

- (24) Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi di cui al presente regolamento è necessario un solido meccanismo di controllo.
- (25) Le emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei nuovi veicoli commerciali leggeri sono misurate in maniera armonizzata all'interno dell'Unione secondo la metodologia stabilita dal regolamento (CE) n. 715/2007. Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi del sistema, è opportuno che il rispetto sia valutato facendo riferimento ai dati sulle immatricolazioni dei veicoli nuovi nell'Unione rilevati dagli Stati membri e comunicati alla Commissione. Per garantire la coerenza dei dati utilizzati per valutare il rispetto del regime, è opportuno armonizzare quanto più possibile le norme per la raccolta e la comunicazione dei dati stessi.
- (26) In base alla direttiva 2007/46/CE i costruttori hanno l'obbligo di rilasciare un certificato di conformità per ogni veicolo commerciale leggero nuovo e gli Stati membri consentono l'immatricolazione e la messa in circolazione di un veicolo commerciale leggero nuovo soltanto se questo è accompagnato da un certificato di conformità valido. I dati raccolti dagli Stati membri dovrebbero essere coerenti con il certificato di conformità rilasciato dal costruttore per il veicolo commerciale leggero nuovo ed essere basati esclusivamente su tale documento. È opportuno creare una banca dati standard dell'Unione per i dati relativi al certificato di conformità. Questa dovrebbe essere utilizzata come unico riferimento per consentire agli Stati membri di conservare più facilmente i propri dati di immatricolazione in caso di nuove immatricolazioni.
- (27) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello dell'Unione. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni in eccesso per ogni anno civile a partire dal 1° gennaio 2014. Occorre modulare tale indennità in funzione del grado di scostamento dei costruttori rispetto al loro obiettivo. A fini di coerenza, il meccanismo delle indennità dovrebbe essere analogo a quello definito nel regolamento (CE) n. 443/2009. Le indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere considerate quali entrate del bilancio generale dell'Unione europea.
- (28) Le eventuali misure nazionali che gli Stati membri possono mantenere o introdurre ai sensi dell'articolo 193 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), non dovrebbero, in considerazione della finalità e delle procedure del presente regolamento, imporre sanzioni supplementari o più rigorose ai costruttori che non raggiungono gli obiettivi ai sensi del presente regolamento.
- (29) Il presente regolamento dovrebbe lasciare impregiudicata la piena applicazione delle regole dell'Unione in materia di concorrenza.
- (30) Dovrebbero essere vagliate nuove modalità per il raggiungimento dell'obiettivo a lungo termine, in particolare per quanto riguarda la pendenza della curva, il parametro di utilità e l'indennità per le emissioni in eccesso.
- (31) La velocità dei veicoli stradali incide profondamente sul consumo di carburante e sulle emissioni di CO<sub>2</sub>. Inoltre, in assenza di limiti di velocità per i veicoli commerciali leggeri, è possibile che la velocità massima costituisca un elemento di concorrenza che potrebbe tradursi in un sovradimensionamento delle unità motrici con le perdite di efficienza che ne conseguono alle velocità più basse. È pertanto opportuno valutare la possibilità di ampliare il campo di applicazione della direttiva 92/6/CEE del Consiglio, del 10 febbraio 1992, concernente il montaggio e l'impiego di limitatori di velocità per talune categorie di autoveicoli nella Comunità<sup>(1)</sup> al fine di includervi i veicoli commerciali leggeri di cui al presente regolamento.
- (32) Al fine di garantire modalità di esecuzione uniformi del presente regolamento dovrebbero essere attribuite alla Commissione competenze di esecuzione, in particolare per l'adozione di norme dettagliate sul monitoraggio e sulla comunicazione delle emissioni medie, e l'applicazione dei requisiti di cui all'allegato II, segnatamente sulla raccolta, la registrazione, la presentazione, la trasmissione, il calcolo e la comunicazione dei dati sulle emissioni medie, nonché per l'adozione di modalità dettagliate per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso e di disposizioni dettagliate per la procedura per l'approvazione di tecnologie innovative. Tali competenze di esecuzione dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione<sup>(2)</sup>.
- (33) La Commissione dovrebbe avere il potere di adottare atti delegati a norma dell'articolo 290 TFUE per modificare gli obblighi in materia di monitoraggio e comunicazione dei dati di cui all'allegato II alla luce dell'esperienza acquisita nell'applicazione del presente regolamento, adeguare il valore M<sub>0</sub> di cui all'allegato I alla massa media dei veicoli commerciali leggeri nuovi dei tre precedenti anni civili, stabilire disposizioni relative all'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe, il contenuto delle domande di deroga e il contenuto e alla valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>, nonché adeguare le formule di cui all'allegato I affinché tengano conto di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub>. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche presso esperti.

(1) GU L 57 del 2.3.1992, pag. 27.

(2) GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13.

