



## UNIONE EUROPEA

IL PARLAMENTO EUROPEO

IL CONSIGLIO

Bruxelles, 3 aprile 2019  
(OR. en)

2017/0293 (COD)

PE-CONS 6/19

CLIMA 13  
ENV 33  
TRANS 15  
MI 28  
CODEC 83

### ATTI LEGISLATIVI ED ALTRI STRUMENTI

Oggetto: REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO  
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)

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

**del ...**

**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)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

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

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

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

previa consultazione del Comitato delle regioni,

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

---

<sup>1</sup> GU C 227 del 28.6.2018, pag. 52.

<sup>2</sup> Posizione del Parlamento europeo del 27 marzo 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del ...

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup> e il regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>2</sup> hanno subito modifiche di sostanza in diverse occasioni. Giacché si rendono necessarie ulteriori modifiche, i regolamenti dovrebbero essere rifiuti nell'interesse della chiarezza.
- (2) Al fine di offrire una transizione coerente ed efficiente a seguito della rifusione e dell'abrogazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011, è opportuno che il presente regolamento si applichi dal 1° gennaio 2020. Tuttavia è opportuno mantenere inalterati fino al 2024 i livelli di prestazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> e le modalità per conseguirli stabiliti nei citati regolamenti.

---

<sup>1</sup> Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1).

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

- (3) L'accordo di Parigi<sup>1</sup> stabilisce, tra l'altro, un obiettivo a lungo termine in linea con l'obiettivo di mantenere l'aumento della temperatura media globale ben al di sotto di 2°C rispetto ai livelli preindustriali e di proseguire gli sforzi per mantenerlo a 1,5°C rispetto ai livelli preindustriali. Le più recenti conclusioni scientifiche riportate dal Gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico (IPCC) nella sua relazione speciale sugli effetti del riscaldamento globale di 1,5°C in più rispetto ai livelli preindustriali e sulle relative tabelle di marcia riguardanti le emissioni mondiali di gas a effetto serra confermano in modo inequivocabile gli effetti negativi del cambiamento climatico. La relazione speciale conclude che le riduzioni delle emissioni in tutti i settori sono cruciali al fine di limitare il riscaldamento climatico.
- (4) Al fine di contribuire agli obiettivi dell'accordo di Parigi, la trasformazione dell'intero settore dei trasporti verso il livello zero di emissioni deve essere accelerata, considerando la comunicazione della Commissione del 28 novembre 2018 dal titolo "Un pianeta pulito per tutti - Visione strategica europea a lungo termine per un'economia prospera, moderna, competitiva e climaticamente neutra", che delinea una visione delle trasformazioni economiche e sociali che, con la partecipazione di tutti i settori dell'economia e della società, devono essere intraprese per realizzare la transizione verso quota zero emissioni nette entro il 2050. Occorre inoltre ridurre drasticamente e senza indugi le emissioni degli inquinanti atmosferici dei trasporti che danneggiano significativamente la salute umana e l'ambiente. Le emissioni dei veicoli con motori a combustione convenzionali dovranno essere ulteriormente ridotte nel periodo successivo al 2020, e occorrerà che i veicoli a zero e a basse emissioni siano diffusi e abbiano conquistato una significativa quota di mercato entro il 2030. Dopo il 2030, saranno necessarie ulteriori riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri.

---

<sup>1</sup> GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

- (5) Le comunicazioni della Commissione del 31 maggio 2017 dal titolo "L'Europa in movimento - Un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti" e dell'8 novembre 2017 dal titolo "Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni - Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori" evidenziano che i livelli di prestazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri rappresentano un forte incentivo per l'innovazione e l'efficienza e contribuiranno a rafforzare la competitività dell'industria automobilistica e a preparare il terreno per l'introduzione di veicoli a zero e a basse emissioni in modo tecnologicamente neutro.
- (6) Il presente regolamento fornisce un percorso chiaro per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> generate dal settore dei trasporti stradali e contribuisce a conseguire l'obiettivo vincolante di riduzione interna in tutti i settori economici di almeno il 40 % delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030, rispetto al 1990, come sancito nelle conclusioni del Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014 e approvato come contributo determinato, stabilito a livello nazionale, dell'Unione e dei suoi Stati membri nell'ambito dell'accordo di Parigi in occasione della sessione del Consiglio "Ambiente" del 6 marzo 2015.

- (7) Il regolamento (UE) n. 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup> stabilisce gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda il conseguimento dell'obiettivo dell'Unione di ridurre le sue emissioni di gas a effetto serra del 30 % al di sotto dei livelli del 2005 nel 2030 per i settori che non rientrano nel sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione europea istituito dalla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>2</sup>. Il trasporto su strada rappresenta uno dei principali contributori delle emissioni di tali settori. Inoltre, le emissioni del trasporto su strada mostrano una tendenza al rialzo e restano nettamente al di sopra dei livelli registrati nel 1990. Se le emissioni del settore del trasporto su strada dovessero continuare ad aumentare, tale aumento continuerà ad annullare le riduzioni ottenute in altri settori per la lotta ai cambiamenti climatici.
- (8) Nelle conclusioni del 23-24 ottobre 2014 il Consiglio europeo ha evidenziato l'importanza della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e i rischi connessi alla dipendenza da combustibili fossili nel settore dei trasporti tramite un approccio globale e tecnologicamente neutro per la promozione della riduzione delle emissioni e dell'efficienza energetica nei trasporti, per i trasporti elettrici e per le fonti energetiche rinnovabili nei trasporti anche dopo il 2020.

---

<sup>1</sup> Regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas a effetto serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 (GU L 156 del 19.6.2018, pag. 26).

<sup>2</sup> Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

- (9) Al fine di fornire ai consumatori dell'Unione un approvvigionamento sicuro, sostenibile, competitivo e a prezzi accessibili, il contributo dell'efficienza energetica alla moderazione della domanda è una delle cinque dimensioni, strettamente interconnesse e che si rafforzano reciprocamente, illustrate nella comunicazione della Commissione del 25 febbraio 2015 intitolata "Una strategia quadro per un'Unione dell'energia resiliente, corredata da una politica lungimirante in materia di cambiamenti climatici". La comunicazione sottolinea che, se da un lato tutti i settori economici devono adottare misure per aumentare l'efficienza del loro consumo energetico, quello dei trasporti presenta un'enorme potenziale di efficienza energetica, che può essere realizzato anche con un'attenzione costante all'inasprimento delle norme sulle prestazioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri per il 2030.
- (10) Una valutazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 della Commissione del 2015 ha concluso che tali regolamenti sono stati sostanzialmente coerenti e pertinenti e hanno consentito notevoli riduzioni delle emissioni, dimostrando nel contempo un'efficienza sotto il profilo dei costi maggiore di quanto inizialmente previsto. Essi hanno inoltre generato un notevole valore aggiunto per l'Unione, che non sarebbe stato realizzabile in modo equivalente mediante misure nazionali. Tuttavia, i benefici di tali regolamenti si sono ridotti a causa della discrepanza crescente tra le emissioni di CO<sub>2</sub> misurate nel quadro del nuovo ciclo di guida europeo (NEDC) e le emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte da veicoli guidati in condizioni reali.

- (11) È pertanto opportuno perseguire gli obiettivi dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 fissando nuovi obiettivi di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri dell'Unione per il periodo fino al 2030. Nel definire i livelli di tali obiettivi, è stato tenuto conto della loro efficacia nel fornire un contributo efficiente in termini di costi alla riduzione delle emissioni dei settori disciplinati dal regolamento (UE) 2018/842 entro il 2030, dei costi e dei risparmi che ne derivano per la società, per i costruttori e per gli utilizzatori di veicoli, nonché dei loro effetti diretti e indiretti sull'occupazione, sulla competitività e sull'innovazione e dei benefici complementari derivanti in termini di riduzione dell'inquinamento dell'aria e di sicurezza degli approvvigionamenti energetici. Considerando che le emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture rappresentano una quota di mercato e, di conseguenza, un contributo complessivo di emissioni di CO<sub>2</sub> significativamente superiore rispetto ai veicoli commerciali leggeri, appare opportuno adottare un approccio differenziato per le autovetture e per i veicoli commerciali leggeri.
- (12) La transizione verso una mobilità a zero emissioni dovrebbe essere equa e socialmente accettabile. Occorre pertanto tenere conto degli effetti sociali di tale transizione lungo tutta la catena di valore del settore automobilistico e affrontare in modo proattivo le conseguenze sull'occupazione. È quindi necessario elaborare programmi mirati a livello di Unione, nazionale e regionale per la riconversione, la riqualificazione e lo sviluppo delle competenze dei lavoratori nonché iniziative di formazione e di ricerca di un lavoro nelle comunità e nelle regioni colpite, in stretta collaborazione con le parti sociali e le autorità competenti. Nel quadro di tale transizione, l'occupazione femminile e le pari opportunità in tale settore, andrebbero potenziate.

- (13) Una transizione riuscita verso una mobilità a zero emissioni richiede un approccio integrato ed il giusto contesto, che consenta di stimolare l'innovazione e mantenere la leadership tecnologica dell'Unione in tale settore. A tal fine sono necessari investimenti pubblici e privati nella ricerca e innovazione, una maggiore offerta di veicoli a basse e zero emissioni, la realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento e l'integrazione nei sistemi dell'energia nonché l'approvvigionamento sostenibile di materiali e la produzione sostenibile, il riutilizzo e il riciclaggio di batterie in Europa. Ciò richiede un'azione coerente a livello di Unione, nazionale, regionale e locale.
- (14) Nell'ambito dell'attuazione del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup>, una nuova procedura di prova per la misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, così come del loro consumo di carburante - la procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test procedure – "WLTP") - stabilita nel regolamento (UE) 2017/1151<sup>2</sup> della Commissione, ha iniziato ad essere applicata nel 2017. Tale procedura di prova fornisce valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e di consumo di carburante che dovrebbero rispecchiare meglio le condizioni reali.

---

<sup>1</sup> Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1).

<sup>2</sup> Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 10 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).

È pertanto opportuno che i nuovi obiettivi in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> siano basati sulle emissioni di CO<sub>2</sub> determinate a seguito di tale procedura di prova. Considerando tuttavia che le emissioni di CO<sub>2</sub> basate sulla WLTP saranno disponibili ai fini della conformità all'obiettivo a partire dal 2021, è opportuno che i nuovi i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> siano definiti come livelli di riduzione stabiliti in relazione agli obiettivi del 2021, calcolati sulla base delle emissioni di CO<sub>2</sub> misurate ai fini della procedura di prova delle emissioni WLTP. Onde garantire la robustezza e la rappresentatività dei valori utilizzati come punto di partenza per definire gli obiettivi di riduzione delle emissioni da applicare nel 2025 e nel 2030, le condizioni per effettuare dette misurazioni sono state precise nell'ambito dell'attuazione dei regolamenti di esecuzione (UE) 2017/1152<sup>1</sup> e (UE) 2017/1153<sup>2</sup>.

- (15) È importante che la fissazione dei requisiti di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> continui a garantire ai costruttori di veicoli prevedibilità e certezza in termini di pianificazione a livello dell'Unione per tutto il loro parco autovetture nuovo e il loro parco di veicoli commerciali leggeri all'interno dell'Unione.

---

<sup>1</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152 della Commissione, del 2 giugno 2017, che stabilisce un metodo per determinare i parametri di correlazione necessari per tener conto del cambio di procedura regolamentare di prova e che modifica il regolamento (UE) n. 293/2012 (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 644).

<sup>2</sup> Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153 della Commissione, del 2 giugno 2017, che stabilisce un metodo per determinare i parametri di correlazione necessari per tener conto del cambio di procedura regolamentare di prova per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri e che modifica il regolamento (UE) n. 1014/2010 (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 679).

- (16) La valutazione della direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup> eseguita dalla Commissione nel 2016 ha individuato la necessità di chiarire e semplificare ulteriormente tale atto legislativo, accrescendone così la rilevanza, l'efficacia, l'efficienza e la coerenza. La Commissione dovrebbe pertanto procedere al riesame di tale direttiva entro il 31 dicembre 2020 e presentare, se del caso, una proposta legislativa pertinente. Al fine di promuovere la diffusione dei veicoli più efficienti in termini di consumo di carburante e più rispettosi dell'ambiente, tale revisione dovrebbe in particolare valutare l'inclusione dei veicoli commerciali leggeri e la necessità di requisiti dell'Unione in materia di etichettatura meglio concepiti e maggiormente armonizzati, che forniscano ai consumatori informazioni comparabili, attendibili e di facile utilizzo circa i benefici dei veicoli a zero e a basse emissioni, incluse le informazioni concernenti gli inquinanti atmosferici.
- (17) È pertanto opportuno stabilire gli obiettivi di riduzione delle emissioni per il 2025 e per il 2030 in relazione ai parchi di nuove autovetture e di nuovi veicoli commerciali leggeri a livello dell'Unione, tenendo conto dei tempi di rinnovo del parco veicoli e della necessità che il settore dei trasporti su strada contribuisca agli obiettivi climatici ed energetici per il 2030. Tale approccio graduale fornisce anche un segnale chiaro e anticipato all'industria automobilistica affinché non ritardi l'introduzione sul mercato di tecnologie efficienti sul piano energetico e di veicoli a zero e a basse emissioni.

---

<sup>1</sup> Direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 1999, relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO<sub>2</sub> da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove (GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16).

- (18) I livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> stabiliti nel presente regolamento si applicano alle autovetture nuove e ai veicoli commerciali leggeri nuovi. Per quanto riguarda il parco esistente di tali veicoli, inclusi i veicoli di seconda mano, misure aggiuntive volte a ridurre le emissioni possono inoltre essere adottate, tra l'altro, a livello nazionale e di Unione. Ad esempio, possono essere adottate misure per incentivare un maggiore tasso di rinnovo del parco veicoli, al fine di sostituire quanto prima i veicoli più vecchi e che emettono più emissioni con veicoli più performanti. L'accesso a veicoli a zero e a basse emissioni meno costosi potrebbe indurre un cambiamento delle abitudini dei consumatori e permettere una diffusione più rapida delle tecnologie a basse emissioni.
- (19) Benché sia tra i principali costruttori di veicoli a motore e possa vantare un primato tecnologico nel settore automobilistico a livello globale, l'Unione europea deve fare i conti con una crescente concorrenza e questo settore è in rapida mutazione grazie alle recenti innovazioni nei sistemi elettrici di propulsione e alla mobilità cooperativa, connessa e automatizzata. Per mantenere la competitività a livello mondiale e l'accesso ai mercati, l'Unione necessita di un quadro normativo, che contempli uno speciale incentivo nel settore dei veicoli a zero e a basse emissioni, che contribuirà a creare un vasto mercato interno e sosterrà lo sviluppo tecnologico e l'innovazione.
- (20) Un apposito meccanismo di incentivazione dovrebbe essere introdotto per facilitare la transizione verso una mobilità ad emissioni zero. Tale meccanismo dovrebbe essere concepito in modo da promuovere la diffusione sul mercato dell'Unione di veicoli a zero e a basse emissioni. Inoltre, sarebbe opportuno introdurre una specifica misura transitoria per consentire l'accesso a veicoli a zero e a basse emissioni ai consumatori degli Stati membri i cui mercati sono caratterizzati da una bassa penetrazione di tali veicoli.

- (21) Stabilire soglie di riferimento adeguate per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni nel parco veicoli dell'UE, corredandolo di un meccanismo ben congegnato per adeguare l'obiettivo specifico per le emissioni di un costruttore sulla base della quota di veicoli a zero e a basse emissioni all'interno del proprio parco veicoli, dovrebbe fornire un segnale forte e credibile per lo sviluppo, l'introduzione e la commercializzazione di tali veicoli, pur consentendo l'ulteriore miglioramento dell'efficienza dei motori a combustione interna convenzionali.
- (22) Nel determinare i crediti per i veicoli a zero e a basse emissioni occorre tener conto della differenza delle emissioni di CO<sub>2</sub> tra i veicoli. Per quanto concerne le autovetture, dovrebbe essere riconosciuto il ruolo dei veicoli a basse emissioni, in particolare dei veicoli ibridi ricaricabili, nella transizione verso veicoli a zero emissioni. Il meccanismo di adeguamento dovrebbe far sì che un costruttore che supera la soglia di riferimento tragga beneficio da un più elevato obiettivo specifico per le emissioni. Al fine di garantire un'impostazione equilibrata, dovrebbero essere fissati limiti per il livello di adeguamento possibile all'interno di tale meccanismo. Ciò fornirà incentivi, promuovendo una tempestiva diffusione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento e apportando significativi vantaggi a favore dei consumatori, della competitività e dell'ambiente.
- (23) È opportuno che il quadro normativo per attuare l'obiettivo del parco di veicoli dell'UE assicuri obiettivi di riduzione delle emissioni neutrali dal punto di vista della concorrenza, socialmente equi e sostenibili, che tengano conto delle diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili ed evitino distorsioni ingiustificate della concorrenza tra di essi.

- (24) Per salvaguardare la diversità del mercato delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri e la capacità di soddisfare le differenti esigenze dei consumatori, è opportuno definire gli obiettivi specifici per le emissioni in funzione dell'utilità dei veicoli su base lineare. Il mantenimento della massa come parametro di utilità è considerato coerente con il regime esistente. Al fine di meglio riflettere la massa dei veicoli utilizzati su strada, occorre modificare, con effetto dal 2025, il parametro da massa in ordine di marcia a massa di prova del veicolo, come specificato nella WLTP.
- (25) Occorre evitare che gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE siano modificati a seguito delle modifiche della massa media del parco stesso. È pertanto necessario che nel calcolo dell'obiettivo specifico per le emissioni si tenga conto senza ritardo delle modifiche della massa media e che gli adeguamenti del valore della massa media utilizzato a tal fine siano effettuati ogni due anni, con effetto a decorrere dal 2025.

- (26) Per distribuire lo sforzo necessario alla riduzione delle emissioni in un modo equo e neutrale dal punto di vista della concorrenza e tale da riflettere la diversità del mercato delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, e in considerazione delle modifiche che interverranno nel 2021 in relazione agli obiettivi specifici per le emissioni basati sulla WLTP, è opportuno determinare la pendenza della curva del valore limite sulla base delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> di tutti i veicoli nuovi immatricolati nel corso di tale anno e tenere conto delle modifiche negli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE tra il 2021, il 2025 e il 2030 in modo da garantire un uguale sforzo di riduzione delle emissioni da parte di tutti i costruttori. Per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri, il medesimo approccio adottato per i costruttori di automobili dovrebbe essere applicato ai costruttori di furgoncini leggeri derivati da autovetture, mentre per i costruttori di veicoli che rientrano nella fascia di veicoli più pesanti dovrebbe essere stabilita una pendenza più elevata e fissa per l'intero periodo considerato.
- (27) Il presente regolamento mira a conseguire i propri obiettivi, tra l'altro, incentivando l'industria automobilistica ad investire nelle nuove tecnologie. Il presente regolamento promuove attivamente l'ecoinnovazione e introduce un meccanismo inteso a prendere atto della futura evoluzione tecnologica. L'esperienza dimostra che le ecoinnovazioni hanno contribuito positivamente all'efficienza in termini di costi dell'attuazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 e alla riduzione delle emissioni reali di CO<sub>2</sub>. Occorre pertanto mantenere tale modalità ed estenderne l'ambito di applicazione per incentivare i miglioramenti dell'efficienza nei sistemi di condizionamento d'aria.

- (28) Tuttavia, occorre assicurare un equilibrio tra gli incentivi alle ecoinnovazioni e le tecnologie per le quali l'effetto di riduzione delle emissioni sia dimostrato mediante procedura di prova ufficiale. Di conseguenza, è opportuno mantenere un massimale per i risparmi realizzati grazie a ecoinnovazioni che un costruttore può prendere in considerazione ai fini della conformità all'obiettivo. La Commissione dovrebbe avere la possibilità di riesaminare il livello di tale massimale, in particolare per tenere conto degli effetti delle modifiche apportate alla procedura di prova. È inoltre opportuno chiarire in che modo detti risparmi debbano essere calcolati ai fini della conformità all'obiettivo.
- (29) I componenti leggeri sostenibili sono importanti per ridurre il consumo di energia e le emissioni di CO<sub>2</sub> dei nuovi veicoli. Il loro ulteriore sviluppo e utilizzo dovrebbe contribuire alla transizione verso una mobilità a zero e basse emissioni.
- (30) La direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup> ha stabilito un quadro armonizzato contenente le disposizioni amministrative e i requisiti tecnici generali necessari per l'omologazione di tutti i veicoli nuovi che rientrano nel suo ambito di applicazione. È opportuno che l'entità responsabile del rispetto del presente regolamento sia la stessa responsabile di tutti gli aspetti della procedura di omologazione prevista dalla direttiva 2007/46/CE nonché della conformità della produzione.
- (31) Ai fini dell'omologazione si applicano requisiti specifici per i veicoli per uso speciale di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE ed essi dovrebbero pertanto essere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento.

---

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

- (32) Qualora dei veicoli commerciali leggeri a zero emissioni, con una massa di riferimento superiore a 2 610 kg o 2 840 kg, a seconda del caso, non rientrino nell'ambito di applicazione del presente regolamento unicamente a causa della massa del sistema di stoccaggio dell'energia, è opportuno consentire che tali veicoli siano considerati come rientranti nell'ambito di applicazione.
- (33) Non è opportuno utilizzare lo stesso metodo per determinare gli obiettivi di riduzione delle emissioni per i grandi produttori e i piccoli costruttori considerati come indipendenti sulla base dei criteri stabiliti nel presente regolamento. A tali piccoli produttori dovrebbe essere concessa la possibilità di chiedere obiettivi di riduzione delle emissioni alternativi, in relazione al potenziale tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli di ciascun costruttore, coerentemente con le caratteristiche dei segmenti di mercato interessati.
- (34) Visto l'impatto sproporzionato sui piccoli costruttori che risulterebbe dal rispetto degli obiettivi specifici per le emissioni definiti in base all'utilità dell'autoveicolo, dai notevoli oneri amministrativi connessi alla procedura di deroga e dai vantaggi marginali derivanti in termini di riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli venduti da tali costruttori, i costruttori responsabili di un numero di autovetture nuove e di veicoli commerciali leggeri immatricolati nell'Unione inferiore a 1 000 unità all'anno dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione dell'obiettivo specifico per le emissioni e dell'indennità per le emissioni in eccesso. Tuttavia, se nonostante ciò un costruttore soggetto a esenzione chiede e ottiene una deroga, è opportuno che detto costruttore sia tenuto a conformarsi all'obiettivo in deroga.

- (35) La procedura per la concessione di deroghe dall'obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE di 95 g CO<sub>2</sub>/km ai costruttori di nicchia garantisce che l'impegno di riduzione delle emissioni richiesto ai costruttori di nicchia sia in linea con quello dei grandi costruttori per tale obiettivo. È opportuno continuare a garantire a tali costruttori di nicchia la possibilità di beneficiare di una deroga anche dagli obiettivi applicabili nel periodo dal 2025 al 2028.
- (36) Ai fini della determinazione delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> per tutte le autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri immatricolati nell'Unione di cui i costruttori sono responsabili, tutte le autovetture e i veicoli commerciali leggeri dovrebbero essere presi in considerazione, indipendentemente dalla loro massa o da altre caratteristiche, se caso. Nonostante il regolamento (CE) n. 715/2007 non si applichi alle autovetture e ai veicoli commerciali leggeri con una massa di riferimento superiore a 2 610 kg ai quali non è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2 di detto regolamento, le emissioni per questi veicoli dovrebbero essere misurate secondo le stesse procedure di misura specificate ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007, in particolare le procedure stabilite nel regolamento (CE) n. 692/2008<sup>1</sup> della Commissione e nel regolamento (UE) 2017/1151, e secondo le procedure di correlazione adottate sulla base dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011, in particolare i regolamenti di esecuzione (UE) 2017/1152 e (UE) 2017/1153. I valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> risultanti dovrebbero essere inseriti nel certificato di conformità del veicolo al fine di consentirne l'inclusione nel sistema di monitoraggio.

---

<sup>1</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).

- (37) Le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri completati dovrebbero essere attribuite al costruttore del veicolo di base.
- (38) Occorre tenere conto della situazione specifica dei costruttori di veicoli commerciali leggeri che producono veicoli incompleti omologati in più fasi. Benché siano responsabili del conseguimento degli obiettivi in termini di emissioni di CO<sub>2</sub>, tali costruttori dovrebbero poter prevedere con un ragionevole grado di certezza le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli completati. La Commissione dovrebbe garantire che le misure di esecuzione adottate a norma del regolamento (UE) 715/2007 tengano conto di tali necessità in modo appropriato.
- (39) Per garantire la flessibilità al fine di conseguire gli obiettivi fissati dal presente regolamento, è possibile che i costruttori decidano di costituire un raggruppamento su base aperta, trasparente e non discriminatoria. L'accordo per la costituzione di un raggruppamento non dovrebbe avere durata superiore a cinque anni, ma dovrebbe poter essere rinnovato. Qualora i costruttori abbiano costituito un raggruppamento, si dovrebbe considerare che essi abbiano realizzato gli obiettivi di cui al presente regolamento quando le emissioni medie del raggruppamento nel suo complesso non superano gli obiettivi specifici per le emissioni del raggruppamento stesso.
- (40) La possibilità di formare raggruppamenti tra costruttori si è dimostrata uno strumento efficace sotto il profilo dei costi per consentire loro di raggiungere gli obiettivi in materia di emissioni di CO<sub>2</sub>, soprattutto facilitando la conformità da parte dei costruttori che producono una gamma limitata di veicoli. Al fine di migliorare la neutralità sotto il profilo della concorrenza, la Commissione dovrebbe avere la facoltà di precisare le condizioni in base alle quali i costruttori indipendenti possono costituire un raggruppamento, affinché possano trovarsi in una situazione equivalente a quella delle imprese collegate.
- (41) Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi di cui al presente regolamento è necessario un solido meccanismo di controllo.

- (42) Per conseguire la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> prevista dal presente regolamento, è anche fondamentale che le emissioni dei veicoli in uso siano conformi ai valori di CO<sub>2</sub> stabiliti al momento dell'omologazione. La Commissione dovrebbe quindi poter tener conto nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di un costruttore di eventuali casi di non conformità sistematica riscontrata dalle autorità di omologazione per quanto riguarda le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli in uso.
- (43) La Commissione dovrebbe avere facoltà di stabilire e attuare una procedura di verifica della corrispondenza tra le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli in servizio, come stabilito secondo la WLTP, e i valori di emissioni di CO<sub>2</sub> registrati nei certificati di conformità. Nello sviluppare tale procedura, si dovrebbe prestare particolare attenzione ad identificare metodi, incluso l'utilizzo di dati provenienti da dispositivi di monitoraggio del consumo di carburante e/o energia presenti a bordo, per rilevare strategie intese a migliorare artificialmente la prestazione di un veicolo in termini di CO<sub>2</sub> nella procedura di prova di omologazione. Qualora, nel corso di tali verifiche, siano rilevate deviazioni o strategie che migliorano artificialmente le prestazioni di un veicolo in termini di CO<sub>2</sub>, tali risultanze devono essere considerate una ragione sufficiente per sospettare che vi sia un grave rischio di non conformità per quanto riguarda i requisiti previsti dal regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup> e dal regolamento (CE) n. 715/2007, e gli Stati membri dovrebbero, su tali basi, adottare le misure necessarie a norma del capo XI del regolamento (UE) 2018/858.

---

<sup>1</sup> Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

- (44) Le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei nuovi veicoli commerciali leggeri sono misurate in maniera armonizzata all'interno dell'Unione secondo la WLTP. Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi del presente regolamento, è opportuno che il rispetto sia valutato facendo riferimento ai dati sulle immatricolazioni delle autovetture nuove e dei nuovi veicoli commerciali leggeri nell'Unione rilevati dagli Stati membri e comunicati alla Commissione. Per garantire la coerenza dei dati utilizzati per valutare il rispetto del regime, è opportuno armonizzare quanto più possibile le norme per la raccolta e la comunicazione dei dati stessi. Occorre pertanto stabilire chiaramente che le autorità competenti sono tenute a fornire dati corretti e completi e che è necessaria un'effettiva cooperazione tra tali autorità e la Commissione nel trattare le questioni relative alla qualità dei dati.
- (45) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello dell'Unione. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni in eccesso per ogni anno civile. Le indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere considerate quali entrate del bilancio generale dell'Unione. La Commissione dovrebbe, nella sua revisione del 2023, valutare la possibilità di assegnare gli importi a titolo di l'indennità per emissioni in eccesso a un fondo specifico o ad un programma pertinente, inteso a garantire una transizione equa verso una mobilità a zero emissioni ed a sostenere la riconversione, la riqualificazione e l'aggiornamento delle altre competenze dei lavoratori nel settore automobilistico.
- (46) Le eventuali misure nazionali che gli Stati membri possono mantenere o introdurre ai sensi dell'articolo 193 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), non dovrebbero, in considerazione della finalità e delle procedure del presente regolamento, imporre sanzioni supplementari o più rigorose ai costruttori che non raggiungono gli obiettivi ai sensi del presente regolamento.

- (47) Il presente regolamento dovrebbe lasciare impregiudicata la piena applicazione delle regole dell'Unione in materia di concorrenza.
- (48) L'efficacia degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento per ridurre le emissioni reali di CO<sub>2</sub> dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale rispetto alle condizioni reali. In conformità con il parere scientifico 1/2016 del meccanismo di consulenza scientifica (SAM) dal titolo "Colmare il divario tra le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri in condizioni reali e nelle prove di laboratorio" e la raccomandazione del Parlamento europeo del 4 aprile 2017 al Consiglio e alla Commissione, a seguito della sua inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico<sup>1</sup>, andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività rispetto alle emissioni di CO<sub>2</sub> reali dei veicoli e i valori di consumo energetico stabiliti a norma della WLTP. Il modo più affidabile per garantire la rappresentatività dei valori di omologazione rispetto alle condizioni reali consiste nell'utilizzare i dati dei dispositivi di monitoraggio del consumo di carburante e/o energia presenti a bordo. La Commissione dovrebbe, pertanto, poter elaborare le procedure necessarie per raccogliere e trattare i dati relativi al consumo di carburante ed energia, necessari per eseguire tali valutazioni e garantire la disponibilità al pubblico di tali dati, provvedendo nel contempo alla protezione di eventuali dati personali. Inoltre, onde garantire la disponibilità di dati relativi al consumo di carburante e/o di energia dei veicoli elettrici ad accumulatore e dei veicoli con motopropulsori che utilizzano carburanti gassosi, incluso l'idrogeno, è opportuno che il lavoro di normazione dei dispositivi di monitoraggio del consumo di carburante e/o energia presenti a bordo per tali veicoli prosegua senza indugio, nel quadro dell'attuazione del regolamento (UE) 2017/1151.

---

<sup>1</sup> GU C 298 del 23.8.2018, pag. 140.

- (49) La Commissione dovrebbe inoltre valutare in che modo i dati sul consumo di carburante e di energia possano contribuire a garantire che le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli, stabilite a norma della WLTP continuino ad essere rappresentative rispetto alle emissioni in condizioni reali nel tempo per tutti i fabbricanti e, più precisamente, in che modo tali dati possano essere utilizzati per monitorare il divario tra le emissioni di CO<sub>2</sub> nelle prove di laboratorio rispetto alle condizioni reali e, se necessario, per prevenire che tale divario aumenti.
- (50) È importante valutare le emissioni nel corso di tutto il ciclo di vita delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri a livello di Unione. A tal fine, la Commissione dovrebbe valutare, entro il 2023, la possibilità di sviluppare una metodologia comune dell'Unione per una valutazione e una comunicazione coerente dei dati di CO<sub>2</sub> relativi a tutto il ciclo di vita delle emissioni di tali veicoli immessi nel mercato dell'Unione. La Commissione dovrebbe adottare misure di follow-up, incluse, se del caso, proposte legislative.
- (51) Nel 2024 avrà luogo un riesame dei progressi compiuti nell'ambito del regolamento (UE) 2018/842 e della direttiva 2003/87/CE. È pertanto opportuno riesaminare in modo esaustivo l'efficacia del presente regolamento nel 2023 per consentire una valutazione coordinata e coerente delle misure attuate nell'ambito di tutti questi strumenti. Nella revisione del 2023, la Commissione dovrebbe inoltre individuare un percorso chiaro per ulteriori riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri dopo il 2030, al fine di contribuire in misura significativa al conseguimento dell'obiettivo a lungo termine dell'accordo di Parigi. Se del caso, la relazione su tale revisione dovrebbe essere accompagnata da una proposta di modifica del presente regolamento.

(52) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione in relazione alla specifica di condizioni dettagliate concernenti gli accordi per la costituzione di raggruppamenti, all'adozione di norme dettagliate sulle procedure per il monitoraggio e la comunicazione dei dati sulle emissioni medie e sull'applicazione degli allegati II e III, all'adozione di norme dettagliate sulle procedure per la rendicontazione degli scostamenti riscontrati, a seguito delle verifiche, nelle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli in servizio e nella considerazione di tali scostamenti nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di un costruttore, alla determinazione dei metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso, alla pubblicazione delle prestazioni dei costruttori, all'adozione di disposizioni dettagliate per una procedura volta ad approvare le tecnologie innovative o i pacchetti tecnologici innovativi, all'adozione di una procedura dettagliata per la raccolta e il trattamento dei parametri relativi alle emissioni reali di CO<sub>2</sub> e al consumo di carburante o di energia delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, alla determinazione delle procedure per verificare i) che i valori delle emissioni di CO<sub>2</sub> e del consumo di carburante registrati nei certificati di conformità corrispondono alle emissioni e al consumo di carburante dei veicoli in servizio, e ii) la presenza di eventuali strategie a bordo o relative ai veicoli campione che migliorano artificialmente la prestazione del veicolo nelle prove effettuate ai fini dell'omologazione, nonché alla determinazione dei parametri di correlazione necessari per tener conto di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

(53) Al fine di modificare o integrare, a seconda del caso, elementi non essenziali delle disposizioni del presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alla modifica delle prescrizioni in materia di dati e dei parametri sui dati di cui agli allegati II e III del presente regolamento, alla fissazione di norme relative all'interpretazione dei criteri di ammissibilità di una deroga per alcuni costruttori, al contenuto delle domande di deroga e al contenuto e alla valutazione dei programmi per la riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>, alla modifica dell'allegato I, parte A, del presente regolamento ai fini della fissazione della formula di calcolo degli obiettivi in deroga per i costruttori di nicchia, all'adeguamento del massimale per i contributi totali delle tecnologie innovative per ridurre le emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> di un costruttore con effetto a decorrere dal 2025, alla fissazione dei principi guida e dei criteri per definire le procedure per effettuare le verifiche, all'istituzione delle misure per l'adeguamento dei valori M<sub>0</sub> e TM<sub>0</sub> e all'adeguamento delle formule per il calcolo degli obiettivi specifici per le emissioni per tenere conto del cambio della procedura regolamentare di prova. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale "Legiferare meglio" del 13 aprile 2016<sup>1</sup>. In particolare, al fine di garantire parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.

---

<sup>1</sup> GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

- (54) I regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 dovrebbero essere abrogati con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2020.
- (55) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, cioè la definizione di livelli di prestazione in materia di emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri, ma può invece, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può adottare provvedimenti in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

## *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 37,5 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte A;
  - b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 31 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte B;
6. A decorrere dal 1° gennaio 2025, una soglia di riferimento dei veicoli a zero e a basse emissioni pari a una quota del 15 % delle rispettive flotte di autovetture nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi si applica a norma del punto 6.3 dell'allegato I, parte A, e del punto 6.3 dell'allegato I, parte B.

7. A decorrere dal 1° gennaio 2030 si applicano, rispettivamente a norma del punto 6.3 dell'allegato I, parte A, e del punto 6.3 dell'allegato I, parte B, le seguenti soglie di riferimento dei veicoli a zero e a basse emissioni:

- a) una soglia di riferimento pari a una quota del 35 % della flotta di autovetture nuove;
- e
- b) una soglia di riferimento pari a una quota del 30 % della flotta dei veicoli commerciali leggeri nuovi.

*Articolo 2*

*Ambito di applicazione*

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

- a) categoria M<sub>1</sub> come definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE ("autovetture") che siano immatricolati per la prima volta nell'Unione e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio dell'Unione ("autovetture nuove");

- b) categoria N<sub>1</sub> come definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e ai veicoli di categoria N<sub>1</sub> ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 ("veicoli commerciali leggeri"), che siano immatricolati per la prima volta nell'Unione e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio dell'Unione ("veicoli commerciali leggeri nuovi"). A decorrere dal 1° gennaio 2025, ai fini del presente regolamento e fatti salvi la direttiva 2007/46/CE 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.
2. Non si tiene conto di precedenti immatricolazioni effettuate al di fuori del territorio dell'Unione meno di tre mesi prima dell'immatricolazione nell'Unione.
3. Il presente regolamento non si applica ai veicoli per uso speciale di cui all'allegato II, parte A, punto 5, della direttiva 2007/46/CE.
4. L'articolo 4, l'articolo 7, paragrafo 4, lettere b) e c), l'articolo 8 e l'articolo 9, paragrafo 1, lettere a) e c), non si applicano a un costruttore responsabile, assieme a tutte le imprese ad esso collegate, per un numero di autovetture nuove inferiore a 1 000 o di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore a 1 000 unità nel precedente anno civile, tranne qualora il costruttore chieda e ottenga una deroga a norma dell'articolo 10.

*Articolo 3*

*Definizioni*

1. Ai fini del presente regolamento, si applicano le seguenti definizioni:
  - 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;
  - b) "certificato di conformità": il certificato di conformità di cui all'articolo 18 della direttiva 2007/46/CE;
  - c) "veicolo completato": veicolo commerciale leggero al quale è concessa l'omologazione al termine del procedimento di omologazione in più fasi ai sensi della direttiva 2007/46/CE;

- d) "veicolo completo": veicolo commerciale leggero che non deve essere completato per essere conforme alle pertinenti prescrizioni tecniche della direttiva 2007/46/CE;
- e) "veicolo di base": qualsiasi veicolo commerciale leggero usato nella fase iniziale di un procedimento di omologazione in più fasi;
- f) "costruttore" la persona o l'ente responsabile nei confronti dell'autorità che rilascia l'omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione CE a norma della direttiva 2007/46/CE, nonché della conformità della produzione;
- g) "massa in ordine di marcia" o "M": la massa dell'autovettura o del veicolo commerciale leggero carrozzato in ordine di marcia indicata nel certificato di conformità e definita al punto 2.6 dell'allegato I della direttiva 2007/46/CE;

- h) "emissioni specifiche di 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) 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;
- i) "impronta": la carreggiata media moltiplicata per il passo del veicolo quali indicati nel certificato di conformità e definiti nei punti 2.1 e 2.3 dell'allegato I alla direttiva 2007/46/CE;
- j) "obiettivo 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;
- 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;
  - n) "carico utile": la differenza tra la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile a norma dell'allegato II della direttiva 2007/46/CE e la massa del veicolo.
2. Ai fini del presente regolamento, per "gruppo di costruttori collegati" si intende un costruttore e le sue imprese collegate. Con riguardo ai costruttori, "per imprese collegate" si intendono:
- a) le imprese nelle quali il costruttore detiene, direttamente o indirettamente:
    - i) il potere di esercitare più della metà dei diritti di voto; o
    - ii) il potere di nominare più della metà dei membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione o degli organi che rappresentano legalmente l'impresa; o
    - iii) il diritto di gestire gli affari dell'impresa;
  - b) le imprese che, direttamente o indirettamente, detengono nei confronti del costruttore i diritti o i poteri di cui alla lettera a);

- c) le imprese nelle quali un'impresa di cui alla lettera b) detiene, direttamente o indirettamente, i diritti o i poteri di cui alla lettera a);
- d) le imprese nelle quali il costruttore insieme con una o più delle imprese di cui 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) 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.
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.

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.
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.

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.

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.

10. La Commissione valuta, entro il 2023, la possibilità di sviluppare una metodologia comune dell'Unione per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati di CO<sub>2</sub> relativi a tutto il ciclo di vita delle emissioni delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri che sono immessi nel mercato dell'Unione. La Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio tale valutazione, incluse, se del caso, proposte in materia di misure di follow-up, tra cui proposte legislative.
11. Gli Stati membri inoltre, in conformità del presente articolo, raccolgono e trasmettono i dati relativi all'immatricolazione di veicoli di categoria M<sub>2</sub> e N<sub>2</sub> di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e di veicoli ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007.

### *Articolo 8*

#### *Indennità per le emissioni in eccesso*

1. Per ogni anno civile per il quale le emissioni specifiche medie di 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.
  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:
- a) non è parte di un gruppo di costruttori collegati; o
  - b) fa parte di un gruppo di costruttori collegati che è responsabile in totale di un numero di autovetture nuove o di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore, rispettivamente, a 10 000 e a 22 000 unità per anno civile; o
  - c) è parte di un gruppo di costruttori collegati, ma gestisce i propri impianti di produzione e il centro di progettazione.

2. La deroga chiesta a norma del paragrafo 1 può essere concessa per una durata massima di cinque anni civili, rinnovabile. La domanda è presentata alla Commissione e riporta:
  - a) il nome del costruttore e l'indicazione della persona che lo rappresenta;
  - b) la documentazione attestante che il costruttore risponde ai requisiti necessari per beneficiare della deroga di cui al paragrafo 1;
  - c) informazioni sulle autovetture o sui veicoli commerciali leggeri nuovi costruiti, comprese la loro massa di prova e le loro emissioni specifiche di 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.

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 da un costruttore responsabile, insieme a tutte le sue imprese collegate, di un numero di autovetture nuove immatricolate nell'Unione compreso tra 10 000 e 300 000 unità per anno civile.

Tale domanda può essere presentata da un costruttore in relazione a 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) 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.

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*

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.

---

<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).

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.

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

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>;

- 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;

- 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.

3. Al fine di evitare un aumento del divario rispetto alle emissioni reali, entro il 1º giugno 2023 la Commissione valuta in che modo i dati relativi al consumo di carburante e di energia 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 2021-2026 e, al fine di prevenirne un aumento, valuta nel 2027 la fattibilità di un meccanismo di adeguamento delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> del costruttore a partire dal 2030 e, se del caso, presenta una proposta legislativa per porre in essere un siffatto meccanismo.

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.
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.
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) 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 1º gennaio dell'anno di calendario successivo alla data dell'adattamento.
2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17, al fine di integrare il presente regolamento stabilendo le misure di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

### *Articolo 15*

#### *Riesame e presentazione di relazioni*

1. Nel 2023 la Commissione riesamina in maniera approfondita l'efficacia del presente regolamento e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati del riesame.

2. Nella relazione di cui al paragrafo 1, la Commissione tiene conto, tra l'altro, della 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; dell'introduzione sul mercato dell'Unione di veicoli a zero e a basse emissioni, in particolare per quanto concerne i veicoli commerciali leggeri; della realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento di cui alla direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>1</sup>, compreso il loro finanziamento; del potenziale contributo alla riduzione delle emissioni ricorrendo all'uso di combustibili alternativi sintetici e avanzati prodotti con energie rinnovabili; della riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> attualmente osservata a livello di parco veicoli esistente; del funzionamento del meccanismo di incentivi per i veicoli a zero e a basse emissioni; dei potenziali effetti della misura transitoria di cui all'allegato I, parte A, punto 6.3; dell'impatto del presente regolamento sui consumatori, in particolare su quelli con redditi bassi e medi; e degli aspetti per agevolare ulteriormente una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e a prezzi accessibili nell'Unione.

In tale relazione, la Commissione individua inoltre un percorso chiaro per ulteriori riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri dopo il 2030 al fine di contribuire in misura significativa al conseguimento dell'obiettivo a lungo termine dell'accordo di Parigi.

---

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

3. La relazione di cui al paragrafo 2 è accompagnata, se del caso, da una proposta di modifica del presente regolamento, in particolare per quanto concerne la possibile revisione degli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2030, alla luce degli elementi elencati al paragrafo 2, e l'introduzione di obiettivi vincolanti di riduzione delle emissioni a partire dal 2035 e 2040 per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri per garantire una trasformazione tempestiva del settore dei trasporti verso il conseguimento di emissioni nette pari a zero in linea con gli obiettivi dell'accordo di Parigi.
4. Nell'ambito del riesame di cui al paragrafo 1 del presente articolo, la Commissione valuta la fattibilità di sviluppare procedure di prova delle emissioni in condizioni reali utilizzando sistemi portatili di misura delle emissioni (PEMS). La Commissione tiene conto della presente valutazione e di quelle effettuate conformemente all'articolo 12 e può, se del caso, procedere ad una revisione delle procedure per la misurazione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, come indicato ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007. In particolare, la Commissione formula proposte idonee ad adattare le procedure in modo da riflettere adeguatamente le reali emissioni mondiali di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri.
5. Nell'ambito del riesame di cui al paragrafo 1 del presente articolo, la Commissione valuta la possibilità di destinare le entrate provenienti dalle indennità per le emissioni in eccesso a un fondo specifico o a un programma pertinente, con l'obiettivo di garantire una transizione equa verso un'economia neutra dal punto di vista climatico come indicato all'articolo 4, paragrafo 1, dell'accordo di Parigi, in particolare per sostenere la riconversione, la riqualificazione e l'aggiornamento delle altre competenze e la ridistribuzione dei lavoratori nel settore automobilistico in tutti gli Stati membri interessati, in particolare nelle regioni e nelle comunità maggiormente interessate dalla transizione. La Commissione presenta, se del caso, una proposta legislativa in tal senso al più tardi entro il 2027.

6. Entro il 31 dicembre 2020 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, sulle emissioni di CO<sub>2</sub> e sulle emissioni di inquinanti atmosferici delle autovetture nuove immesse sul mercato, 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.
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.
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.

## *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.

---

<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).

2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 7, paragrafo 8, 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, paragrafo 8, è conferito alla Commissione per un periodo di sei anni a decorrere da ... [data di entrata in vigore del presente regolamento]. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sei anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 7, paragrafo 8, 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, paragrafo 8, 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 dell'articolo 7, paragrafo 8, dell'articolo 10, paragrafo 8, dell'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, dell'articolo 13, paragrafo 4, dell'articolo 14, paragrafo 2, e dell'articolo 15, paragrafo 8, 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 1º gennaio 2020.

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

Fatto a

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

## **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:

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

dove:

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

M<sub>0</sub> = 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:

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

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 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>CO<sub>2</sub></sub> corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> nel 2020, determinate conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153 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.

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

Obiettivo specifico per le emissioni = WLTP<sub>reference target</sub> + a [(M $\varnothing$ -M<sub>0</sub>) - (M $\varnothing_{2020}$  - M<sub>0,2020</sub>)]

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 $\varnothing$  è la media della massa in ordine di marcia (M) delle autovetture nuove del costruttore immatricolate nell'anno-obiettivo in questione, in chilogrammi (kg);

M<sub>0</sub> è 1 379,88 nel 2021, e il valore di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera a), per gli anni 2022, 2023 e 2024;

M $\varnothing_{2020}$  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.

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

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$  è il  $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$  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 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:

$$reference-value_{2021} = WLTP_{CO2, measured} \cdot \left( \frac{NEDC_{2020, Fleet Target}}{NEDC_{CO2}} \right) + a(M_{\varnothing 2021} - M_{0, 2021})$$

dove:

WLTP<sub>CO2, misurato</sub>

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<sub>2020, obiettivo parco veicoli</sub>

è 95 g/km;

NEDC<sub>CO2</sub>

è il valore di cui al punto 3;

M<sub>∅2021</sub>

è la media della massa in ordine di marcia delle autovetture nuove del costruttore immatricolate nel 2021, in chilogrammi (kg);

M<sub>0,2021</sub>

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;

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

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

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:

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

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2030</sub> = Obiettivi 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).

## 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> + 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

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

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;

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;

TM<sub>0</sub> è il valore in chilogrammi (kg) determinato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d).

### 6.2.2. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni a partire dal 2030

L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE<sub>2030</sub> + a<sub>2030</sub> · (TM-TM<sub>0</sub>)

dove:

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

a<sub>2030</sub> è  $\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$

dove:

a<sub>2021</sub> 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.

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

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 per il periodo dal 2025 al 2029 e al punto 6.2.2 dal 2030 in poi;

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

dove:

y è la quota di veicoli a 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:

$$ZLEV_{specifico} = 1 - \left( \frac{emissioni\ specifiche\ di\ CO2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

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<sup>1</sup>, e meno di 1 000 veicoli nuovi a zero e a basse emissioni immatricolati nel 2017, lo ZLEV<sub>specifico</sub>, fino al 2030 incluso, sarà calcolato conformemente alla formula seguente:

$$ZLEV_{specifico} = \left( 1 - \left( \frac{emissioni\ specifiche\ di\ CO2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Qualora in uno Stato membro la percentuale di veicoli a zero e a basse emissioni presenti nel parco autovetture nuove immatricolate tra il 2025 e il 2030 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 15 % negli anni dal 2025 al 2029 e al 35 % dal 2030 in poi.

---

<sup>1</sup> La quota di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco di autovetture nuove di uno Stato membro 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.

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:

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

dove:

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

M<sub>0</sub> = 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:

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

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.

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

Obiettivo specifico per le emissioni = WLTP<sub>reference target</sub> + a [(M<sub>ø</sub>-M<sub>0</sub>) - (M<sub>ø,2020</sub> - M<sub>0,2020</sub>)]

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;

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

M<sub>0</sub> è 1 766,4 nel 2020 e, per gli anni 2021, 2022 e 2023, il valore adottato conformemente all'articolo 13, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 510/2011, e per il 2024 il valore adottato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera b), del presente regolamento;

M<sub>ø,2020</sub> è la media della massa in ordine di marcia (M) dei nuovi veicoli commerciali leggeri del costruttore immatricolati nel 2020, in chilogrammi (kg);

M<sub>0,2020</sub> 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 1º 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:

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

dove:

WLTP<sub>CO<sub>2</sub>, misurato</sub>

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;

NEDC<sub>2020, obiettivo parco veicoli</sub>

è 147 g/km;

NEDC<sub>CO<sub>2</sub></sub>

è il valore di cui al punto 3;

M<sub>∅ 2021</sub>

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

M<sub>0, 2021</sub>

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

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

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. Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE a partire dal 2030

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).

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;

- $\alpha$  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:

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

$a_{2021}$  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;

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;

$TM_0$  è il valore in chilogrammi (kg) determinato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d).

### 6.2.2. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni a partire dal 2030

L'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  $TM_0$  determinato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), e ad  $a_{2021}$  quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è superiore a  $TM_0$  determinato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d);

dove:

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

$a_{2021}$  è 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. Obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2025

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

L'obiettivo specifico per le emissioni = (obiettivo specifico di riferimento per le emissioni-  
 $\varnothing_{obiettivi}$  – 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 calcolato conformemente al punto 6.2.1;

$\varnothing_{obiettivi}$  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 per ciascun costruttore, conformemente al punto 6.2.1;

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

dove:

y è la quota di veicoli a zero e a basse emissioni nel parco di veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore calcolato 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 veicoli commerciali leggeri nuovi nel corso dell'anno civile in questione:

$$ZLEV_{specifico} = 1 - \left( \frac{emissioni specifiche di CO2}{50} \right)$$

x è pari al 15 %.

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

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

dove:

obiettivo specifico di riferimento per le emissioni è l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni calcolato conformemente al punto 6.2.2;

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

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

dove:

y è la quota di veicoli a zero e a basse emissioni nel parco di veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore calcolato come il numero totale dei veicoli 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 veicoli commerciali leggeri nuovi nel corso dell'anno civile in questione

$$ZLEV_{specifico} = 1 - \left( \frac{emissioni\ specifiche\ di\ CO2}{50} \right)$$

x è pari al 30 %.

## **ALLEGATO II**

### MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI DELLE AUTOVETTURE NUOVE

#### PARTE A

Rilevamento dei dati sulle autovetture nuove e determinazione  
delle informazioni sul monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub>

1. 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:
  - a) costruttore;
  - b) numero di omologazione e relativa estensione;
  - c) tipo, variante e versione (se applicabile);
  - d) marca e nome commerciale;
  - e) categoria di veicolo omologato;
  - f) nuove immatricolazioni totali;
  - g) massa in ordine di marcia;
  - h) emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> (NEDC e WLTP);
  - i) impronta: interasse, carreggiata dell'asse sterzante e carreggiata dell'altro asse;

- j) tipo di carburante e modalità carburante;
- k) cilindrata;
- l) consumo elettrico;
- m) codice per tecnologia innovativa o gruppo di tecnologie innovative e riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> da esse determinata (NEDC e WLTP);
- n) potenza netta massima;
- o) numero di identificazione del veicolo;
- p) massa di prova WLTP;
- q) fattori di deviazione e di verifica di cui all'allegato I, punto 3.2.8, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153;
- r) categoria di veicolo immatricolato;
- s) numero di identificazione della famiglia di veicoli;
- t) autonomia elettrica, se applicabile.

Gli Stati membri mettono a disposizione della Commissione, in conformità dell'articolo 7 tutti i dati elencati nel presente punto, nel formato specificato nella parte B, sezione 2.

2. I dati di cui al punto 1 devono essere ricavati dal certificato di conformità dell'autovettura cui si riferiscono. Nel caso di veicoli a doppia alimentazione (benzina-gas), i cui certificati di conformità riportano i valori delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> sia per la benzina sia per il carburante gas, gli Stati membri utilizzano solo il valore misurato per il gas.
3. Gli Stati membri stabiliscono, per ogni anno civile:
  - a) il numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove oggetto di scheda di omologazione CE;
  - b) il numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove omologate individualmente;
  - c) il numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove 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".

**SEZIONE 2**  
**DATI DETTAGLIATI RISULTANTI DAL MONITORAGGIO**  
**– PER CIASCUN VEICOLO**

Riferimento alla parte A, punto 1	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato
a)	Nome del costruttore secondo la denominazione standard UE
	Nome del costruttore secondo la dichiarazione OEM
	Nome del costruttore nel registro dello Stato membro <sup>(1)</sup>
b)	Numero di omologazione e relativa estensione
c)	Tipo
	Variante
	Versione
d)	Marca e nome commerciale
e)	Categoria di veicolo omologato
f)	Numero totale di nuove immatricolazioni
g)	Massa in ordine di marcia
h)	Emissioni specifiche di CO <sub>2</sub> (ciclo misto) Valore NEDC fino al 31 dicembre 2020 ad eccezione per i veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 5, per i quali il valore NEDC è determinato fino al 31 dicembre 2022 conformemente all'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153
	Emissioni specifiche di CO <sub>2</sub> (ciclo misto) Valore WLTP
i)	Interasse
	Carreggiata dell'asse sterzante (asse 1)
	Carreggiata dell'altro asse (asse 2)

j)	Tipo di carburante
	Modalità carburante
k)	Cilindrata (cm <sup>3</sup> )
l)	Consumo di energia elettrica (Wh/km)
m)	Codice della o delle ecoinnovazioni
	Risparmi totali di emissioni di CO <sub>2</sub> dovuti alla o alle ecoinnovazioni con procedura NEDC fino al 31 dicembre 2020
	Risparmi totali di emissioni di CO <sub>2</sub> dovuti alla o alle ecoinnovazioni con WLTP
n)	Potenza massima netta
o)	Numero di identificazione del veicolo
p)	Massa di prova WLTP
q)	Fattore di deviazione De (se disponibile)
	Fattore di verifica (se disponibile)
r)	Categoria di veicolo immatricolato
s)	Numero di identificazione della famiglia di veicoli
t)	Autonomia elettrica, se disponibile

Note:

- (1) 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 costruttore secondo la denominazione standard UE" è indicata una delle seguenti diciture: "AA-NSS" o "AA-IVA", a seconda dei casi.
-

### **ALLEGATO III**

#### MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI DEI VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI 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

1.1. Veicoli completi immatricolati come N<sub>1</sub>

Nel caso di veicoli completi con omologazione CE nella categoria N<sub>1</sub>, gli Stati membri registrano, per ciascun anno civile, i seguenti dati dettagliati per ciascun veicolo commerciale leggero nuovo in occasione della prima immatricolazione nel loro territorio:

- a) costruttore;
- b) numero di omologazione e relativa estensione;
- c) tipo, variante e versione;
- d) marca;
- e) categoria di veicolo omologato;
- f) categoria di veicolo immatricolato;
- g) emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> (NEDC e WLTP);

- h) massa in ordine di marcia;
- i) massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
- j) impronta: interasse, carreggiata dell'asse sterzante e carreggiata dell'altro asse;
- k) tipo di carburante e modalità carburante;
- l) cilindrata;
- m) consumo elettrico;
- n) codice per tecnologia innovativa o gruppo di tecnologie innovative e riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> da esse determinata (NEDC e WLTP);
- o) numero di identificazione del veicolo;
- p) massa di prova WLTP;
- q) fattori di deviazione e di verifica di cui all'allegato I, punto 3.2.8, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152;
- r) numero di identificazione della famiglia di veicoli, determinato in conformità dell'allegato XXI, punto 5.0, del regolamento (UE) 2017/1151;
- s) autonomia elettrica, se applicabile.

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

1.2. Veicoli omologati con un sistema a più fasi e immatricolati come veicoli di categoria N<sub>1</sub>

Nel caso di veicoli omologati con un sistema a più fasi (in appresso, "veicoli omologati in più fasi") e immatricolati come veicoli di categoria N<sub>1</sub>, gli Stati membri, per ciascun anno civile, registrano i seguenti dati dettagliati per quanto riguarda:

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

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

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

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

2. I dati di cui al punto 1 devono essere ricavati dal certificato di conformità. Nel caso di veicoli a doppia alimentazione (benzina-gas), i cui certificati di conformità riportano i valori delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> sia per la benzina sia per il carburante gas, gli Stati membri utilizzano solo il valore misurato per il gas.
3. Gli Stati membri stabiliscono, per ogni anno civile:
  - a) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione CE;
  - b) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione in più fasi, se disponibile;
  - c) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione individuale;
  - d) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi soggetti a omologazione nazionale di piccole serie.

B. Metodologia per accettare i dati di monitoraggio delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dai veicoli commerciali leggeri nuovi

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

1. Numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati

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

2. Veicoli completati

Nel caso di veicoli costruiti in più fasi, le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei veicoli completati sono attribuite al costruttore del veicolo di base.

Onde garantire la rappresentatività dei valori delle emissioni di CO<sub>2</sub>, dell'efficienza energetica del combustibile e della massa dei veicoli completati, senza imporre un onere eccessivo al costruttore del veicolo di base, la Commissione definisce una procedura di monitoraggio specifica e ove opportuno apporta le necessarie modifiche alla pertinente normativa in materia di omologazione.

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

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

C. Formati per la comunicazione di dati

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

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".

Sezione 2 – Dati dettagliati risultanti dal monitoraggio – per ciascun veicolo

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

j)	Interasse
	Larghezza dell'asse sterzante (asse 1)
	Larghezza dell'altro asse (asse 2)
k)	Tipo di carburante
	Modalità carburante
l)	Cilindrata (cm <sup>3</sup> )
m)	Consumo di energia elettrica (Wh/km)
n)	Codice della o delle ecoinnovazioni
	Risparmi totali di emissioni di CO <sub>2</sub> dovuti alla o alle ecoinnovazioni con procedura NEDC fino al 31 dicembre 2020
	Risparmi totali di emissioni di CO <sub>2</sub> dovuti alla o alle ecoinnovazioni con WLTP
o)	Numero di identificazione del veicolo
p)	Massa di prova WLTP
q)	Fattore di deviazione De (se disponibile)
	Fattore di verifica (se disponibile)
r)	Numero di identificazione della famiglia di veicoli
s)	Autonomia elettrica, se disponibile
Direttiva 2007/46/CE, allegato I, punto 2.17.2 <sup>(5)</sup>	Massa aggiunta standard (se applicabile in caso di veicoli omologati in più fasi)

Note:

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

## **ALLEGATO IV**

### **REGOLAMENTI ABROGATI ED ELENCO DELLE RISPETTIVE MODIFICHE**

Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1)
Regolamento (UE) n. 397/2013 della Commissione	(GU L 120 dell'1.5.2013, pag. 4)
Regolamento (UE) n. 333/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 103 del 5.4.2014, pag. 15)
Regolamento delegato (UE) 2015/6 della Commissione	(GU L 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)

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
–	–	Articolo 3, paragrafo 1, lettere k), l) e m)
Articolo 3, paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 1, lettera k)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera n)
Articolo 4, primo comma	Articolo 3, paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 2
–	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
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

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
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
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

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
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)	–	–

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
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
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

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
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, 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 13, paragrafo 2, terzo comma	Articolo 13, paragrafo 5	Articolo 14, paragrafo 1, lettere c) e d)
—		Articolo 14, paragrafo 2
—		Articolo 15, paragrafo 1
—		Articolo 15, paragrafo 2
—		Articolo 15, paragrafo 3
—	Articolo 13, paragrafo 2	—
—	—	Articolo 15, paragrafo 4, prima parte

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
Articolo 13, paragrafo 3	Articolo 13, paragrafo 6, primo comma  Articolo 13, paragrafo 4	Articolo 15, paragrafo 4, seconda parte
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 bis	Articolo 16, paragrafo 3
Articolo 14 bis, paragrafo 1	Articolo 15, paragrafo 3	Articolo 17, paragrafo 1
Articolo 14 bis, paragrafo 2	Articolo 15, paragrafo 1	Articolo 17, paragrafo 2
Articolo 14 bis, paragrafo 3	Articolo 16	Articolo 17, paragrafo 3
Articolo 14 bis, paragrafo 4	Articolo 15, paragrafo 2	Articolo 17, paragrafo 4
Articolo 14 bis, paragrafo 5	Articolo 17	Articolo 17, paragrafo 5

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
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