



2023/2867

18.12.2023

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2023/2867 DELLA COMMISSIONE

del 5 ottobre 2023

che integra il regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio stabilendo i principi guida e i criteri per definire le procedure di verifica dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri in servizio (verifica in servizio)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 13, paragrafo 4, secondo comma,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) 2019/631 dispone che si verifichino le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri in servizio («verifica in servizio»).
- (2) Tutti i costruttori di veicoli dovrebbero essere tenuti alla verifica in servizio, ad eccezione dei costruttori che immettono sul mercato un numero limitato di veicoli, per evitare oneri di prova eccessivi rispetto all'incidenza poco significativa sulle prestazioni generali in termini di emissioni di CO₂.
- (3) I valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante registrati nei certificati di conformità dovrebbero essere verificati tramite le procedure di prova della resistenza all'avanzamento e del dinamometro a rulli di cui al regolamento ONU n. 154 ⁽²⁾ ma, per verificare la presenza di strategie che migliorano artificialmente le prestazioni del veicolo nelle prove di omologazione, dovrebbero essere effettuate anche altre prove apposite.
- (4) Per ridurre la possibilità di conflitto di interessi, le prove di verifica in servizio dovrebbero essere eseguite da un servizio tecnico che non ha partecipato alle prove di omologazione del veicolo. Le prove del dinamometro a rulli dovrebbero essere eseguite nelle installazioni del servizio tecnico e non in quelle del costruttore in presenza di osservatori esterni.
- (5) Perché l'autorità di rilascio dell'omologazione, sulla base dei risultati delle prove dei veicoli inclusi nel campione, possa trarre conclusioni per l'intera famiglia di veicoli, è opportuno stabilire un metodo appropriato di valutazione statistica.
- (6) I costruttori dovrebbero garantire che i valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante registrati nei certificati di conformità corrispondono alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante dei veicoli in servizio che l'autorità di rilascio dell'omologazione deve verificare. Affinché le attività di verifica in servizio siano finanziate congruamente, l'autorità di rilascio dell'omologazione dovrebbe fatturare ai costruttori commissioni proporzionate.
- (7) Al fine di ridurre l'onere e i costi delle prove, se possibile e opportuno, è auspicabile usare gli stessi veicoli o le stesse prove sia per la verifica in servizio delle emissioni di CO₂ che per i controlli della conformità delle emissioni inquinanti in servizio,

⁽¹⁾ GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13.

⁽²⁾ Regolamento ONU n. 154 – Disposizioni uniformi relative all'omologazione di veicoli leggeri per passeggeri e commerciali per quanto riguarda le emissioni di riferimento, le emissioni di biossido di carbonio e il consumo di carburante e/o la misurazione del consumo di energia elettrica e dell'autonomia in modalità elettrica (WLTP) (GU L 290 del 10.11.2022, pag. 1).

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Il presente regolamento stabilisce i principi guida e i criteri per definire le procedure mediante cui verificare che i valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante registrati nei certificati di conformità corrispondono alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante dei veicoli in servizio. Il presente regolamento stabilisce anche le procedure per verificare la presenza di eventuali strategie a bordo o relative ai veicoli atte a migliorare artificialmente le prestazioni del veicolo nelle prove eseguite ai fini dell'omologazione («verifica in servizio»).
2. Il presente regolamento non si applica:
 - a) ai veicoli che sono esenti dalla misurazione delle emissioni di CO₂;
 - b) ai costruttori che, insieme a tutte le imprese ad essi collegate, sono stati responsabili di un numero di autovetture nuove inferiore a 1 000 o di un numero di veicoli commerciali leggeri nuovi inferiori a 1 000 immatricolati nell'Unione nell'anno civile di due anni anteriore l'anno civile in cui sono selezionate le famiglie per la verifica in servizio in conformità dell'articolo 3, paragrafo 1.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini del presente regolamento si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (UE) 2017/1151 ⁽¹⁾ e all'articolo 3 del regolamento (UE) 2019/631.

Si applicano inoltre le definizioni seguenti:

- 1) «autorità di rilascio dell'omologazione»: l'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione per le emissioni in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007 ⁽⁴⁾ o, se del caso, del regolamento (CE) n. 595/2009 ⁽⁵⁾ del Parlamento europeo e del Consiglio;
- 2) «famiglia di verifica in servizio»: l'insieme dei veicoli M1 o N1 per i quali l'autorità di omologazione ha rilasciato l'omologazione per le emissioni in conformità del regolamento (CE) n. 715/2007 o, se del caso, del regolamento (CE) n. 595/2009 sulla base della stessa prova di tipo 1 di cui all'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151 per il veicolo High o il veicolo Low;
- 3) «famiglia di resistenza all'avanzamento»: la famiglia di resistenza all'avanzamento o la famiglia di matrici di resistenza all'avanzamento definita ai punti 6.3.3 e 6.3.4 del regolamento ONU n. 154; nel caso dei veicoli N1 omologati a norma del regolamento (CE) n. 595/2009, la famiglia di resistenza all'avanzamento comprende tutti i veicoli della famiglia di verifica in servizio interessata;

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

⁽⁴⁾ 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 dei 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).

⁽⁵⁾ Regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE (GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1).

- 4) «strategie artificiali»: 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.

Articolo 3

Selezione delle famiglie di verifica in servizio

L'autorità che rilascia l'omologazione seleziona ogni anno un campione di famiglie di verifica in servizio per le quali ha rilasciato omologazioni per le emissioni. La selezione include almeno una famiglia di verifica in servizio per costruttore per la quale l'autorità di omologazione ha rilasciato omologazioni per le emissioni nei tre anni civili precedenti la verifica in servizio.

Articolo 4

Prove di verifica in servizio

1. Per ciascuna famiglia di verifica in servizio selezionata in conformità dell'articolo 3, l'autorità di rilascio dell'omologazione seleziona, ai fini delle prove di cui al paragrafo 2, veicoli in servizio il cui stato è rappresentativo di una manutenzione e un uso adeguati e le cui caratteristiche figurano tra quelle registrate nel certificato di conformità.
2. L'autorità di rilascio dell'omologazione verifica che i valori delle emissioni specifiche di CO₂ e del consumo di carburante registrati nei certificati di conformità dei veicoli selezionati in conformità del paragrafo 1 corrispondano alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante dei veicoli in servizio e verifica se sono presenti strategie artificiali, mediante una delle prove seguenti:
 - a) per un numero di veicoli determinato sulla base di un metodo di valutazione statistica: prove del dinamometro a rulli in conformità degli allegati B6 e B8 del regolamento ONU n. 154;
 - b) per un numero di veicoli determinato sulla base di un metodo di valutazione statistica e appartenente a una famiglia di resistenza all'avanzamento: prova della resistenza all'avanzamento in conformità dell'allegato B4 del regolamento ONU n. 154;
 - c) per un numero congruo di veicoli: prove apposite applicando metodi di prova virtuali o fisici.
3. L'autorità di rilascio dell'omologazione affida le prove di cui al paragrafo 2 a un servizio tecnico che non ha eseguito, per la famiglia di verifica in servizio interessata, la prova di tipo 1 di cui all'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151 ai fini dell'omologazione per le emissioni a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 o, se del caso, del regolamento (CE) n. 595/2009.
4. L'autorità di rilascio dell'omologazione valuta i risultati delle prove dei singoli veicoli di prova e stabilisce se i valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli in servizio sono superiori ai valori delle emissioni specifiche di CO₂ e del consumo di carburante registrati nei certificati di conformità, tenendo conto della valutazione statistica delle prove di cui al paragrafo 2, lettere a) e b), e stabilisce se sono presenti strategie artificiali.
5. Su richiesta, il costruttore fornisce all'autorità di rilascio dell'omologazione e a qualsiasi soggetto che esegue le prove di verifica in servizio tutte le informazioni, la documentazione e le specifiche tecniche o il supporto necessari per eseguire adeguatamente la verifica in servizio.

*Articolo 5***Documentazione, dovere di informazione e conclusioni dell'autorità di rilascio dell'omologazione**

1. L'autorità di rilascio dell'omologazione assicura che le prove effettuate in conformità dell'articolo 4 siano documentate e che i verbali di prova siano messi a disposizione della Commissione, del costruttore dei veicoli interessati e, su richiesta, delle altre autorità di omologazione, delle autorità di vigilanza del mercato e di terzi che soddisfano le prescrizioni del regolamento di esecuzione (UE) 2022/163 della Commissione ⁽⁶⁾.
2. Entro dieci mesi dall'inizio della prova l'autorità di rilascio dell'omologazione conclude se la verifica in servizio abbia individuato la mancata corrispondenza tra i valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante dei veicoli in servizio e i valori registrati nei certificati di conformità, o la presenza di strategie artificiali.
3. Le conclusioni dell'autorità di rilascio dell'omologazione in conformità del paragrafo 2 si applicano a tutti i veicoli della famiglia di verifica in servizio interessata o, se basate sui risultati delle prove di resistenza all'avanzamento, a tutti i veicoli della famiglia di resistenza all'avanzamento interessata, che sono stati immessi in servizio per la prima volta nell'Unione.

*Articolo 6***Finanziamento delle verifiche in servizio**

L'autorità di rilascio dell'omologazione garantisce la disponibilità di risorse sufficienti per coprire i costi della verifica in servizio. I costi sono recuperati mediante commissioni che l'autorità di rilascio dell'omologazione può riscuotere presso il costruttore. Le commissioni coprono le fasi della verifica in servizio necessarie all'autorità di rilascio dell'omologazione per trarre le conclusioni di cui all'articolo 5, paragrafo 2.

*Articolo 7***Entrata in vigore**

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

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

Fatto a Bruxelles, il 5 ottobre 2023

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁶⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2022/163 della Commissione, del 7 febbraio 2022, recante modalità di applicazione del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le prescrizioni funzionali per la vigilanza del mercato di veicoli, sistemi, componenti ed entità tecniche indipendenti (GU L 27 dell'8.2.2022, pag. 1).