

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2020/22 DELLA COMMISSIONE

del 31 ottobre 2019

che modifica gli allegati I e III del regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda il monitoraggio delle emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri nuovi omologati con un sistema a più fasi

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 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 7, paragrafo 8, e l'articolo 15, paragrafo 8,

considerando quanto segue:

- (1) A decorrere dal 1° settembre 2019 tutti i veicoli commerciali leggeri sono soggetti a una nuova procedura regolamentare di prova per la misurazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante, ossia la procedura di prova per i veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale (*World Harmonised Light Vehicles Test Procedure* — WLTP) introdotta dal regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione ⁽²⁾, che sostituisce il nuovo ciclo di guida europeo (NEDC) di cui al regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione ⁽³⁾. Per determinare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli di categoria N1 omologati con un sistema a più fasi è stata pertanto stabilita una nuova metodologia che è riportata negli allegati I e II del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾.
- (2) Poiché il regolamento (UE) n. 510/2011 sarà abrogato a decorrere dal 1° gennaio 2020, è necessario garantire che il regolamento (UE) 2019/631 preveda la stessa metodologia.
- (3) A norma dell'allegato III, parte B, punto 2, del regolamento (UE) 2019/631, le emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli omologati in più fasi devono essere attribuite al costruttore del veicolo di base. Per consentire al costruttore del veicolo di base di pianificare efficacemente e con sufficiente certezza il rispetto degli obiettivi per le emissioni specifiche, è opportuno stabilire una metodologia che assicuri che le emissioni di CO₂ e la massa dei veicoli completati che saranno assegnate al costruttore in questione siano note al momento della produzione e della vendita del veicolo di base (completo o incompleto) e non soltanto nel momento in cui il costruttore della fase finale immette sul mercato il veicolo completato.

⁽¹⁾ GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13.

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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 CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1).

- (4) Per determinare le emissioni di CO₂ di un veicolo di base incompleto è stato pertanto messo a punto un metodo specifico che prevede l'utilizzo del metodo dell'interpolazione di cui al regolamento (UE) 2017/1151. Le emissioni di CO₂ e i valori di massa così determinati dovrebbero essere il più possibile rappresentativi delle emissioni specifiche di CO₂ e della massa in ordine di marcia che saranno determinati per il veicolo completato. A fini di coerenza, il calcolo dell'obiettivo delle emissioni specifiche del costruttore del veicolo di base dovrebbe pertanto tenere conto dei valori di massa determinati conformemente a questa metodologia.
- (5) Il costruttore del veicolo di base dovrebbe comunicare alla Commissione sia i valori di input utilizzati per il metodo di interpolazione sia le emissioni di CO₂ che ne derivano e la massa dei veicoli di base incompleti. Allo stesso tempo gli Stati membri dovrebbero continuare a comunicare alla Commissione le emissioni specifiche di CO₂ e la massa in ordine di marcia dei veicoli completati.
- (6) Sulla base dei dati comunicati la Commissione dovrebbe valutare costantemente la rappresentatività dei valori delle emissioni di CO₂ di monitoraggio del veicolo di base e informare i costruttori degli eventuali scostamenti riscontrati. Qualora emerga uno scostamento significativo e persistente tra i valori medi delle emissioni di CO₂ di monitoraggio dei veicoli di base e la media delle emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli completati, si dovrebbero utilizzare i valori relativi ai veicoli completati per stabilire se i costruttori rispettano i loro obiettivi per le emissioni specifiche.
- (7) Per tener conto dell'abrogazione del regolamento (UE) n. 510/2011 con effetto dal 1° gennaio 2020, è opportuno assicurare che la data di entrata in vigore del presente regolamento sia il più possibile vicina al 1° gennaio 2020.
- (8) Gli allegati I e III del regolamento (UE) 2019/631 dovrebbero quindi essere modificati di conseguenza,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Gli allegati I e III del regolamento (UE) 2019/631 sono modificati conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il settimo 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 31 ottobre 2019

Per la Commissione
Il president
Jean-Claude JUNCKER

ALLEGATO

Gli allegati I e III del regolamento (UE) 2019/631 sono così modificati:

1) All'allegato I, parte B, punto 4, la definizione di «M_o» è sostituita dal testo seguente:

«M_o è la media della massa (M) dei nuovi veicoli commerciali leggeri del costruttore immatricolati nell'anno-obiettivo in questione, in chilogrammi (kg);

in cui

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

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

— nel caso di un veicolo di base incompleto collegato a un veicolo completato, M è la massa di monitoraggio (M_{mon}) di tale veicolo di base, determinata applicando la seguente formula:

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

in cui

MRO_{base} è la massa in ordine di marcia del veicolo di base considerato

B₀ è definito nell'allegato III, parte A, punto 1.2.4, lettera a).»;

2) all'allegato III, la parte A è modificata come segue:

a) il punto 1.2 è sostituito dal seguente:

«1.2. Veicoli completati immatricolati come veicoli di categoria N1

1.2.1. Comunicazione dei dati da parte degli Stati membri

Per la comunicazione dei dati relativi ai veicoli di categoria N1 completati è utilizzato il formato di cui alla parte C, sezione 2.

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

1.2.1.1. Veicoli completati omologati a norma del regolamento (CE) n. 692/2008

Per l'anno civile 2020, gli Stati membri 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 alle 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, gli Stati membri forniscono i dati relativi al veicolo completato.

1.2.1.2. Veicoli completati di categoria N1, omologati a norma dell'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151.

Per ogni veicolo nuovo completato immatricolato nel 2020 e negli anni civili successivi, gli Stati membri comunicano come minimo i dati dettagliati di cui alle lettere a), f), g), h), o), p) e r) del punto 1.1.

1.2.2. Comunicazione dei dati da parte dei costruttori

Per ogni veicolo nuovo completato di categoria N1, omologato a norma dell'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151 e immatricolato nel 2020 e negli anni civili successivi, a partire dal 2021 il costruttore del veicolo di base considerato comunica alla Commissione, entro il 28 febbraio di ogni anno, i seguenti dati relativi al veicolo di base:

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

i) numero di identificazione del veicolo;

ii) numero di identificazione della famiglia di veicoli di cui all'allegato XXI, punto 5.0, del regolamento (UE) 2017/1151;

- iii) emissioni di CO₂ di monitoraggio determinate conformemente al punto 1.2.4;
 - iv) zona anteriore, specificando l'opzione applicabile di cui al punto 1.2.4, lettera c);
 - v) resistenza al rotolamento di cui al punto 1.2.4, lettera b);
 - vi) massa di monitoraggio, determinata conformemente all'allegato I, parte B, punto 4.1;
 - vii) massa in ordine di marcia;
 - viii) massa rappresentativa del carico del veicolo quale definita al punto 1.2.4, lettera a).
- b) se il veicolo completato è basato su un veicolo di base completo:
- i) numero di identificazione del veicolo;
 - ii) numero di identificazione della famiglia di veicoli di cui alla lettera a), punto ii), del presente paragrafo;
 - iii) emissioni specifiche di CO₂ del veicolo di base;
 - iv) massa in ordine di marcia.

1.2.3 Calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂ e dell'obiettivo per le emissioni specifiche

La Commissione utilizza i valori comunicati dal costruttore del veicolo di base in conformità del punto 1.2.2 per calcolare le sue emissioni specifiche medie di CO₂ e l'obiettivo per le emissioni specifiche per l'anno civile in cui il veicolo completo considerato è immatricolato, tranne quando sono soddisfatte le condizioni di cui al punto 1.2.5 perché in tal caso devono essere utilizzati i dati relativi ai veicoli completati.

Se i dati di cui al punto 1.2.2 non sono comunicati dal costruttore del veicolo di base, per il calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂ e dell'obiettivo per le emissioni specifiche del costruttore in questione sono utilizzate le emissioni specifiche di CO₂ comunicate dagli Stati membri a norma del punto 1.2.1 per il veicolo completato considerato.

1.2.4 Calcolo delle emissioni di CO₂ di monitoraggio nel caso di veicoli di base incompleti

A partire dall'anno civile 2020, i costruttori calcolano le emissioni CO₂ di monitoraggio per ciascuno dei loro veicoli di base incompleti secondo il metodo dell'interpolazione di cui all'allegato XXI, suballegato 7, punto 3.2.3.2 o 3.2.4, del regolamento (UE) 2017/1151, utilizzando la stessa metodologia applicata per l'omologazione CE del veicolo di base per quanto riguarda le sue emissioni, secondo i termini definiti in tali punti con le seguenti eccezioni:

a) Massa del singolo veicolo

Il termine "TM_{ind}" di cui all'allegato XXI, suballegato 7, punto 3.2.3.2.2.1. o 3.2.4.1.1.1 del regolamento (UE) 2017/1151 è sostituito dalla massa standard del veicolo di base, DM_{base}. Quando la DM_{base} è inferiore alla massa di prova del veicolo Low TM_L della famiglia di interpolazione, il termine TM_{ind} è sostituito da TM_L. Quando la DM_{base} è superiore alla massa di prova del veicolo High TM_H della famiglia di interpolazione, il termine TM_{ind} è sostituito da TM_H.

DM_{base} è calcolata in base alla seguente formula:

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

in cui

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

B₀ è il valore della massa della carrozzeria corrispondente a 1,375;

M_{VL} è la massa rappresentativa del carico del veicolo, vale a dire il 28 % del carico massimo del veicolo, dove il carico massimo del veicolo è definito come la massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico meno la massa in ordine di marcia del veicolo di base moltiplicato per B₀, meno 25 kg.

Il valore di B₀ viene corretto entro il 31 ottobre 2021 sulla base della massa in ordine di marcia dei veicoli di base incompleti per tutti i veicoli completati immatricolati negli anni civili 2018, 2019 e 2020, calcolato secondo le formule riportate qui di seguito. Il nuovo valore B₀ si applica dal 1° gennaio 2022 al 31 dicembre 2024.

Formula 1:

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

in cui

A_i è il valore A_y calcolato con la formula 2 per l'anno civile considerato

n_i è il numero di veicoli di base incompleti rispetto ai veicoli completati immatricolati nel corso dell'anno civile

Formula 2:

$$A_y = \frac{\sum_{i=1}^n M_{fi}}{\sum_{i=1}^n M_{bi}}$$

in cui

A_y è la media del rapporto tra M_{fi} e M_{bi} per ogni anno civile dal 2018 al 2020;

M_{fi} è la massa in ordine di marcia del veicolo di base incompleto aumentata della massa aggiunta standard di cui all'allegato XII, sezione 5, del regolamento (CE) n. 692/2008;

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

n è il numero di veicoli di base incompleti rispetto ai veicoli completati immatricolati nel corso dell'anno civile.

b) Resistenza al rotolamento del singolo veicolo

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

c) Zona anteriore

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

- i) la zona anteriore del veicolo rappresentativo della famiglia di matrici di resistenza all'avanzamento, in m²;
- ii) il valore medio della zona anteriore del veicolo High e del veicolo Low della famiglia di interpolazione, in m²;
- iii) la zona anteriore del veicolo High della famiglia di interpolazione, se non viene utilizzato il metodo dell'interpolazione, in m².

Nel caso di un veicolo di base incompleto che non appartiene a una famiglia di matrici di resistenza all'avanzamento, viene utilizzato il valore della zona anteriore del veicolo High della famiglia di interpolazione.

1.2.5. **Rappresentatività del valore delle emissioni di CO₂ di monitoraggio**

Ogni anno la Commissione valuta la rappresentatività della media delle emissioni di CO₂ di monitoraggio comunicate dai costruttori di veicoli di base rispetto alla media delle emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli completati immatricolati nell'anno civile considerato. La Commissione informa i costruttori di veicoli di base dello scostamento rilevato tra tali valori.

Se nel corso di due anni civili consecutivi si riscontra uno scostamento pari o superiore al 4 %, la Commissione utilizza la media delle emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli completati nell'anno civile successivo al fine di calcolare le emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore del veicolo di base o del raggruppamento in tale anno.»

b) il punto 2 è sostituito dal seguente:

- «2. I dati dettagliati di cui al punto 1 sono ricavati dal certificato di conformità rilasciato dal costruttore del veicolo commerciale leggero cui si riferiscono o sono comunque coerenti con tali dati. I dati dettagliati che non sono riportati nel certificato di conformità sono ricavati dalla documentazione di omologazione o dalle informazioni comunicate dal costruttore del veicolo di base ai sensi del punto 1.2.3. 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 CO₂ per entrambi i tipi di carburante, gli Stati membri utilizzano solo il valore misurato per il gas.»
-