali anni civili è calcolato secondo la formula di cui alla lettera a), cui si applicano le seguenti definizioni:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  è il valore medio del  $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ , definito al punto 3, di ciascun costruttore, ponderato per il numero di autovetture nuove immatricolate nel 2020;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  è il valore medio dell' $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ , definito al punto 3, di ciascun costruttore, ponderato per il numero di autovetture nuove immatricolate nel 2020;

$\text{NEDC}_{\text{derogationtarget}}$  è l'obiettivo in deroga calcolato conformemente all'articolo 10, paragrafo 4, in combinato disposto con l'articolo 6, paragrafo 3, del regolamento (UE) n. 63/2011.

▼ **M6**

- c) Per un costruttore cui è stata concessa una deroga a norma dell'articolo 10, paragrafo 4, per uno qualsiasi degli anni civili dal 2025 al 2028, l'obiettivo specifico per le emissioni (obiettivo in deroga<sub>2025-2028</sub>) è calcolato come segue:

$$\text{Obiettivo in deroga}_{2025-2028} = \frac{\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}}{\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{ind}}} \cdot \frac{\text{NEDC}_{\text{CO}_2, \text{ind}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2, \text{ind}}} \cdot \text{obiettivo}_{2021} \cdot (1 - \text{fattore di riduzione}_{2025})$$

Per il costruttore che non è stato responsabile dell'immatricolazione di nuove autovetture nel 2020 o per cui il valore di  $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  definito al punto 3 o di  $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  definito al punto 3 è pari a zero, l'obiettivo specifico per le emissioni (obiettivo in deroga<sub>2025-2028</sub>) è calcolato come segue:

$$\text{Obiettivo in deroga}_{2025-2028} = \frac{\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \cdot \text{obiettivo}_{2021} \cdot (1 - \text{fattore di riduzione}_{2025})$$

▼ M6

dove:	
$WLTP_{CO_2, \text{misurato}}$	è il valore medio fra tutti i singoli costruttori a cui si applica un obiettivo specifico per le emissioni conformemente al punto 4, ponderato per il numero di autovetture nuove immatricolate nel 2020, di $WLTP_{CO_2, \text{misurato}}$ come definito al punto 6.0;
$WLTP_{CO_2}$	è il valore medio fra tutti i singoli costruttori a cui si applica un obiettivo specifico per le emissioni conformemente al punto 4, ponderato per il numero di autovetture nuove immatricolate nel 2020, di $WLTP_{CO_2}$ , come definito al punto 3;
$NEDC_{CO_2}$	è il valore medio fra tutti i singoli costruttori a cui si applica un obiettivo specifico per le emissioni conformemente al punto 4, ponderato per il numero di autovetture nuove immatricolate nel 2020, di $NEDC_{CO_2}$ come definito al punto 3;
$WLTP_{CO_2, \text{ind}}$	è il valore di $WLTP_{CO_2}$ di cui al punto 3;
$NEDC_{CO_2, \text{ind}}$	è il valore di $NEDC_{CO_2}$ di cui al punto 3;
fattore di riduzione <sub>2025</sub>	è il fattore di riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 4, lettera a);
obiettivo <sub>2021</sub>	è una riduzione del 45 % delle emissioni specifiche medie di CO <sub>2</sub> nel 2007 di tale costruttore.

▼ B

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

- 6.0. Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub>

L'obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> è la media, ponderata per il numero delle autovetture nuove immatricolate nel 2021, dei valori di riferimento<sub>2021</sub> determinati per ciascun costruttore al quale si applica un obiettivo specifico per le emissioni conformemente al punto 4.

Il valore di riferimento<sub>2021</sub> è determinato, per ciascun costruttore, come segue:

$$reference - value_{2021} = WLTP_{CO_2, \text{measured}} \cdot \left( \frac{NEDC_{2020, \text{Fleet Target}}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a(M_{a2021} - M_{0,2021})$$

dove:

$WLTP_{CO_2, \text{misurato}}$	è la media, per ciascun costruttore, delle emissioni di CO <sub>2</sub> misurate (ciclo misto) di ciascuna autovettura nuova immatricolata nel 2020 come determinate e comunicate a norma dell'articolo 7 bis, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153;
$NEDC_{2020, \text{obiettivo parco veicoli}}$	è 95 g/km;
$NEDC_{CO_2}$	è il valore di cui al punto 3;
$M_{a2021}$	è la media della massa in ordine di marcia delle autovetture nuove del costruttore immatricolate nel 2021, in chilogrammi (kg);
$M_{0,2021}$	è la massa media in ordine di marcia, espressa in chilogrammi (kg) di tutte le autovetture nuove immatricolate nel 2021 dei costruttori a cui si applica un obiettivo specifico per le emissioni conformemente al punto 4;
a	è il valore di cui al punto 4;

**▼ B**

6.1. ► **M5** Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE a partire dal 2025 ◀

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

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2025</sub> = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> · (1 – fattore di riduzione<sub>2025</sub>)

dove:

obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> è il valore di cui al punto 6.0;

fattore di riduzione<sub>2025</sub> è la riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 4, lettera a).

6.1.2. ► **M5** Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE dal 2030 al 2034 ◀

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2030</sub> = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> · (1 – fattore di riduzione<sub>2030</sub>)

dove:

obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> è il valore di cui al punto 6.0;

fattore di riduzione<sub>2030</sub> è la riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettera a).

**▼ M5**

6.1.3. Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE a partire dal 2035

obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2035</sub> = obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> (1 – fattore di riduzione<sub>2035</sub>)

dove:

obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> è il valore di cui al punto 6.0;

fattore di riduzione<sub>2035</sub> è la riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 5 *bis*, lettera a).

**▼ B**

6.2. ► **M5** Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni ◀

6.2.1. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni dal 2025 al 2029

L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2025</sub> + a<sub>2025</sub> · (TM – TM<sub>0</sub>)

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2025</sub> è il valore determinato conformemente al punto 6.1.1

a<sub>2025</sub> è  $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet – wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

dove:

a<sub>2021</sub> è la pendenza della retta di regressione lineare determinata applicando il metodo dei minimi quadrati alla massa di prova (variabile indipendente) e alle emissioni di CO<sub>2</sub> specifiche (variabile dipendente) di ogni singola autovettura nuova immatricolata nel 2021;

**▼ B**

media delle emissioni<sub>2021</sub> è la media delle emissioni di CO<sub>2</sub> specifiche di tutte le autovetture nuove immatricolate nel 2021 dei costruttori per i quali un obiettivo specifico per le emissioni è calcolato conformemente al punto 4;

TM è la massa media di prova in chilogrammi (kg) di tutte le autovetture nuove del costruttore immatricolate nell'anno civile in questione;

**▼ M7**

TM<sub>0</sub> è pari a 1 609,6 kg nel 2025 e al valore in chilogrammi (kg) determinato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), negli altri anni civili.

**▼ M5**

6.3. Obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2025

6.3.1. Obiettivi specifici per le emissioni dal 2025 al 2029:

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

dove:

obiettivo specifico di riferimento per le emissioni è l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni di CO<sub>2</sub> determinato 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 zero e a basse emissioni nel parco di autovetture nuove di un costruttore calcolata come il numero totale dei veicoli nuovi a zero e a basse emissioni, ciascuno dei quali è contato come ZLEV<sub>specifico</sub> conformemente alla formula seguente, diviso per il numero totale di autovetture nuove immatricolate nel corso dell'anno civile in questione:

$$ZLEV_{\text{specifico}} = 1 - \left( \frac{\text{emissioni specifiche di CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Per quanto riguarda le autovetture nuove immatricolate negli Stati membri il cui parco veicoli presenta una quota di veicoli a zero e a basse emissioni inferiore al 60 % della media dell'Unione nel 2017, e meno di 1 000 veicoli nuovi a zero e a basse emissioni immatricolati nel 2017<sup>(1)</sup>, lo ZLEV<sub>specifico</sub>, fino al 2029 incluso, sarà calcolato conformemente alla formula seguente:

$$ZLEV_{\text{specifico}} = \left( 1 - \left( \frac{\text{emissioni specifiche di CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

<sup>(1)</sup> La quota di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco di autovetture nuove di uno Stato membro nel 2017 è calcolato dividendo il numero totale di veicoli a basse e a zero emissioni nuovi immatricolati nel 2017 per il numero totale di autovetture nuove immatricolate nel medesimo anno.

▼ M5

Qualora in uno Stato membro la percentuale di veicoli a zero e a basse emissioni presenti nel parco autoveicoli nuove immatricolate tra il 2025 e il 2028 sia superiore al 5 %, detto Stato membro non può beneficiare dell'applicazione del moltiplicatore pari a 1,85 per gli anni successivi;

x è pari al 25 % negli anni dal 2025 al 2029.

## 6.3.2. Obiettivi specifici per le emissioni dal 2030 al 2034

Obiettivo specifico per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell' $UE_{2030} + a_{2030} \cdot (TM - TM_0)$

dove:

obiettivo per l'intero parco veicoli dell' $UE_{2030}$  è il valore determinato conformemente al punto 6.1.2;

$$a_{2030} = \frac{a_{2021} \text{obiettivo per l'intero parco veicoli dell' } UE_{2030}}{\text{media delle emissioni}_{2021}}$$

dove:

$a_{2021}$  è il valore di cui al punto 6.2.1;

media delle emissioni<sub>2021</sub> è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM è il valore di cui al punto 6.2.1;

$TM_0$  è il valore di cui al punto 6.2.1.

## 6.3.3. Obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2035

Obiettivo specifico per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell' $UE_{2035} + a_{2035} \cdot (TM - TM_0)$

dove:

obiettivo per l'intero parco veicoli dell' $UE_{2035}$  è il valore determinato conformemente al punto 6.1.3;

$$a_{2035} = \frac{a_{2021} \text{obiettivo per l'intero parco veicoli dell' } UE_{2035}}{\text{media delle emissioni}_{2021}}$$

dove:

$a_{2021}$  è il valore di cui al punto 6.2.1;

media delle emissioni<sub>2021</sub> è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM è il valore di cui al punto 6.2.1;

$TM_0$  è il valore di cui al punto 6.2.1;

**▼ B**

## PARTE B.

## OBIETTIVI SPECIFICI PER LE EMISSIONI PER I VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI

1. Per l'anno civile 2020, le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di ciascun veicolo commerciale leggero nuovo sono determinate, ai fini dei calcoli di cui al presente punto e al punto 2, 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 specifico per le emissioni di un costruttore nel 2020 è calcolato come la media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>, determinate conformemente al punto 1, di ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nell'anno civile interessato di cui egli è il costruttore.

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

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

dove:

WLTP<sub>CO<sub>2</sub></sub> corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> nel 2020, determinate conformemente all'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151 senza includere i risparmi di CO<sub>2</sub> derivanti dall'applicazione dell'articolo 11 del presente regolamento;

NEDC<sub>CO<sub>2</sub></sub> corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> nel 2020, determinate conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152 della Commissione senza includere i risparmi di CO<sub>2</sub> derivanti dall'applicazione dell'articolo 11 del presente regolamento;

NEDC<sub>2020target</sub> è l'obiettivo specifico per le emissioni per il 2020 calcolato conformemente ai punti 1 e 2.

**▼ M3**

- 3 bis Per un costruttore per il quale il WLTP<sub>CO<sub>2</sub></sub> o l'NEDC<sub>CO<sub>2</sub></sub> è pari a zero, l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni nel 2021 è l'NEDC<sub>2020target</sub> di cui al punto 3.

- 3 ter Per un costruttore che immette veicoli commerciali leggeri sul mercato dell'Unione per la prima volta in uno degli anni civili dal 2021 al 2024, l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni nel 2021 è la media degli obiettivi specifici di riferimento per le emissioni determinati per tutti i costruttori conformemente al punto 3, ponderata in base al numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati per tali costruttori nell'Unione nel 2020.

**▼ M3**

3 *quater* In deroga al punto 3 *ter*, se in uno degli anni civili dal 2021 al 2024 un costruttore immette per la prima volta veicoli commerciali leggeri sul mercato dell'Unione, ma si tratta di un costruttore costituito dalla fusione di due o più costruttori di cui almeno uno era responsabile per autovetture nuove immatricolate nell'Unione nel 2020, l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni nel 2021 per il nuovo costruttore è uno dei seguenti:

- a) se due o più costruttori partecipanti alla fusione erano responsabili per veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nel 2020, l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni nel 2021 è pari alla media degli obiettivi specifici di riferimento per le emissioni determinati per tali costruttori conformemente al punto 3, ponderata in base al numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati per tali costruttori nell'Unione nel 2020;
- b) se solo uno dei costruttori partecipanti alla fusione era responsabile per veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nel 2020, l'obiettivo di riferimento specifico per le emissioni nel 2021 è determinato conformemente al punto 3 per tale costruttore.

**▼ M6**

3 *quinquies* *Per un raggruppamento costituito conformemente all'articolo 6, l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni WLTP è determinato sulla base dei valori di WLTP<sub>CO2</sub>, NEDC<sub>CO2</sub> e NEDC<sub>2020target</sub> calcolati per il raggruppamento nel suo insieme.*

Nel caso di un nuovo raggruppamento costituito tra il 2021 e il 2024 o di un cambiamento dei membri di un raggruppamento già esistente nel 2020, l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni WLTP è calcolato sulla base dei valori di WLTP<sub>CO2</sub>, NEDC<sub>CO2</sub> e NEDC<sub>2020target</sub> del raggruppamento nel suo insieme.

**▼ B**

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

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

dove:

WLTP<sub>reference target</sub> è l'obiettivo specifico WLTP per le emissioni di riferimento per il 2021 calcolato conformemente al punto 3;

a è 0,096;

**▼ M1**

M<sub>σ</sub> è la media della massa (M) dei nuovi veicoli commerciali leggeri del costruttore immatricolati nell'anno-obiettivo in questione, in chilogrammi (kg)

in cui

— nel caso di un veicolo completo, M è la massa in ordine di marcia di tale veicolo

— nel caso di un veicolo di base completo collegato a un veicolo completato, M è la massa in ordine di marcia di tale veicolo di base

— nel caso di un veicolo di base incompleto collegato a un veicolo completato, M è la massa di monitoraggio (M<sub>mon</sub>) di tale veicolo di base, determinata applicando la seguente formula:

▼ M1

$$M_{\text{mon}} = \text{MRO}_{\text{base}} \times B_0$$

in cui;

$\text{MRO}_{\text{base}}$  è la massa in ordine di marcia del veicolo di base considerato;

$B_0$  è definito nell'allegato III, parte A, punto 1.2.4, lettera a);

▼ M7

$M_0$  è pari a 1 766,4 nel 2020, a 1 825,23 nel 2021, 2022 e 2023 e a 1 875,07 nel 2024;

▼ B

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

$M_{0,2020}$  è 1 766,4.

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

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

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 in deroga per il 2021 stabilito dalla Commissione in conformità dell'articolo 10.

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

- 6.0. Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub>

L'obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2021, dei valori di riferimento<sub>2021</sub> determinati per ciascun costruttore al quale si applica un obiettivo specifico per le emissioni conformemente al punto 4.

Il valore di riferimento<sub>2021</sub> è determinato, per ciascun costruttore, come segue:

$$\text{reference - value}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{misurato}} \cdot \left( \frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\phi 2021} - M_{0,2021})$$

dove:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{misurato}}$  è la media, per ciascun costruttore, delle emissioni di CO<sub>2</sub> misurate (ciclo misto) di ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nel 2020, come determinate e comunicate a norma dell'articolo 7 bis, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152;

$\text{NEDC}_{2020, \text{obiettivo parco veicoli}}$  è 147 g/km;

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

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



**▼ B**

$M_{0,2021}$  è la massa media in ordine di marcia espressa in chilogrammi (kg) di tutti i veicoli commerciali leggeri immatricolati nel 2021 dei costruttori a cui si applica un obiettivo specifico per le emissioni conformemente al punto 4;

a è il valore di cui al punto 4.

6.1. ► **M5** Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE a partire dal 2025 ◀

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

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2025</sub> = Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> · (1 – fattore di riduzione<sub>2025</sub>)

dove:

Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> è il valore di cui al punto 6.0;

Fattore di riduzione<sub>2025</sub> è la riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 4, lettera b).

6.1.2. ► **M5** Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE dal 2030 al 2034 ◀

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2030</sub> = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> · (1 – fattore di riduzione<sub>2030</sub>)

dove:

Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> è il valore di cui al punto 6.0;

Fattore di riduzione<sub>2030</sub> è la riduzione specificata all'articolo 1, paragrafo 5, lettera b).

**▼ M5**

6.1.3. Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE a partire dal 2035

obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2035</sub> = obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> (1 – fattore di riduzione<sub>2035</sub>)

dove:

obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2021</sub> è il valore di cui al punto 6.0;

fattore di riduzione<sub>2035</sub> è la riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 5 *bis*, lettera b).

**▼ B**

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

6.2.1. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni dal 2025 al 2029

L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2025</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2025</sub> è il valore determinato conformemente al punto 6.1.1;

**▼ B**

$\alpha$  è pari a  $a_{2025}$  quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è pari o inferiore a  $TM_0$  determinato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), e a  $a_{2021}$  quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi 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 indipendente) e alle emissioni di CO<sub>2</sub> specifiche (variabile dipendente) di ogni veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nel 2021;

media delle emissioni<sub>2021</sub> è la media delle emissioni di CO<sub>2</sub> specifiche di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2021 dei costruttori per i quali un obiettivo specifico per le emissioni è calcolato conformemente al punto 4;

**▼ M6**

TM è la massa media di prova in chilogrammi (kg) di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi del costruttore immatricolati nell'anno civile in questione.

Nel caso di un veicolo di base completo relativo a un veicolo completato, la massa di prova da prendere in considerazione è la massa di prova del medesimo veicolo di base.

Nel caso di un veicolo di base incompleto collegato a un veicolo completato, il valore della massa di prova da considerare è il valore  $DM_{base}$  determinato conformemente all'allegato III, parte A, punto 1.2.4, lettera a);

**▼ M7**

$TM_0$  è pari a 2 163,0 kg nel 2025 e al valore in chilogrammi (kg) determinato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), negli altri anni civili.

**▼ M5**

6.2.2. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni dal 2030 al 2034

Obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2030</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

dove:

obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2030</sub> è il valore determinato conformemente al punto 6.1.2;

$\alpha$  è pari a  $a_{2030}$  quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è pari o inferiore a  $TM_0$ , e a  $a_{2021}$  quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è superiore a  $TM_0$ ;

dove:

$a_{2030}$   $\frac{a_{2021} \text{ obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE}_{2030}}{\text{media delle emissioni}_{2021}}$

▼ **M5**

$a_{2021}$  è il valore di cui al punto 6.2.1;

media delle emissioni<sub>2021</sub> è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM<sub>0</sub> è il valore di cui al punto 6.2.1

### 6.2.3. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni a partire dal 2035

Obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2035</sub> +  $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

dove:

obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2035</sub> è il valore determinato conformemente al punto 6.1.3;

$\alpha$  è pari a  $a_{2035,L}$  quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è pari o inferiore a TM<sub>0</sub>, e a  $a_{2035,H}$  quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è superiore a TM<sub>0</sub>;

dove:

$a_{2035,L} = \frac{a_{2021} \text{ obiettivo per l'interoparcoveicolidell'UE}_{2035}}{\text{mediadelleemissioni}_{2021}}$

$a_{2035,H} = \frac{a_{2021} \text{ obiettivo per l'interoparcoveicolidell'UE}_{2035}}{\text{obiettivo per l'interoparcoveicolidell'UE}_{2025}}$

media delle emissioni<sub>2021</sub> è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM<sub>0</sub> è il valore di cui al punto 6.2.1.

### 6.3. Obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2025

#### 6.3.1. Obiettivi specifici per le emissioni dal 2025 al 2029

Obiettivo specifico per le emissioni = (obiettivo specifico di riferimento per le emissioni - ( $\varnothing_{\text{obiettivi}}$  - obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2025</sub>)) · fattore ZLEV

dove:

obiettivo specifico di riferimento per le emissioni è l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni di CO<sub>2</sub> determinato conformemente al punto 6.2.1;

$\varnothing_{\text{obiettivi}}$  è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri nuovi di ciascun costruttore, di tutti gli obiettivi specifici di riferimento per le emissioni determinati conformemente al punto 6.2.1;

▼ **M5**

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 zero e a basse emissioni nel parco di veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore calcolata come il numero totale dei veicoli nuovi a zero e a basse emissioni, ciascuno dei quali è contato come  $ZLEV_{\text{specifico}}$  conformemente alla formula seguente, diviso per il numero totale di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel corso dell'anno civile in questione:

$$ZLEV_{\text{specifico}} = 1 - \left( \frac{\text{emissioni specifiche di CO}_2}{50} \right)$$

x è pari al 17 % negli anni dal 2025 al 2029.

### 6.3.2. Obiettivi specifici per le emissioni dal 2030 al 2034

Obiettivo specifico per le emissioni = Obiettivo specifico di riferimento per le emissioni - ( $\varnothing_{\text{obiettivi}}$  - obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2030</sub>)

dove:

obiettivo specifico di riferimento per le emissioni è l'obiettivo specifico di riferimento per i costruttori determinato conformemente al punto 6.2.2;

$\varnothing_{\text{obiettivi}}$  è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri nuovi di ciascun costruttore, di tutti gli obiettivi specifici di riferimento per le emissioni determinati conformemente al punto 6.2.2;

obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2030</sub> è il valore di cui al punto 6.1.2.

### 6.3.3. Obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2035

Obiettivo specifico per le emissioni = Obiettivo specifico di riferimento per le emissioni - ( $\varnothing_{\text{obiettivi}}$  - obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2035</sub>)

dove:

obiettivo specifico di riferimento per le emissioni è l'obiettivo specifico di riferimento per i costruttori determinato conformemente al punto 6.2.3;

$\varnothing_{\text{obiettivi}}$  è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri nuovi di ciascun costruttore, di tutti gli obiettivi specifici di riferimento per le emissioni determinati conformemente al punto 6.2.3;

obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2035</sub> è il valore di cui al punto 6.1.3.

**▼ B***ALLEGATO II***MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI DELLE AUTOVETTURE NUOVE****PARTE A****Rilevamento dei dati sulle autovetture nuove e determinazione delle informazioni sul monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub>****▼ M3**

1 bis. ► **M6** *Gli Stati membri registrano, per ogni anno civile, i seguenti dati dettagliati per ciascuna autovettura nuova immatricolata come veicolo M<sub>1</sub> nel loro territorio e li trasmettono alla Commissione conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, nel formato di cui alla parte B, sezione 2 bis:* ◀

- 1) costruttore;
- 2) numero di omologazione e relativa estensione;
- 3) tipo, variante e versione;
- 4) marca e nome commerciale;
- 5) identificatore della famiglia di interpolazione del veicolo;

**▼ M6**

5 bis) identificatore della famiglia di resistenza all'avanzamento o identificatore della famiglia di matrici della resistenza all'avanzamento;

**▼ M3**

- 6) numero di identificazione del veicolo;
- 7) categoria di veicolo omologato;
- 8) categoria di veicolo immatricolato;
- 9) data della prima immatricolazione;

**▼ M6**

9 bis) carattere corrispondente alle disposizioni usate per l'omologazione;

**▼ M3**

- 10) emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>;
- 11) consumo di carburante;
- 12) massa in ordine di marcia;
- 13) massa di prova;
- 14) tipo di carburante e modalità carburante;
- 15) consumo di energia elettrica;
- 16) autonomia elettrica;
- 17) codice o codici di ecoinnovazione;
- 18) risparmi di CO<sub>2</sub> realizzati grazie alle ecoinnovazioni;

**▼ M6**

\_\_\_\_\_

**▼ M3**

- 20) cilindrata del motore;
- 21) potenza massima netta.

**▼ M6**

\_\_\_\_\_

**▼ M6**

2. I dati dettagliati di cui al punto 1 *bis* sono ricavati dal certificato di conformità dell'autovettura cui si riferiscono, salvo diversa indicazione nella parte B, sezione 2 *bis*, del presente allegato.

**▼ M3**

- 2 *bis* *Nel caso di veicoli a doppia alimentazione che funzionano a benzina e a gas di petrolio liquefatto (LPG) o a benzina e a gas naturale compresso (GNC), i cui certificati di conformità riportano i valori delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> per entrambi i tipi di carburante, gli Stati membri comunicano il valore dell'LPG e del CNG in funzione dei casi.*

Nel caso di veicoli policarburante che utilizzano benzina ed etanolo (E85), gli Stati membri comunicano il valore delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> per la benzina.

**▼ B**

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 soggette a omologazione 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 <sup>(1)</sup>	
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 soggette a omologazione nazionale in piccole serie	

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

**▼ M3**

▼ **M3**SEZIONE 2 *BIS*

Dati dettagliati risultanti dal monitoraggio – per ciascun veicolo

► <b>M6</b> Riferimento alla parte A, punto 1 <i>bis</i> ◀	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato	Fonti di dati	
1)	Nome del costruttore secondo la denominazione standard UE <sup>(1)</sup>	Certificato di conformità (allegato VIII del regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione (*)) salvo indicazione contraria	
	Nome del costruttore <sup>(2)</sup>	0.5 o, nel caso di più nomi di un costruttore, il nome registrato alla voce 0.5.1	
2)	Numero di omologazione e relativa estensione	0.11	
3)	Tipo	0.2	
	Variante		
	Versione		
4)	Marca e nome commerciale	0.1 e 0.2.1	
5)	Identificatore della famiglia di interpolazione del veicolo	0.2.3.1	
▼ <b>M6</b>	5 <i>bis</i> )	Identificatore della famiglia di resistenza all'avanzamento o identificatore della famiglia di matrici della resistenza all'avanzamento	0.2.3.4 0.2.3.5
▼ <b>M3</b>	6)	Numero di identificazione del veicolo	0.10
7)	Categoria di veicolo omologato	0.4	
8)	Categoria di veicolo immatricolato	Certificato di immatricolazione	
9)	Data di prima immatricolazione:	Certificato di immatricolazione	
▼ <b>M6</b>	9 <i>bis</i> )	Carattere corrispondente alle disposizioni usate per l'omologazione	47
▼ <b>M3</b>	10)	Emissioni specifiche di CO <sub>2</sub> (g/km)	49.4 ciclo misto, o se del caso, ciclo combinato
11)	Consumo di carburante (l/100 km o m <sup>3</sup> /100 km o kg/100 km)	49.4 ciclo misto, o se del caso, ciclo combinato	

▼ **M3**

		Fonti di dati
► <b>M6</b> Riferimento alla parte A, punto 1 <i>bis</i> ◀	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato	Certificato di conformità (allegato VIII del regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione (*)) salvo indicazione contraria
12)	Massa in ordine di marcia (kg)	13
13)	Massa di prova (kg)	47.1.1

▼ **M6**

14)	Tipo di carburante	26
	Modalità carburante	26.1 23 (nel caso di veicoli elettrici a batteria) 23.1 (nel caso di veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna)

▼ **M3**

15)	Consumo di energia elettrica (Wh/km)	PEV: 49.5.1 OVC-HEV: 49.5.2
16)	Autonomia elettrica (km)	PEV: 49.5.1 OVC-HEV: 49.5.2
17)	Codice o codici di ecoinnovazione	49.3.1
18)	Risparmi realizzati grazie alle ecoinnovazioni (g CO <sub>2</sub> /km)	49.3.2.2

▼ **M6**

_____		
-------	--	--

▼ **M3**

20)	Cilindrata (cm <sup>3</sup> )	25
21)	Potenza netta massima (kW)	27.1 e 27.3

▼ **M6**

_____		
-------	--	--

▼ **M3**

Note:

- 1) Elenco pubblicato dalla Commissione su CIRCABC.
- 2) Nel caso di omologazione nazionale in piccole serie (*national small series* - NSS) o di omologazione individuale (*individual approval* - IVA), il nome del costruttore è indicato nella colonna «Nome del costruttore nel registro dello Stato membro», mentre nella colonna denominata «Nome del costruttore secondo la denominazione standard UE» è riportata una delle seguenti diciture: «AA-NSS» o «AA-IVA», a seconda dei casi.
- 3) Se un veicolo è dotato di assali di larghezze diverse, si comunica la larghezza massima dell'asse.

▼ **M6**

_____		
-------	--	--

▼ **M3**

- (\*) Regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione, del 15 aprile 2020, che attua il regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni amministrative per l'omologazione e la vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli (GU L 163 del 26.5.2020)



**▼ B***ALLEGATO III***MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI DEI VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI NUOVI**

A. Rilevamento dei dati sui veicoli commerciali leggeri nuovi e determinazione delle informazioni sul monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub>

1. Dati dettagliati

**▼ M3****▼ M6**

1.1 *bis*. Comunicazione da parte degli Stati membri dei dati dei veicoli immatricolati come veicoli di categoria N<sub>1</sub>

Gli Stati membri registrano, per ogni anno civile, i seguenti dati dettagliati per ciascun veicolo commerciale leggero nuovo, completo o completato, immatricolato come veicolo N<sub>1</sub> nel loro territorio e li trasmettono alla Commissione conformemente all'articolo 7, paragrafo 2, nel formato di cui alla parte C, sezione 2 *bis*:

1) costruttore (nel caso di veicoli completati: il costruttore del veicolo di base);

**▼ M3**

(2) numero di omologazione e relativa estensione;

(3) tipo, variante e versione;

(4) marca e, se disponibile, denominazione commerciale;

(5) identificatore della famiglia di interpolazione del veicolo;

**▼ M6**

(5 bis) identificatore della famiglia di resistenza all'avanzamento o identificatore della famiglia di matrici della resistenza all'avanzamento;

**▼ M3**

(6) numero di identificazione del veicolo;

(7) categoria di veicolo omologato;

**▼ M6**

7 bis) *veicolo completo o completato*;

**▼ M3**

(8) categoria di veicolo immatricolato;

(9) data della prima immatricolazione;

**▼ M6**

(9 bis) carattere corrispondente alle disposizioni usate per l'omologazione;

**▼ M3**

(10) emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>;

(11) consumo di carburante;

**▼ M6**

12) massa in ordine di marcia del veicolo completo o completato;

12 bis) *nel caso di veicoli completati, massa in ordine di marcia del veicolo di base*;

**▼ M3**

(13) massa di prova;

(14) tipo di carburante e modalità carburante;

**▼ M3**

- (15) consumo di energia elettrica;
- (16) autonomia elettrica;
- (17) codice o codici di ecoinnovazione;
- (18) risparmi di CO<sub>2</sub> realizzati grazie alle ecoinnovazioni;

**▼ M6**

\_\_\_\_\_

**▼ M3**

- (20) cilindrata del motore;
- (21) potenza massima netta;
- (22) massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile.

**▼ M6**

\_\_\_\_\_

**▼ M1**

1.2. Veicoli completati immatricolati come veicoli di categoria N1

**▼ M6**

\_\_\_\_\_

**▼ M3**

\_\_\_\_\_

**▼ M6**

\_\_\_\_\_

**▼ M1**

1.2.2. Comunicazione dei dati da parte dei costruttori

**▼ M6**

Per ogni veicolo nuovo completato comunicato dagli Stati membri in conformità al punto 1.1 *bis*, il costruttore del veicolo di base comunica alla Commissione i dati di cui alle lettere a) e b) del presente punto per ciascun veicolo di base con lo stesso numero di identificazione del veicolo completato. I dati sono trasmessi entro tre mesi da quando al costruttore sono comunicati i dati provvisori a norma dell'articolo 7, paragrafo 4, secondo comma.

**▼ M1**

a) se il veicolo completato è basato su un veicolo di base incompleto:

- i) numero di identificazione del veicolo;
- ii) ► **M6** identificatore della famiglia di interpolazione del veicolo di cui al punto 6.2.6 del regolamento ONU n. 154; ◀
- iii) emissioni di CO<sub>2</sub> di monitoraggio determinate conformemente al punto 1.2.4;

**▼ M6**

\_\_\_\_\_

**▼ M1**

vi) massa di monitoraggio, determinata conformemente all'allegato I, parte B, punto 4.1;

**▼ M6**

vii) massa in ordine di marcia del veicolo di base incompleto.

\_\_\_\_\_

**▼ M1**

b) se il veicolo completato è basato su un veicolo di base completo:

- i) numero di identificazione del veicolo;
- ii) numero di identificazione della famiglia di veicoli di cui alla lettera a), punto ii), del presente paragrafo;
- iii) emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> del veicolo di base;

**▼ M6**

iv) massa in ordine di marcia del veicolo di base completo.

**▼ M1**

1.2.3. Calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e dell'obiettivo per le emissioni specifiche

La Commissione utilizza i valori comunicati dal costruttore del veicolo di base in conformità del punto 1.2.2 per calcolare le sue emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile in cui il veicolo completo considerato è immatricolato, tranne quando sono soddisfatte le condizioni di cui al punto 1.2.5 perché in tal caso devono essere utilizzati i dati relativi ai veicoli completati.

**▼ M6**

Se i dati di cui al punto 1.2.2 non sono comunicati dal costruttore del veicolo di base, per determinare se il veicolo rientra nell'ambito di applicazione del presente regolamento e calcolare le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> e l'obiettivo per le emissioni specifiche del costruttore del veicolo di base interessato sono utilizzate le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e la massa in ordine di marcia comunicate dagli Stati membri per il relativo veicolo completato, conformemente al punto 1.1 *bis*.

**▼ M1**

1.2.4. Calcolo delle emissioni di CO<sub>2</sub> di monitoraggio nel caso di veicoli di base incompleti

**▼ M6**

A partire dall'anno civile 2020, i costruttori calcolano le emissioni di CO<sub>2</sub> di monitoraggio per ciascuno dei loro veicoli di base incompleti secondo il metodo dell'interpolazione di cui all'allegato B7, punto 3.2.3.2 o 3.2.4, del regolamento ONU n. 154, utilizzando la stessa metodologia applicata per l'omologazione CE del veicolo di base per quanto riguarda le emissioni, secondo i termini definiti nei punti citati con le seguenti eccezioni:

a) Massa del singolo veicolo

Il termine «TM<sub>ind</sub>» di cui all'allegato B7, punto 3.2.3.2.2.1. o 3.2.4.1.1.1 del regolamento ONU n. 154 è sostituito dalla massa standard del veicolo di base, DM<sub>base</sub>. Quando la DM<sub>base</sub> è inferiore alla massa di prova del veicolo Low della famiglia di interpolazione (TM<sub>L</sub>), il termine TM<sub>ind</sub> è sostituito da TM<sub>L</sub>. Quando la DM<sub>base</sub> è superiore alla massa di prova del veicolo High della famiglia di interpolazione (TM<sub>H</sub>), il termine TM<sub>ind</sub> è sostituito da TM<sub>H</sub>.

DM<sub>base</sub> è calcolata in base alla seguente formula:

$$DM_{base} = MRO_{base} \times B_0 + 25 \text{ kg} + 0,28 \times (TPMLM - MRO_{base} \times B_0 - 25 \text{ kg})$$

**▼ M6**

dove:

$MRO_{base}$  è la massa in ordine di marcia del veicolo di base quale definita al punto 3.2.5 del regolamento ONU n. 154;

$B_0$  è il valore della massa della carrozzeria di 1,375 fino all'anno civile 2022 e di 1,351 per gli anni civili dal 2023 al 2034;

TPMLM è la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile quale definita al punto 3.2.23 del regolamento ONU n. 154.

b) Resistenza al rotolamento del singolo veicolo

La resistenza al rotolamento del veicolo di base è utilizzata ai fini dell'allegato B7, punti 3.2.3.2.2.2 o 3.2.4.1.1.2, del regolamento ONU n. 154.

c) Influsso sull'aerodinamica del singolo veicolo

Nel caso di un veicolo di base incompleto appartenente a una famiglia di matrici di resistenza all'avanzamento, i costruttori determinano il termine « $A_{f,ind}$ » di cui all'allegato B7, punto 3.2.4.1.1.3, del regolamento ONU n. 154, conformemente a una delle opzioni seguenti:

- i) la zona anteriore del veicolo rappresentativo della famiglia di matrici di resistenza all'avanzamento, in  $m^2$ ;
- ii) il valore medio della zona anteriore del veicolo High e del veicolo Low della famiglia di interpolazione, in  $m^2$ ;
- iii) la zona anteriore del veicolo High della famiglia di interpolazione, se non viene utilizzato il metodo dell'interpolazione, in  $m^2$ .

Nel caso di un veicolo di base incompleto non appartenente a una famiglia di matrici di resistenza all'avanzamento, il valore di « $f_{2,ind}$ » di cui all'allegato B7, punto 3.2.3.2.2.4, del regolamento ONU n. 154, corrisponde a una delle opzioni seguenti:

- i) il valore medio tra i termini « $f_{2,L}$ » e « $f_{2,H}$ » di cui a tale punto;
- ii) il termine « $f_{2,H}$ » di cui a tale punto.

**▼ M1**

1.2.5. Rappresentatività del valore delle emissioni di CO<sub>2</sub> di monitoraggio

Ogni anno la Commissione valuta la rappresentatività della media delle emissioni di CO<sub>2</sub> di monitoraggio comunicate dai costruttori di veicoli di base rispetto alla media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli completati immatricolati nell'anno civile considerato. La Commissione informa i costruttori di veicoli di base dello scostamento rilevato tra tali valori.

**▼ M1**

Se nel corso di due anni civili consecutivi si riscontra uno scostamento pari o superiore al 4 %, la Commissione utilizza la media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli completati nell'anno civile successivo al fine di calcolare le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del costruttore del veicolo di base o del raggruppamento in tale anno.

**▼ M6**

2. I dati dettagliati di cui al punto 1.1 *bis* sono ricavati dal certificato di conformità del veicolo commerciale leggero cui si riferiscono, salvo diversa indicazione nella parte C, sezione 2 *bis*.

**▼ M3**

- 2 bis *Nel caso di veicoli a doppia alimentazione che funzionano a benzina e a gas di petrolio liquefatto (LPG) o a benzina e a gas naturale compresso (GNC), i cui certificati di conformità riportano i valori delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> per entrambi i tipi di carburante, gli Stati membri comunicano il valore dell'LPG e del CNG in funzione dei casi.*

Nel caso di veicoli policarburante che utilizzano benzina ed etanolo (E85), gli Stati membri comunicano il valore delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> per la benzina.

**▼ B**

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 oggetto di omologazione individuale;
  - d) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi soggetti a omologazione nazionale di piccole serie.

**▼ M6**

\_\_\_\_\_

**▼ B**

- 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:

▼ **B**

## Sezione 1

## Dati aggregati risultanti dal monitoraggio

Stato membro <sup>(1)</sup>	
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 soggetti a omologazione nazionale di piccole serie	
Numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione in più fasi (se disponibile)	

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

▼ **M3**Sezione 2 *bis*

## Dati dettagliati risultanti dal monitoraggio – per ciascun veicolo

		Fonti di dati
► <b>M6</b> Riferimento alla parte A, punto 1.1 <i>bis</i> ◀	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato	Certificato di conformità (allegato VIII del regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione) salvo indicazione contraria
▼ <b>M6</b>	1) Nome del costruttore (secondo la denominazione standard UE) <sup>(1)</sup>	Nome attribuito dalla Commissione
	Nome del costruttore <sup>(2)</sup>	0.5 o, nel caso di veicoli soggetti ad omologazione in più fasi, 0.5.1 (nome del costruttore del veicolo di base)
▼ <b>M3</b>	2) Numero di omologazione e relativa estensione	0.11
	3) Tipo	0.2
	Variante	
Versione		
4)	Marca e nome commerciale	0.1 e 0.2.1
5)	Identificatore della famiglia di interpolazione del veicolo	0.2.3.1

▼ M3

► <u>M6</u> Riferimento alla parte A, punto 1.1 <i>bis</i> ◀	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato	<p>Fonti di dati</p> <p>Certificato di conformità (allegato VIII del regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione) salvo indicazione contraria</p>
--	--	---

▼ M6

5 <i>bis</i> )	Identificatore della famiglia di resistenza all'avanzamento o identificatore della famiglia di matrici della resistenza all'avanzamento	0.2.3.4 0.2.3.5
----------------	---	--------------------

▼ M3

6)	Numero di identificazione del veicolo	0.10
7)	Categoria di veicolo omologato	0.4

▼ M6

7 <i>bis</i> )	veicolo completo o completato	0.4
----------------	-------------------------------	-----

▼ M3

8)	Categoria di veicolo immatricolato	Certificato di immatricolazione
9)	Data di prima immatricolazione:	Certificato di immatricolazione

▼ M6

9 <i>bis</i> )	Carattere corrispondente alle disposizioni usate per l'omologazione	47
----------------	---	----

▼ M3

10)	Emissioni specifiche di CO <sub>2</sub> (g/km)	49.4 ciclo misto, o se del caso, ciclo combinato
11)	Consumo di carburante (l/100 km o m <sup>3</sup> /100 km o kg/100 km)	49.4 ciclo misto, o se del caso, ciclo combinato

▼ M6

12)	Massa in ordine di marcia del veicolo completo o completato	13
12 <i>bis</i> )	Massa in ordine di marcia del veicolo di base (nel caso di un veicolo completato)	14

▼ M3

13)	Massa di prova (veicoli completi e completati) (kg)	47.1.1
-----	---	--------

▼ **M3**

► <b>M6</b> Riferimento alla parte A, punto 1.1 <i>bis</i> ◀	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato	<p>Fonti di dati</p> <p>Certificato di conformità (allegato VIII del regolamento di esecuzione (UE) 2020/683 della Commissione) salvo indicazione contraria</p>
--	--	---

▼ **M6**

14)	Tipo di carburante	26
	Modalità carburante	26.1 23 (nel caso di veicoli elettrici a batteria) 23.1 (nel caso di veicoli ibridi elettrici a ricarica esterna);

▼ **M3**

15)	Consumo di energia elettrica (Wh/km)	PEV: 49.5.1 OVC-HEV: 49.5.2
16)	Autonomia elettrica (km)	PEV: 49.5.1 OVC-HEV: 49.5.2
17)	Codice o codici di ecoinnovazione	49.3.1
18)	Risparmi realizzati grazie alle ecoinnovazioni (g CO <sub>2</sub> /km)	49.3.2.2

▼ **M6**

_____		
-------	--	--

▼ **M3**

20)	Cilindrata (cm <sup>3</sup> )	25
21)	Potenza netta massima (kW)	27.1 e 27.3

▼ **M6**

22)	Massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico (TPMLM)	16.1
-----	---	------

_____		
-------	--	--

▼ **M3**

Note:

- 1) Elenco pubblicato dalla Commissione su CIRCABC.
- 2) Nel caso di omologazione nazionale in piccole serie (*national small series* - NSS) o di omologazione individuale (*individual approval* - IVA), il nome del costruttore è indicato nella colonna «Nome del costruttore nel registro dello Stato membro», mentre nella colonna denominata «Nome del costruttore secondo la denominazione standard UE» è riportata una delle seguenti diciture: «AA-NSS» o «AA-IVA», a seconda dei casi.
- 3) Se un veicolo è dotato di assali di larghezze diverse, si comunica la larghezza massima dell'asse.

▼ **M6**

_____		
-------	--	--



*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 3 del 7.1.2015, pag. 1).
Regolamento delegato (UE) 2017/1502 della Commissione	(GU L 221 del 26.8.2017, pag. 4).
Regolamento delegato (UE) 2018/649 della Commissione	(GU L 108 del 27.4.2018, pag. 14).
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 72 del 10.3.2012, pag. 2).
Regolamento (UE) n. 253/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 84 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).
Regolamento delegato (UE) 2017/1499 della Commissione	(GU L 219 del 25.8.2017, pag. 1).



## 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 1, paragrafo 5
—	—	Articolo 1, paragrafo 6
—	—	Articolo 1, paragrafo 7
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 f)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera h)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera h)
Articolo 3, paragrafo 1, lettera e)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera j)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera i)
Articolo 3, paragrafo 1, lettera g)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera i)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera j)
—	—	Articolo 3, paragrafo 1, lettere k), l) e m)
—	Articolo 3, paragrafo 1, lettera k)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera n)
Articolo 3, paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 2
Articolo 4, primo comma	Articolo 4, primo comma	Articolo 4, paragrafo 1, frase introduttiva e lettere a) e 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

▼B

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
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 8, paragrafo 4, primo comma	Articolo 7, paragrafo 4, terzo comma
Articolo 8, paragrafo 5, terzo comma	Articolo 8, paragrafo 5	Articolo 7, paragrafo 5, terzo comma
Articolo 8, paragrafo 5, terzo comma	Articolo 8, paragrafo 6	Articolo 7, paragrafo 5, secondo comma
Articolo 8, paragrafo 6	Articolo 8, paragrafo 7	—
Articolo 8, paragrafo 7	Articolo 8, paragrafo 8	Articolo 7, paragrafo 6, primo comma
—	—	Articolo 7, paragrafo 6, secondo comma
Articolo 8, paragrafo 8	—	—
Articolo 8, paragrafo 9, primo comma	Articolo 8, paragrafo 9, primo comma	Articolo 7, paragrafo 7
Articolo 8, paragrafo 9, secondo comma	Articolo 8, paragrafo 9, secondo comma	Articolo 7, paragrafo 8
—	—	Articolo 7, paragrafo 9
—	—	Articolo 7, paragrafo 10
—	Articolo 8, paragrafo 10	Articolo 7, paragrafo 11
Articolo 9, paragrafo 1	Articolo 9, paragrafo 1	Articolo 8, paragrafo 1



Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, frase introduttiva	Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, frase introduttiva	Articolo 8, paragrafo 2, primo comma, prima parte
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, primo comma, seconda parte
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 da a) a e)	Articolo 10, paragrafo 1, lettere da a) a e)	Articolo 9, paragrafo 1, lettere da a) a e)
—	—	Articolo 9, paragrafo 1, lettera f)
Articolo 10, paragrafo 2	Articolo 10, paragrafo 2	Articolo 9, paragrafo 2
—	—	Articolo 9, paragrafo 3
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, primo comma
—	—	Articolo 10, paragrafo 3, secondo comma
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 10, paragrafo 4, secondo comma, lettera c)
Articolo 11, paragrafo 4, terzo e quarto comma	—	Articolo 10, paragrafo 4, terzo e quarto comma

▼B

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
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, parte introduttiva, lettere a), b) e c), e lettera d), prima parte
—	—	Articolo 11, paragrafo 2, parte introduttiva, lettera d), ultima parte
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
—	—	Articolo 13
Articolo 13, paragrafo 1	—	—
—	Articolo 13, paragrafo 1	—
—	—	Articolo 14, titolo
—	—	Articolo 14, paragrafo 1, primo comma, frase introduttiva
Articolo 13, paragrafo 2, primo e secondo comma	—	Articolo 14, paragrafo 1, lettera a)
—	Articolo 13, paragrafo 5	Articolo 14, paragrafo 1, lettera b)
—	—	Articolo 14, paragrafo 1, lettere c) e d)
Articolo 13, paragrafo 2, terzo comma	Articolo 13, paragrafo 5	Articolo 14, paragrafo 2
—	—	Articolo 15, paragrafo 1
—	—	Articolo 15, paragrafo 2
—	—	Articolo 15, paragrafo 3

## ▼B

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
—	Articolo 13, paragrafo 2	—
—	—	Articolo 15, paragrafo 4, prima parte
Articolo 13, paragrafo 3	Articolo 13, paragrafo 6, primo comma	Articolo 15, paragrafo 4, seconda parte
—	Articolo 13, paragrafo 4	—
Articolo 13, paragrafo 4	Articolo 13, paragrafo 6, secondo comma	—
Articolo 13, paragrafo 5	—	—
Articolo 13, paragrafo 6	Articolo 13, paragrafo 3	—
—	—	Articolo 15, paragrafo 5
—	—	Articolo 15, paragrafo 6
Articolo 13, paragrafo 7, primo comma	Articolo 13, paragrafo 6, terzo comma	Articolo 15, paragrafo 7
Articolo 13, paragrafo 7, secondo comma	Articolo 13, paragrafo 6, quarto comma	Articolo 15, paragrafo 8
Articolo 14, paragrafo 1	Articolo 14, paragrafo 1	Articolo 16, paragrafo 1
Articolo 14, paragrafo 2	Articolo 14, paragrafo 2	Articolo 16, paragrafo 2
Articolo 14, paragrafo 3	Articolo 14, paragrafo 2 <i>bis</i>	Articolo 16, paragrafo 3
Articolo 14 <i>bis</i> , paragrafo 1	Articolo 15, paragrafo 3	Articolo 17, paragrafo 1
Articolo 14 <i>bis</i> , paragrafo 2	Articolo 15, paragrafo 1	Articolo 17, paragrafo 2
Articolo 14 <i>bis</i> , paragrafo 3	Articolo 16	Articolo 17, paragrafo 3
Articolo 14 <i>bis</i> , paragrafo 4	Articolo 15, paragrafo 2	Articolo 17, paragrafo 4
Articolo 14 <i>bis</i> , paragrafo 5	Articolo 17	Articolo 17, paragrafo 5
Articolo 15	—	—
—	—	Articolo 18
Articolo 16	Articolo 18	Articolo 19
Allegato I	—	Allegato I, parte A, punti da 1 a 5
—	—	Allegato I, parte A, punto 6
—	Allegato I	Allegato I, parte B, punti da 1 a 5
—	—	Allegato I, parte B, punto 6
Allegato II, parte A	—	Allegato II, parte A
Allegato II, parte B	—	—
Allegato II, parte C	—	Allegato II, parte B
—	Allegato II	Allegato III
—	—	Allegato IV
—	—	Allegato V