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

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

dell'11 maggio 2011

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►M1	Regolamento delegato (UE) n. 205/2012 della Commissione del 6 gennaio 2012	L 72	2	10.3.2012
►M2	Regolamento (UE) n. 253/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio del 26 febbraio 2014	L 84	38	20.3.2014
►M3	Regolamento delegato (UE) n. 404/2014 della Commissione del 17 febbraio 2014	L 121	1	24.4.2014
►M4	Regolamento delegato (UE) 2017/748 della Commissione del 14 dicembre 2016	L 113	9	29.4.2017

Rettificato da:

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

▼B

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

dell'11 maggio 2011

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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

Articolo 1

Oggetto e finalità

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

▼M2

2. A decorrere dal 2020 il presente regolamento fissa un obiettivo di 147 g CO_2/km per le emissioni medie dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione, misurato in conformità al regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione, e tecnologie innovative.

▼B

Articolo 2

Ambito d'applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore di categoria N_1 come definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e ai veicoli di categoria N_1 ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 («veicoli commerciali leggeri»), che siano immatricolati per la prima volta nell'Unione e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio dell'Unione («veicoli commerciali leggeri nuovi»).

2. Non si tiene conto di precedenti immatricolazioni effettuate al di fuori del territorio dell'Unione meno di tre mesi prima dell'immatricolazione nell'Unione.

3. Il presente regolamento non si applica ai veicoli per uso speciale di cui all'allegato II, parte A, punto 5, della direttiva 2007/46/CE.

▼M2

4. L'articolo 4, l'articolo 8, paragrafo 4, lettere b) e c), l'articolo 9 e l'articolo 10, 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 veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore a 1 000 unità nel precedente anno civile.

▼B

Articolo 3

Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento si intende per:

▼B

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

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

c) «veicolo completato», veicolo al quale è concessa l'omologazione al termine del procedimento di omologazione in più fasi ai sensi della direttiva 2007/46/CE;

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

e) «veicolo di base», qualsiasi veicolo usato nella fase iniziale di un procedimento di omologazione in più fasi;

f) «costruttore», la persona o l'ente responsabile nei confronti dell'autorità che rilascia l'omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione CE a norma della direttiva 2007/46/CE, nonché della conformità della produzione;

g) «massa», la massa del veicolo carrozzato in ordine di marcia indicata nel certificato di conformità e definita al punto 2.6 dell'allegato I della direttiva 2007/46/CE;

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

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

j) «impronta», la carreggiata media moltiplicata per il passo del veicolo quali indicati nel certificato di conformità e definiti nei punti 2.1 e 2.3 dell'allegato I alla direttiva 2007/46/CE;

k) «carico utile», la differenza tra la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile a norma dell'allegato II della direttiva 2007/46/CE e la massa del veicolo.

2. Ai fini del presente regolamento, per «gruppo di costruttori collegati» si intende un costruttore e le sue imprese collegate. Con riguardo al costruttore, per «imprese collegate» si intendono:

a) le imprese nelle quali il costruttore detiene, direttamente o indirettamente:

   i) il potere di esercitare più della metà dei diritti di voto; o

▼B

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), ovvero due o più di queste ultime imprese, detengono congiuntamente i diritti o i poteri di cui alla lettera a);

e) le imprese nelle quali i diritti o i poteri di cui alla lettera a) sono detenuti congiuntamente dal costruttore ovvero da una o più imprese collegate ai sensi delle lettere da a) a d) e da una o più imprese terze.

Articolo 4

Obiettivi per le emissioni specifiche

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

Qualora non siano disponibili i dati sulle emissioni specifiche del veicolo completato, il costruttore del veicolo di base utilizza le emissioni specifiche del veicolo di base per determinare le sue emissioni specifiche medie di CO_2.

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

— 70 % nel 2014,

— 75 % nel 2015,

— 80 % nel 2016,

— 100 % a partire dal 2017.

Articolo 5

Supercrediti

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

— 3,5 veicoli commerciali leggeri nel 2014,

— 3,5 veicoli commerciali leggeri nel 2015,

▼B

— 2,5 veicoli commerciali leggeri nel 2016,

— 1,5 veicoli commerciali leggeri nel 2017, e

— 1 veicolo commerciale leggero a partire dal 2018.

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

Articolo 6

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

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

Articolo 7

Raggruppamento

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

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

a) i costruttori che faranno parte del raggruppamento;

b) il costruttore designato quale responsabile del raggruppamento, che fungerà da referente per il raggruppamento e avrà il compito di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 9, per le emissioni in eccesso;

c) la documentazione attestante che il responsabile del raggruppamento sarà in grado di assolvere gli obblighi di cui alla lettera b).

3. Se il costruttore designato quale responsabile del raggruppamento non rispetta l'obbligo di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 9, per le emissioni in eccesso, la Commissione ne informa i costruttori.

▼B

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 9, per le emissioni in eccesso, e di qualsiasi variazione dei membri del raggruppamento o dello scioglimento dello stesso.

5. I costruttori possono concludere accordi per la costituzione di raggruppamenti purché tali accordi rispettino gli articoli 101 e 102 TFUE e consentano la partecipazione in modo aperto, trasparente e non discriminatorio, e a condizioni ragionevoli dal punto di vista commerciale, a qualsiasi costruttore che chieda di diventare membro del raggruppamento. Ferma restando l'applicabilità generale a tali raggruppamenti delle regole dell'Unione in materia di concorrenza, tutti i membri del raggruppamento assicurano in particolare che nell'ambito dell'accordo non vi sia condivisione di dati né scambio di informazioni, ad eccezione delle seguenti informazioni:

a) emissioni specifiche medie di CO_2;

b) obiettivo per le emissioni specifiche;

c) numero totale di veicoli immatricolati.

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

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

Articolo 8

Monitoraggio e comunicazione delle emissioni medie

1. Per l'anno civile che ha inizio il 1º gennaio 2012, e per ogni anno civile successivo, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nel suo territorio a norma dell'allegato II, parte A. Tali informazioni sono rese disponibili ai costruttori e ai loro importatori o rappresentanti designati nei singoli Stati membri. Gli Stati membri si adoperano al massimo per assicurare che gli organismi preposti alla comunicazione dei dati operino in modo trasparente.

2. Entro il 28 febbraio di ogni anno, a partire dal 2013, ciascuno Stato membro predispone e invia alla Commissione le informazioni di cui all'allegato II, parte B, relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato nell'allegato II, parte C.

3. Su richiesta della Commissione, gli Stati membri trasmettono altresì tutti i dati rilevati a norma del paragrafo 1.

4. La Commissione mantiene un registro centralizzato dei dati trasmessi dagli Stati membri in base al presente articolo; tale registro è pubblico. Entro il 30 giugno 2013, e successivamente ogni anno, la Commissione calcola in via provvisoria per ogni costruttore:

▼B

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

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

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

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

5. I costruttori possono notificare alla Commissione, entro tre mesi dalla comunicazione dei calcoli provvisori di cui al paragrafo 4, eventuali errori nei dati, indicando lo Stato membro nel quale presumono sia avvenuto l'errore.

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

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

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

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

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

10. Gli Stati membri inoltre, in conformità del presente articolo, raccolgono e trasmettono i dati relativi all'immatricolazione di veicoli di categoria M_2 e N_2 di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e di veicoli ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007.

Articolo 9

Indennità per le emissioni in eccesso

1. Per il periodo dal 1º gennaio al 31 dicembre 2014 e per ogni anno civile successivo per il quale le emissioni specifiche medie di CO_2 di un costruttore superano l'obiettivo per le emissioni specifiche, la Commissione impone al costruttore o, nel caso di un raggruppamento, al responsabile del raggruppamento, di versare un'indennità per le emissioni in eccesso.

▼B

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

a) dal 2014 al 2018:

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

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

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

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

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

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

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

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

b) a partire dal 2019:

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

Ai fini del presente articolo si intende per:

— «emissioni in eccesso», il numero positivo di grammi per chilometro corrispondente allo scarto tra le emissioni specifiche medie di CO_2 del costruttore e l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile o parte di esso cui si applicano gli obblighi di cui all'articolo 4, arrotondato al terzo decimale più vicino, tenendo conto delle riduzioni delle emissioni di CO_2 determinate da tecnologie innovative approvate a norma dell'articolo 12, e

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

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

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

Articolo 10

Pubblicazione dei risultati raggiunti dai costruttori

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

▼B

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

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

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

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

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

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

Articolo 11

Deroghe per determinati costruttori

1. Un costruttore di un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore a 22 000 unità per anno civile può presentare una domanda di deroga rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato in base all'allegato I se:

a) non è parte di un gruppo di costruttori collegati; o

b) fa parte di un gruppo di costruttori collegati che è responsabile in totale di un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore a 22 000 unità per anno civile; o

c) è parte di un gruppo di costruttori collegati, ma gestisce i propri impianti di produzione e il centro di progettazione.

2. La deroga chiesta a norma del paragrafo 1 può essere concessa per una durata massima di cinque anni civili. La domanda è presentata alla Commissione e riporta:

a) il nome del costruttore e l'indicazione della persona che lo rappresenta;

b) la documentazione attestante che il costruttore risponde ai requisiti necessari per beneficiare della deroga di cui al paragrafo 1;

c) informazioni sui veicoli commerciali leggeri nuovi costruiti, comprese la massa e le relative emissioni specifiche di CO_2; e

d) un obiettivo per le emissioni specifiche coerente con il potenziale di riduzione del costruttore, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO_2 e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di veicolo commerciale leggero prodotto.

3. Qualora ritenga che il costruttore soddisfi le condizioni necessarie per beneficiare della deroga chiesta a norma del paragrafo 1 e che l'obiettivo per le emissioni specifiche proposto dal costruttore corrisponda al suo potenziale di riduzione, compreso il potenziale economico

▼B

e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO_2 e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di veicolo commerciale leggero prodotto, la Commissione concede la deroga. ►M2 ——————— ◄

4. Il costruttore al quale è concessa una deroga in forza del presente articolo informa immediatamente la Commissione di ogni variazione che abbia o possa avere ripercussioni sul diritto di beneficiare della deroga.

5. Qualora ritenga, in base alla notifica di cui al paragrafo 4 o ad altri elementi, che un costruttore non risponda più ai requisiti necessari per beneficiare della deroga, la Commissione revoca tale deroga a decorrere dal 1º gennaio dell'anno civile successivo e ne informa il costruttore.

6. Qualora un costruttore non raggiunga il proprio obiettivo per le emissioni specifiche, la Commissione impone al costruttore il versamento di un'indennità per le emissioni in eccesso di cui all'articolo 9.

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

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

Articolo 12

Innovazioni ecocompatibili

▼M2

1. Su richiesta di un fornitore o un costruttore, si considerano i risparmi di CO_2 realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative o di una combinazione di tecnologie innovative («pacchetti tecnologici innovativi»).

Il contributo totale di tali tecnologie alla riduzione dell'obiettivo per le emissioni specifiche di un costruttore può giungere ad un massimo di 7 g CO_2/km.

2. Entro il 31 dicembre 2012, la Commissione adotta mediante atti di esecuzione disposizioni dettagliate in vista di una procedura volta ad approvare le tecnologie innovative o i pacchetti tecnologici innovativi di cui al paragrafo 1. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del presente regolamento. Tali disposizioni dettagliate sono conformi a quanto disposto dall'articolo 12, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 443/2009 e si basano sui seguenti criteri per le tecnologie innovative:

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

▼B

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

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

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

3. Un fornitore o un costruttore che chiede che una misura venga approvata come tecnologia innovativa presenta alla Commissione una relazione, comprendente una relazione di verifica effettuata da un organismo indipendente e certificato. Nel caso di una possibile interazione tra la misura e un'altra tecnologia innovativa già approvata, la relazione fa riferimento a tale interazione e la relazione di verifica valuta in che misura l'interazione modifica la riduzione realizzata da ciascuna misura.

4. La Commissione approva la riduzione realizzata sulla base dei criteri di cui al paragrafo 2.

Articolo 13

Riesame e presentazione di relazioni

▼M2

1. Entro il 31 dicembre 2015, la Commissione riesamina le emissioni specifiche e le modalità ivi definite, nonché altri aspetti del presente regolamento al fine di stabilire gli obiettivi in materia di emissioni di CO_2 per i veicoli commerciali leggeri nuovi nel periodo successivo al 2020. A tale riguardo, la valutazione del tasso di riduzione necessario è in linea con gli obiettivi a lungo termine dell'Unione in materia di clima e con le implicazioni per lo sviluppo di tecnologie, efficaci sotto il profilo dei costi, intese a ridurre le emissioni di CO_2 dei veicoli commerciali leggeri. La Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati di tale riesame. La relazione contiene opportune proposte di modifica del presente regolamento, compresa l'eventuale definizione di un obiettivo realistico e raggiungibile, sulla base di una valutazione d'impatto esauriente che esaminerà il mantenimento della competitività dell'industria dei veicoli commerciali leggeri e del relativo indotto. In sede di sviluppo di tali proposte, la Commissione assicura che esse siano quanto più neutre possibile sotto il profilo della concorrenza e socialmente eque e sostenibili.

▼B

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

▼B

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

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

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

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

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

▼M2

_____

▼B

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

▼M2

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_2 di cui al regolamento (CE) n. 715/2007 e al regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione [1]. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 14, paragrafo 2, del presente regolamento.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 15, e alle condizioni di cui agli articoli 16 e 17, al fine di adeguare le formule stabilite all'allegato I, avvalendosi della metodologia adottata in conformità al primo comma, garantendo nel contempo un rigore analogo delle prescrizioni in termini di riduzione per i costruttori e i veicoli di utilità diversa nell'ambito delle vecchie e nuove procedure di prova.

[1] 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).

▼B

Articolo 14

Procedura di comitato

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

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

▼M2

2 *bis*. Qualora il comitato di cui al paragrafo 1 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.

▼B

Articolo 15

Esercizio della delega

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

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

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

Articolo 16

Revoca della delega

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

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

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

▼B

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

Articolo 17

Obiezioni agli atti delegati

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

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

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

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

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

Articolo 18

Entrata in vigore

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

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

▼B

ALLEGATO I

OBIETTIVI PER LE EMISSIONI SPECIFICHE DI CO_2

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

   a) dal 2014 al 2017:

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

   dove:

   M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

   M_0 = 1 706,0

   a = 0,093;

   b) ►**M4** a decorrere dal 2018:

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

   dove:

   M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

   M_0 = 1 766,4

   a = 0,093; ◄

▼**M2**

   c) a decorrere dal 2020:

   emissioni specifiche indicative di $CO_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$

   dove:

   M = massa del veicolo in chilogrammi (kg)

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

   a = 0,096.

▼B

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

▼B

ALLEGATO II

MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI

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

▼M3

1. Dati dettagliati

1.1 Veicoli completi immatricolati come N_1

Nel caso di veicoli completi con omologazione CE nella categoria N_1, gli Stati membri registrano, per ciascun anno civile, i seguenti dati dettagliati per ciascun veicolo commerciale leggero nuovo in occasione della prima immatricolazione nel loro territorio:

a) costruttore;

b) numero di omologazione, con la sua estensione;

c) tipo, variante e versione;

d) marca;

e) categoria di veicolo omologato;

f) categoria di veicolo immatricolato;

g) emissioni specifiche di CO_2;

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 della tecnologia innovativa o del gruppo di tecnologie innovative e riduzione delle emissioni di CO_2 da esse determinata;

o) numero di identificazione del veicolo.

Va usato il formato stabilito al punto 2 della parte C.

1.2 Veicoli omologati con un sistema a più fasi e immatricolati come veicoli di categoria N_1

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_1, 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;

▼M3

b) il veicolo di base (completo): i dati di cui alle lettere a), b), c), d), e), g), h), i), n) e o) del punto 1.1;

c) il veicolo completato: i dati di cui alle lettere a), f), g), h), j), k), l), m) e o) del punto 1.1.

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

Per i veicoli completati di categoria N_1 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.

▼B

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

▼M3

3. Gli Stati membri stabiliscono, per ogni anno civile:

a) le fonti utilizzate per la raccolta dei dati dettagliati di cui al punto 1;

b) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione CE;

c) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione in più fasi, se disponibile;

d) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi omologati individualmente;

e) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi omologati a livello nazionale in piccole serie.

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

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

1. Numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati

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

▼M1

_____

▼M3

_____

▼M1

_____

▼B

7. Veicoli completati

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

Onde garantire la rappresentatività dei valori delle emissioni di CO_2, dell'efficienza energetica del combustibile e della massa dei veicoli completati, senza imporre un onere eccessivo al costruttore del veicolo di base, la Commissione definisce una procedura di monitoraggio specifica e riesamina la pertinente normativa in materia di omologazione entro il 31 dicembre 2011, apportandovi le necessarie modifiche.

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

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

▼M3

Sebbene ai fini della parte C del presente allegato sia richiesta la massa aggiunta standard, laddove tale valore relativo alla massa non possa essere determinato, ai fini del calcolo in via provvisoria dell'obiettivo per le emissioni specifiche di cui all'articolo 8, paragrafo 4, è possibile utilizzare la massa in ordine di marcia del veicolo completato.

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

C. Formati per la comunicazione di dati

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

Sezione 1 — Dati aggregati risultanti dal monitoraggio

Stato membro ([1])	
Anno	

▼M3

Fonte dei dati	
Numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione CE	
Numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi omologati individualmente	
Numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi omologati a livello nazionale in piccole serie	
Numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione in più fasi (se disponibile)	

([1]) 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, sezione 1.1	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato ([1])
a)	Nome del costruttore secondo la denominazione standard UE ([2])
	Nome del costruttore secondo la dichiarazione OEM VEICOLO COMPLETO/VEICOLO DI BASE ([3])
	Nome del costruttore secondo la dichiarazione OEM VEICOLO COMPLETATO ([3])
	Nome del costruttore nel registro dello Stato membro ([2])
b)	Numero di omologazione e relativa estensione
c)	Tipo
	Variante
	Versione
d)	Marca
e)	Categoria di veicolo omologato
f)	Categoria di veicolo immatricolato
g)	Emissioni specifiche di CO_2
h)	Massa in ordine di marcia VEICOLO DI BASE
	Massa in ordine di marcia VEICOLO COMPLETATO/VEICOLO COMPLETO
i) ([4])	Massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile
j)	Interasse
	Larghezza dell'asse sterzante (asse 1)
	Larghezza dell'altro asse (asse 2)

▼**M3**

Riferimento alla parte A, sezione 1.1	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato (1)
k)	Tipo di carburante
	Modalità carburante
l)	Cilindrata (cm^3)
m)	Consumo elettrico (Wh/km)
n)	Codice della tecnologia innovativa o gruppo di tecnologie innovative
	Riduzione emissioni mediante tecnologi/a innovativa/e
o)	Numero di identificazione del veicolo
Direttiva 2007/46/CE, allegato I, punto 2.17.2 (5)	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. Nel caso in cui non possa essere fornito il numero di identificazione, sono forniti tutti i dati dettagliati per il veicolo completo, per il veicolo completato nonché per il veicolo di base conformemente alle lettere a), b) e c) del punto 1.2 del presente allegato.

(2) Nel caso di omologazione nazionale in piccole serie (*national small series*, NSS) o di omologazioni individuali (*individual approvals*, IVA), il nome del costruttore è indicato nella colonna «Nome del costruttore nel registro dello Stato membro», mentre nella colonna denominata «Nome costruttore secondo la denominazione standard UE» è indicata una delle seguenti diciture: «AA-NSS» o «AA-IVA», a seconda dei casi.

(3) Nel caso di veicoli omologati in più fasi è indicato il costruttore del veicolo di base (incompleto/completo). Se il costruttore del veicolo base non è disponibile, è indicato solo il costruttore del veicolo completato.

(4) Nel caso di veicoli omologati in più fasi è indicata la massa massima a carico tecnicamente ammissibile del veicolo di base.

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