

**REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2019/986 DELLA COMMISSIONE****del 7 marzo 2019****che modifica gli allegati I e II del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri nuovi omologati con un sistema a più fasi****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri <sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 8, paragrafo 9, secondo comma, e l'articolo 13, paragrafo 6, quarto comma,

considerando quanto segue:

- (1) A decorrere dal 1° settembre 2019 tutti i veicoli leggeri saranno soggetti a una nuova procedura regolamentare di prova per la misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante dei veicoli leggeri, ossia la procedura di prova per i veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale (*World Harmonised Light Vehicles Test Procedure* — WLTP) introdotta dal regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione <sup>(2)</sup>, che sostituisce il nuovo ciclo di guida europeo (NEDC) di cui al regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione <sup>(3)</sup>. È dunque opportuno definire una nuova metodologia per determinare le emissioni di CO<sub>2</sub> e il consumo di carburante dei veicoli N<sub>1</sub> omologati con un sistema a più fasi («veicoli omologati in più fasi»).
- (2) A norma del regolamento (UE) n. 510/2011, le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli omologati in più fasi sono attribuite al costruttore del veicolo di base. Per consentire al costruttore del veicolo di base di pianificare efficacemente e con sufficiente certezza la sua conformità con i suoi obiettivi per le emissioni specifiche, è opportuno stabilire una metodologia che assicuri che le emissioni di CO<sub>2</sub> e la massa del veicolo di base incompleto che saranno assegnate al costruttore siano note al momento della produzione e vendita del veicolo incompleto e non soltanto nel momento in cui il costruttore della fase finale immette sul mercato il veicolo completato.
- (3) Al momento di definire le emissioni di CO<sub>2</sub> del veicolo di base incompleto è opportuno utilizzare il metodo di interpolazione previsto dal regolamento (UE) 2017/1151, nel quale i valori di ingresso specifici dovrebbero essere concepiti in modo da produrre valori di emissioni di CO<sub>2</sub> e di massa quanto più possibile rappresentativi dei valori successivamente determinati per il veicolo completato finale. Per garantire coerenza, il calcolo dell'obiettivo per le emissioni specifiche del costruttore del veicolo di base dovrebbe tenere conto dei valori di massa determinati a tal fine.
- (4) Il costruttore del veicolo di base dovrebbe comunicare alla Commissione sia i valori di ingresso utilizzati per il metodo di interpolazione sia i valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di massa del veicolo di base incompleto. Allo stesso tempo gli Stati membri dovrebbero continuare a comunicare alla Commissione le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> e la massa dei veicoli completati finali.
- (5) Sulla base dei dati comunicati la Commissione dovrebbe valutare costantemente la rappresentatività dei valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli di base e informare i costruttori delle eventuali divergenze riscontrate. In caso emerga una divergenza significativa e persistente tra le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del veicolo completato finale e la media dei valori di controllo delle emissioni di CO<sub>2</sub> determinati per il costruttore del veicolo di base, al fine di determinare se il costruttore rispetta i suoi obiettivi per le emissioni specifiche si dovrebbero utilizzare i valori relativi ai veicoli completati finali.

<sup>(1)</sup> GUL 145 del 31.5.2011, pag. 1.

<sup>(2)</sup> Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione e il regolamento (UE) n. 1230/2012 della Commissione e abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).

<sup>(3)</sup> Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

(6) È opportuno quindi modificare di conseguenza gli allegati I e II del regolamento (UE) n. 510/2011,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Gli allegati I e II del regolamento (UE) n. 510/2011 sono modificati conformemente all'allegato del presente regolamento.

*Articolo 2*

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

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

Fatto a Bruxelles, il 7 marzo 2019

*Per la Commissione*  
*Il presidente*  
Jean-Claude JUNCKER

---

## ALLEGATO

Gli allegati I e II del regolamento (UE) n. 510/2011 sono così modificati:

(1) Nell'allegato I, al punto 1, lettera c), è aggiunto il seguente paragrafo:

«Nel caso dei veicoli omologati in più fasi incompleti di cui all'allegato II, parte A, punto 1 bis, al posto del valore M si utilizza la massa di monitoraggio ( $M_{\text{mon}}$ ). La massa di monitoraggio è calcolata in base alla seguente formula:

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

dove:

$\text{MRO}_{\text{base}}$  e  $B_0$  sono i valori definiti nell'allegato II, parte A, punto 1 bis.1, lettera a).»

(2) Nell'allegato II, la parte A è così modificata:

- a) il punto 1.2 è soppresso con effetto dal 1° gennaio 2021;
- b) sono inseriti i seguenti punti 1 bis, 1 bis.1, 1 ter e 1 quater:

**«1 bis Emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli omologati in più fasi della categoria N<sub>1</sub>, determinate conformemente al regolamento (UE) 2017/1151**

A decorrere dal 1° settembre 2019, per ciascun veicolo di base incompleto della categoria N<sub>1</sub> soggetto all'omologazione in più fasi a norma della direttiva 2007/46/CE, il costruttore determina e comunica alla Commissione le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> del veicolo di base in questione (di seguito "le emissioni di CO<sub>2</sub> di monitoraggio"), conformemente alla metodologia di cui al punto 1 bis.1.

La Commissione utilizza le emissioni di CO<sub>2</sub> di monitoraggio del veicolo di base incompleto ad essa comunicate a norma del primo paragrafo per calcolare le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del veicolo di base del costruttore nell'anno civile in cui è immatricolato il veicolo omologato in più fasi completato, tranne nel caso in cui siano soddisfatte le condizioni di cui al punto 1 ter.

Per i veicoli di base completi, ai fini del monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> sono utilizzate le emissioni di CO<sub>2</sub> e la massa in ordine di marcia del veicolo.

**1 bis.1 Calcolo delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> del veicolo di base incompleto**

Il costruttore del veicolo di base calcola il valore delle emissioni di CO<sub>2</sub> di monitoraggio del singolo veicolo di base incompleto con il metodo dell'interpolazione di cui all'allegato XXI, suballegato 7, punto 3.2.3.2 o 3.2.4 del regolamento (UE) 2017/1151, a seconda della metodologia applicata per l'omologazione delle emissioni del veicolo di base, secondo i termini definiti nel punto pertinente, con le seguenti eccezioni:

a) Massa del singolo veicolo

Il termine 'TM<sub>ind</sub>' di cui all'allegato XXI, suballegato 7, punto 3.2.3.2.1. o 3.2.4.1.1.1 del regolamento (UE) 2017/1151 è sostituito dalla massa standard del veicolo di base,  $DM_{\text{base}}$ , oppure, se del caso, dalla massa di prova del veicolo Low,  $TM_{\text{L}}$ , o dalla massa di prova del veicolo High,  $TM_{\text{H}}$ .

$DM_{\text{base}}$  è calcolata in base alla seguente formula:

$$DM_{\text{base}} = \text{MRO}_{\text{base}} \times B_0 + 25 \text{ kg} + M_{\text{VL}}$$

dove:

$\text{MRO}_{\text{base}}$  è la massa in ordine di marcia del veicolo base come definita nell'allegato XXI, punto 3.2.5, del regolamento (UE) 2017/1151

$B_0$  è il valore della massa della carrozzeria corrispondente a 1,375

$M_{\text{VL}}$  è la massa rappresentativa del carico del veicolo, vale a dire il 28 per cento del carico massimo del veicolo, dove il carico massimo del veicolo è definito come la massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico meno la massa in ordine di marcia del veicolo di base moltiplicato per  $B_0$ , meno 25 kg

La cifra  $B_0$  è calcolata come media ponderata del rapporto tra la somma della massa in ordine di marcia dei veicoli di base incompleti per tutti i veicoli omologati in più fasi immatricolati nell'anno civile e la massa aggiunta standard calcolata in conformità all'allegato XII, sezione 5, del regolamento (CE) n. 692/2008, e la massa in ordine di marcia dei veicoli di base per tutti i veicoli omologati in più fasi immatricolati negli anni civili 2015, 2016 e 2017.

La cifra  $B_0$  è corretta entro il 31 ottobre 2021 in base ai valori di massa pertinenti dei veicoli omologati in più fasi immatricolati negli anni civili 2018, 2019 e 2020, calcolati con le seguenti formule:

Formula 1:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n Mf_i}{\sum_{i=1}^n Mb_i}$$

dove:

$A_y$  è la media ponderata del rapporto tra  $M_f$  e  $M_{bi}$

$M_f$  è la massa in ordine di marcia del veicolo di base aumentata della massa aggiunta standard di cui all'allegato XII, sezione 5, del regolamento (CE) n. 692/2008.

$M_{bi}$  è la massa in ordine di marcia del veicolo di base

$n$  è il numero di veicoli di base per tutti i veicoli omologati in più fasi nell'anno civile

Formula 2:

$$B_0 = \frac{\sum_{i=2018}^{2020} A_i n_i}{\sum_{i=2018}^{2020} n_i}$$

dove:

$A_i$  è la media ponderata calcolata in base alla formula 1

$n_i$  è il numero di veicoli di base per tutti i veicoli omologati in più fasi in un anno civile

Quando la massa standard del veicolo di base ( $DM_{base}$ ) è inferiore alla massa di prova del veicolo Low ( $TM_L$ ) della famiglia di interpolazione,  $TM_{ind}$  è sostituito da  $TM_L$ .

Quando la massa standard del veicolo di base ( $DM_{base}$ ) è superiore alla massa di prova del veicolo High ( $TM_H$ ) della famiglia di interpolazione,  $TM_{ind}$  è sostituito da  $TM_H$ .

b) Resistenza al rotolamento del singolo veicolo

La resistenza al rotolamento del veicolo di base va usata ai fini dell'allegato XXI, suballegato 7, punti 3.2.3.2.2.2 o 3.2.4.1.1.2, del regolamento (UE) 2017/1151.

c) Zona anteriore

Nel caso di un veicolo di base incompleto appartenente a una famiglia di matrici di resistenza all'avanzamento, il costruttore deve determinare il termine "AP" di cui all'allegato XXI, suballegato 7, punto 3.2.3.2.2.3 del regolamento (UE) 2017/1151, conformemente a una delle seguenti opzioni:

- 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 che non appartiene a una famiglia di matrici di resistenza all'avanzamento, utilizzare il valore della zona anteriore del veicolo High della famiglia di interpolazione.

### 1 ter **Rappresentatività del valore delle emissioni di CO<sub>2</sub> di monitoraggio**

Ogni anno, a decorrere dall'anno civile 2020, la Commissione valuta la rappresentatività dei valori medi delle emissioni di CO<sub>2</sub> di monitoraggio comunicati dal costruttore del veicolo di base rispetto alla media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli completati immatricolati nel pertinente anno civile e ne informa il costruttore.

Qualora, in ciascuno di due anni civili successivi, la valutazione dimostri una divergenza pari o superiore al 4 % tra la media delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di tutti i veicoli completati e la media delle emissioni di CO<sub>2</sub> di monitoraggio di tutti i veicoli di base del costruttore ad essi collegati, 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 dei veicoli di base o di un raggruppamento in tale anno. In caso di divergenze persistenti, il calcolo è ripetuto ogni tre anni.

### 1 quater **Comunicazione dei dati da parte dei costruttori di veicoli di base**

I costruttori di veicoli di base, per ogni veicolo di base incompleto o completo presentato per l'omologazione in più fasi e da essi venduto nell'anno civile precedente nell'Unione, comunicano alla Commissione entro il 28 febbraio di ogni anno i dati indicati di seguito:

- a) numero di identificazione del veicolo;
  - b) identificatore della famiglia di interpolazione;
  - c) emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> del veicolo di base;
  - d) zona anteriore (specificare l'opzione applicabile);
  - e) resistenza al rotolamento del veicolo di base;
  - f) massa di monitoraggio;
  - g) massa in ordine di marcia del veicolo di base;
  - h) massa rappresentativa del carico del veicolo quale definita al punto 1 bis.1 del presente allegato.»;
- c) il punto 2 è sostituito dal seguente:

«I dati dettagliati di cui al punto 1 devono essere ricavati dal certificato di conformità oppure essere coerenti con il certificato di conformità rilasciato dal costruttore del veicolo commerciale leggero cui si riferiscono. Gli altri dati dettagliati devono essere ricavati dalla documentazione di omologazione o dalle informazioni comunicate dal costruttore del veicolo di base a norma del punto 1 quater. Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che la procedura di monitoraggio sia sufficientemente precisa. Se per un veicolo commerciale leggero il certificato di conformità indica una massa minima e una massa massima, ai fini del presente regolamento gli Stati membri utilizzano solo il valore massimo. Nel caso di veicoli a doppia alimentazione (benzina-gas), i cui certificati di conformità riportano le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> per entrambi i tipi di carburante, gli Stati membri utilizzano solo il valore misurato per il gas.»

---