



Bruxelles, **XXX**  
[...](2023) **XXX** draft

**REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) DELLA COMMISSIONE .../...**

**di XXX**

**che istituisce una procedura per l'approvazione e la certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri ai sensi del Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio**

(Testo rilevante ai fini del  
SEE)

*Il presente progetto non è stato adottato o approvato dalla Commissione europea. Le opinioni espresse sono quelle preliminari dei servizi della Commissione e non possono in alcun caso essere considerate come una posizione ufficiale della Commissione.*

## REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) DELLA COMMISSIONE .../...

di **XXX**

**che istituisce una procedura per l'approvazione e la certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri ai sensi del Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio**

(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 CO<sub>2</sub> delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011<sup>1</sup>, in particolare l'articolo 11, paragrafo 2,

Considerando che:

- (1) Per promuovere lo sviluppo di tecnologie nuove e avanzate per i veicoli che riducono le emissioni di CO<sub>2</sub>, l'articolo 11 del Regolamento (UE) 2019/631 prevede la possibilità di considerare i risparmi di CO<sub>2</sub> ottenuti grazie all'uso di tali tecnologie innovative nelle autovetture o nei veicoli commerciali leggeri, ma che non possono essere pienamente quantificati utilizzando la procedura di prova armonizzata a livello mondiale per i veicoli leggeri (WLTP).
- (2) I Regolamenti di esecuzione della Commissione (UE) 725/2011<sup>2</sup> e (UE) 427/2014<sup>3</sup> stabiliscono le procedure per l'approvazione e la certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> rispettivamente delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri. Sebbene il campo di applicazione di questi regolamenti sia diverso, il loro contenuto è quasi identico.
- (3) I regolamenti di esecuzione (UE) 725/2011 e (UE) 427/2014 prevedono che i miglioramenti dell'efficienza degli impianti di condizionamento d'aria non siano ammissibili come innovazioni ecologiche, mentre l'articolo 11 del regolamento (UE) 2019/631 stabilisce che tali miglioramenti dell'efficienza diventeranno ammissibili a partire dal 1° gennaio 2025. È quindi necessario modificare i regolamenti di esecuzione (UE) 725/2011 e (UE) 427/2014 per allinearli al regolamento (UE) 2019/631 e garantire che le domande possano essere presentate prima del 2025, in modo che i produttori di veicoli possano beneficiare dei risparmi sulle emissioni di CO<sub>2</sub> a partire dal 2025.
- (4) È opportuno fondere i regolamenti di esecuzione (UE) 725/2011 e (UE) 427/2014 in un unico regolamento, riprendendo la maggior parte delle loro disposizioni, mentre

<sup>1</sup> GU L 111 del 25.4.2019, pag. 13.

<sup>2</sup> Regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 della Commissione, del 25 luglio 2011, che istituisce una procedura per l'approvazione e la certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 194 del 26.7.2011, pag. 19).

<sup>3</sup>Regolamento di esecuzione (UE) n. 427/2014 della Commissione, del 25 aprile 2014, che istituisce una

procedura per l'approvazione e la certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli commerciali leggeri ai sensi del regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 125 del 26.4.2014, pag. 57).

introdurre nuove disposizioni ai sensi dell'articolo 11 del Regolamento (UE) 2019/631 e, ove necessario, apportare miglioramenti sulla base dell'esperienza acquisita nell'applicazione dei Regolamenti di esecuzione (UE) 725/2011 e (UE) 427/2014. È pertanto opportuno abrogare e sostituire tali regolamenti di esecuzione con un unico regolamento di esecuzione.

- (5) I produttori o i fornitori possono presentare domande che propongono una tecnologia innovativa come eco-innovazione. Tali domande devono proporre una metodologia che contenga tutti gli elementi necessari per determinare con precisione il risparmio di emissioni di CO<sub>2</sub> ottenuto, considerando in particolare l'identificazione di una base di riferimento appropriata, la definizione di condizioni di prova specifiche e l'utilizzo reale della tecnologia innovativa. La domanda deve inoltre includere una relazione di verifica redatta da un organismo indipendente e certificato che dimostri l'ammissibilità e le qualifiche della tecnologia innovativa.
- (6) Al fine di semplificare la certificazione dei risparmi di CO<sub>2</sub>, dovrebbe essere possibile per il richiedente proporre, oltre a una metodologia di test dettagliata per la determinazione dei risparmi, un metodo di valutazione semplificato o risparmi di CO<sub>2</sub> predefiniti nella domanda di approvazione di una tecnologia innovativa come eco-innovazione. Nel caso in cui vengano utilizzati tali metodi semplificati o risparmi di CO<sub>2</sub> predefiniti, i risparmi certificati dalle autorità di approvazione dovrebbero essere determinati in modo conservativo, riflettendo il livello più basso di risparmio dimostrato.
- (7) Dopo la presentazione di una domanda da parte di un produttore o fornitore, la Commissione deve valutare la completezza e il contenuto della domanda e decidere entro 9 mesi se approvare o meno l'innovazione ecologica.
- (8) I costruttori di veicoli che desiderano utilizzare le eco-innovazioni per beneficiare di una riduzione delle emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> della loro flotta devono determinare i risparmi di CO<sub>2</sub> ai fini dell'omologazione sulla base delle decisioni di approvazione. Per limitare il meccanismo delle eco-innovazioni alle tecnologie con un impatto più significativo sulle emissioni di CO<sub>2</sub>, dovrebbe essere fissata una soglia minima di 0,5 g/km di risparmio per innovazione.
- (9) Se un veicolo è dotato di più di un'innovazione ecologica, l'interazione tra queste tecnologie potrebbe far sì che il risparmio di CO<sub>2</sub> combinato sia inferiore alla somma dei singoli risparmi. Qualsiasi forma di interazione di questo tipo dovrebbe essere valutata sia in fase di richiesta che di omologazione, al fine di garantire una registrazione accurata dei risparmi di CO<sub>2</sub>.
- (10) La Commissione dovrebbe avere la possibilità di riesaminare i risparmi di CO<sub>2</sub> eco-innovativi attribuiti ai singoli veicoli per garantire la corretta attuazione delle decisioni di omologazione emesse in conformità al presente regolamento.
- (11) Le misure previste dal presente regolamento sono conformi al parere del Comitato sui cambiamenti climatici,

HA ADOTTATO QUESTO REGOLAMENTO:

#### *Articolo 1*

#### **Oggetto**

Il presente regolamento stabilisce la procedura da seguire per l'approvazione di tecnologie innovative in conformità all'articolo 11 del regolamento (UE) 2019/631.

## Articolo 2

### Definizioni

Ai fini del presente regolamento, si applicano le definizioni di cui all'articolo 2 del regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione<sup>4</sup>, all'articolo 3 del regolamento (UE) 2019/631 e al paragrafo 3 del regolamento ONU n. 154.<sup>5</sup>

Si applicano inoltre le seguenti definizioni:

- (a) per "tecnologia innovativa" si intende una tecnologia che è stata installata nel 3% o meno di tutte le autovetture nuove immatricolate nell'Unione nell'anno n-4 per le applicazioni relative alle autovetture o nel 3% o meno di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno n-4 per le applicazioni relative ai veicoli commerciali leggeri, dove n è l'anno di applicazione, o una combinazione di tali tecnologie con caratteristiche tecniche simili e per le quali il risparmio di CO<sub>2</sub> può essere dimostrato utilizzando una metodologia;
- (b) Per "eco-innovazione" si intende una tecnologia innovativa accompagnata da una metodologia di prova approvata dalla Commissione in conformità al presente regolamento;
- (c) per "fornitore" si intende il fabbricante di una tecnologia innovativa responsabile di garantire la conformità della produzione o il suo rappresentante autorizzato nell'Unione o l'importatore;
- (d) per "richiedente" si intende un produttore o fornitore, o un gruppo di produttori o fornitori, che presenta una domanda di eco-innovazione;
- (e) per "decisione di approvazione" si intende una decisione di esecuzione della Commissione relativa all'approvazione di una tecnologia innovativa come eco-innovazione;
- (f) "organismo indipendente e certificato": un servizio tecnico di categoria A o B di cui all'articolo 68, paragrafo 1, lettere a) e b), del regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>6</sup> che soddisfa i requisiti di cui agli articoli 69 e 70 di tale regolamento e che non è un servizio tecnico interno di un costruttore;
- (g) per "condizioni di prova specifiche" si intendono le condizioni di prova definite allo scopo di dimostrare il risparmio di CO<sub>2</sub> della tecnologia innovativa con una forte significatività statistica e che non sono previste dal Regolamento (UE) 2017/1151;
- (h) Per "veicolo eco-innovativo" si intende un veicolo dotato della tecnologia innovativa o della tecnologia innovativa come componente a sé stante;

-

<sup>4</sup> Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° giugno 2017, che integra il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo, che 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 che abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, p. 1).

<sup>5</sup> Regolamento ONU n. 154 - Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli passeggeri e commerciali leggeri per quanto riguarda i criteri di emissione, le emissioni di biossido di carbonio e il consumo di carburante e/o la misurazione del consumo di energia elettrica e dell'autonomia elettrica (WLTP) [2022/2124] (GU L 290 del 10.11.2022, pag. 1).

<sup>6</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, componenti ed entità tecniche 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).

- (i) Per "veicolo di riferimento" si intende un veicolo non equipaggiato con la tecnologia innovativa ma che per tutti gli altri aspetti è identico al veicolo eco-innovativo, oppure una tecnologia di riferimento come componente a sé stante.

### *Articolo 3*

#### **Applicazione dell'eco-innovazione**

- (1) Il richiedente deve presentare alla Commissione la domanda di approvazione di una tecnologia innovativa come innovazione ecologica ("domanda di innovazione ecologica") per posta elettronica. Se i dati di supporto non possono essere inviati per e-mail, devono essere inviati su un supporto elettronico o caricati su un server accessibile alla Commissione.
- (2) Una domanda di eco-innovazione deve includere quanto segue:
- (a) i dati di contatto del richiedente;
  - (b) una descrizione della tecnologia innovativa, il modo in cui è montata su un veicolo, la categoria del veicolo (ad esempio M1 o N1), il tipo di propulsione (ad esempio veicolo ICE puro, NOVC-HEV o OVC-HEV), il tipo di carburante e la modalità di alimentazione coperta;
  - (c) una proposta di metodologia per dimostrare il risparmio di CO<sub>2</sub> della tecnologia innovativa o, se tale metodologia è già prevista in una decisione di approvazione esistente, un riferimento a tale metodologia;
  - (d) un rapporto di verifica.
- (3) In deroga al paragrafo 2, lettera c), il richiedente può anche includere nella sua domanda una metodologia semplificata associata alla metodologia di cui al paragrafo 2, lettera c), o valori predefiniti di risparmio di CO<sub>2</sub>.
- (4) Se il richiedente è un gruppo di produttori o fornitori, e se necessario per motivi di riservatezza o di concorrenza, i membri del gruppo richiedente possono fornire più relazioni di verifica per diverse serie di dati a sostegno della stessa domanda.

### *Articolo 4*

#### **Metodologia per dimostrare il risparmio di CO<sub>2</sub> della tecnologia innovativa**

- (1) La metodologia di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c), e, se del caso, la metodologia semplificata associata di cui all'articolo 3, paragrafo 3, forniscono risultati in termini di risparmio di CO<sub>2</sub> che sono verificabili, ripetibili e riproducibili.
- (2) La metodologia di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c), del presente regolamento:
- (a) definire le condizioni di prova specifiche;
  - (b) identificare un veicolo di riferimento che sia supportato da prove statistiche sulla base delle quali si possano fare ipotesi verificabili sulla sua adeguatezza e rappresentatività;
  - (c) stabilire come determinare il risparmio di emissioni di CO<sub>2</sub> derivante dalla tecnologia innovativa, tenendo conto delle condizioni di prova specifiche di cui alla lettera a), dell'utilizzo reale della tecnologia innovativa, supportato da prove statistiche, e della misura in cui la tecnologia innovativa è già coperta dalla prova di tipo 1 di cui all'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151;

- (d) tenere conto di qualsiasi effetto di deterioramento nel tempo della tecnologia e in che misura questo modifichi il risparmio di emissioni di CO<sub>2</sub>;
  - (e) se pertinente, tenere conto dell'interazione con altre innovazioni ecologiche e in che misura queste modificano il risparmio di emissioni di CO<sub>2</sub>.
- (3) La metodologia semplificata di cui all'articolo 3, paragrafo 3, fornisce risultati in termini di risparmio di CO<sub>2</sub> inferiori o uguali a quelli determinati utilizzando la metodologia associata di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c), comprese le eventuali interazioni con altre eco-innovazioni approvate.
- (4) Nel caso di valori predefiniti di risparmio di CO<sub>2</sub> proposti in conformità all'articolo 3, paragrafo 3, tali valori sono inferiori o uguali al risparmio di CO<sub>2</sub> determinato secondo la metodologia di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera c).

#### *Articolo 5*

#### **Rapporto di verifica**

- (1) Nella relazione di verifica di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera d), del presente regolamento, l'organismo indipendente e certificato deve:
- (a) dichiarare che si qualifica come organismo indipendente e certificato;
  - (b) dimostrare che la tecnologia o la combinazione di tecnologie proposta si qualifica come tecnologia innovativa;
  - (c) dimostrare che la tecnologia innovativa soddisfa le condizioni di cui all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2019/631;
  - (d) dimostrare che la tecnologia innovativa riguarda elementi intrinseci al funzionamento efficiente del veicolo o costituisce un miglioramento dell'efficienza degli impianti di climatizzazione;
  - (e) dimostrare che le metodologie di cui all'articolo 3 soddisfano i requisiti di cui all'articolo 4;
  - (f) descrivere l'interazione tra la tecnologia innovativa e tutte le innovazioni ecologiche oggetto di decisioni di omologazione che possono essere montate sullo stesso veicolo, e specificare l'impatto di tale interazione sul risparmio totale di CO<sub>2</sub>.
- (2) Se la domanda riguarda una tecnologia innovativa già oggetto di una decisione di approvazione esistente, le lettere da b) a f) del paragrafo 1 possono essere sostituite da riferimenti a tale decisione di approvazione.

#### *Articolo 6*

#### **Verifica della completezza della domanda e decisione di approvazione**

- (1) Entro 10 giorni lavorativi dal ricevimento di una domanda di eco-innovazione, la Commissione comunica al richiedente se la domanda è considerata completa o meno. La Commissione può invitare il richiedente a fornire ulteriori elementi per completare la domanda e comunica al richiedente, entro 10 giorni lavorativi dal ricevimento di tali elementi aggiuntivi, se la domanda è considerata completa o meno.
- (2) Se il richiedente non fornisce le informazioni mancanti entro il termine stabilito dalla Commissione, la domanda si considera ritirata.



- (3) Una volta ritenuta completa la domanda, la Commissione procede alla sua valutazione. Se la Commissione ritiene che le metodologie di cui all'articolo 3 non soddisfino i requisiti di cui all'articolo 4, può adeguare le metodologie o proporre metodologie diverse da quelle proposte dal richiedente. In tal caso, il richiedente viene consultato.
- (4) Entro 9 mesi dal ricevimento di una domanda completa di eco-innovazione, la Commissione emette una decisione di approvazione se conclude che la relazione di verifica di cui all'articolo 3, paragrafo 2, lettera d), soddisfa i requisiti di cui all'articolo 5. In caso contrario, la Commissione comunicherà al richiedente il rifiuto della domanda, fornendo le relative motivazioni.
- (5) Il periodo di 9 mesi di cui al paragrafo 4 può essere prorogato fino a 5 mesi qualora la Commissione ritenga che, a causa della complessità della tecnologia innovativa o della metodologia di accompagnamento, la domanda di eco-innovazione non possa essere adeguatamente valutata entro 9 mesi.

In questo caso, la Commissione, entro 30 giorni lavorativi dal ricevimento della domanda completa di eco-innovazione, comunicherà al richiedente la proroga del termine.

- (6) La decisione di approvazione specificherà le informazioni necessarie per determinare il risparmio di CO<sub>2</sub> in conformità all'articolo 7 del presente regolamento.
- (7) La Commissione può modificare in qualsiasi momento una decisione di approvazione di propria iniziativa, in particolare per tenere conto del progresso tecnico.

#### *Articolo 7*

#### **Risparmio di CO<sub>2</sub> certificato grazie alle innovazioni ecologiche**

- (1) Un costruttore che desidera beneficiare di una riduzione delle proprie emissioni medie specifiche di CO<sub>2</sub> grazie al risparmio di CO<sub>2</sub> derivante da un'innovazione ecologica deve procedere in conformità all'allegato XII del regolamento (UE) 2017/1151 e fare riferimento alla decisione di approvazione.
- (2) L'autorità di omologazione di cui all'allegato XII del regolamento (UE) 2017/1151 determina il risparmio di CO<sub>2</sub> dell'innovazione ecologica in conformità all'articolo 30 del regolamento (UE) 2018/858, utilizzando una metodologia stabilita nella decisione di omologazione.
- (3) Se il risparmio di CO<sub>2</sub> per un singolo veicolo è inferiore a 0,5 g/km, il risparmio di CO<sub>2</sub> non sarà considerato ai fini dell'omologazione e il suo valore non sarà indicato nel certificato di conformità.
- (4) Se i veicoli sono dotati di più innovazioni ecologiche, il costruttore deve dichiarare nella domanda di omologazione CE in conformità all'allegato XII del regolamento (UE) 2017/1151, se le interazioni tra le innovazioni ecologiche possono influire sul risparmio totale di CO<sub>2</sub>.

Se le innovazioni ecologiche non hanno tali interazioni, il risparmio di CO<sub>2</sub> sarà dimostrato separatamente per ciascuna innovazione ecologica e il risparmio totale di CO<sub>2</sub> ai fini della certificazione dei veicoli sarà la somma dei risparmi di CO<sub>2</sub> delle singole innovazioni ecologiche.

Se le innovazioni ecologiche hanno tali interazioni, il costruttore deve fornire una

relazione di un organismo indipendente e certificato sull'impatto dell'interazione sul risparmio totale delle innovazioni ecologiche nei veicoli, a meno che tale impatto non sia quantificato nella decisione di omologazione.

Se, a causa di tali interazioni, il risparmio totale di CO<sub>2</sub> è inferiore a 0,5 g CO<sub>2</sub>/km per il numero di innovazioni ecologiche installate nel veicolo, il risparmio di CO<sub>2</sub> non sarà considerato ai fini dell'omologazione e il suo valore non sarà indicato nel certificato di conformità.

- (5) Nel caso di veicoli completati relativi a veicoli di base incompleti, come definito nell'articolo 3 del regolamento (UE) 2018/858, solo le innovazioni ecologiche montate sul veicolo di base sono considerate per la certificazione dei risparmi di CO<sub>2</sub> derivanti da un'innovazione ecologica.

#### *Articolo 8*

##### **Analisi dei risparmi di CO<sub>2</sub>**

- (1) La Commissione può verificare i risparmi di CO<sub>2</sub> attribuiti ai singoli veicoli utilizzando una metodologia stabilita nelle decisioni di approvazione applicabili.
- (2) Qualora riscontri una differenza tra il risparmio di CO<sub>2</sub> certificato e il risparmio di CO<sub>2</sub> verificato, la Commissione notifica al fabbricante le proprie conclusioni.

La Commissione può inoltre notificare al produttore eventuali deviazioni o incongruenze nella metodologia o nella tecnologia innovativa rispetto alle informazioni ricevute nell'ambito della domanda.

Entro 40 giorni lavorativi dal ricevimento della notifica, il produttore deve fornire alla Commissione le prove che dimostrano l'accuratezza dei risparmi di CO<sub>2</sub> certificati.

- (3) Se le prove di cui al paragrafo 2 non vengono fornite entro il periodo di tempo indicato, o se ritiene che le prove fornite non siano soddisfacenti, la Commissione può decidere di non prendere in considerazione i risparmi di CO<sub>2</sub> certificati per il calcolo delle emissioni specifiche medie del costruttore per tutti gli anni civili per i quali tali risparmi di CO<sub>2</sub> certificati sono stati contabilizzati.

#### *Articolo 9*

##### **Abrogazione**

I regolamenti di esecuzione (UE) 725/2011 e (UE) 427/2014 sono abrogati.

#### *Articolo 10*

##### **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 tutti gli Stati membri.

Fatto a Bruxelles,

*Per la Commissione Il  
Presidente  
Ursula VON DER LEYEN*

DRAFT