

- (9) Nel caso dei dati senza l'identificazione dei veicoli corrispondente o con parametri di identificazione mancanti o scorretti, quali tipo, variante, codice di versione o numero di omologazione, occorre tenere in considerazione il fatto che i costruttori non possono verificare o correggere i relativi dati. Di conseguenza, è opportuno applicare un margine di errore alle emissioni di CO₂ e ai valori di massa in tali dati.
- (10) Il margine di errore dovrebbe essere calcolato come la differenza tra lo scostamento dall'obiettivo per le emissioni specifiche (espresso come obiettivi per le emissioni specifiche dedotti dalle emissioni medie) calcolato tenendo conto delle immatricolazioni che non possono essere verificate dai costruttori e lo scostamento dall'obiettivo per le emissioni specifiche calcolato non tenendone conto. Indipendentemente dal fatto che si tratti di una differenza positiva o negativa, il margine di errore dovrebbe sempre migliorare la posizione del costruttore per quanto riguarda il suo obiettivo per le emissioni specifiche.
- (11) Conformemente all'articolo 10, paragrafo 2, del regolamento (UE) n. 510/2011, un costruttore deve essere considerato adempiente al proprio obiettivo per le emissioni specifiche di cui all'articolo 4 dello stesso regolamento quando le emissioni medie indicate nella presente decisione sono inferiori rispetto all'obiettivo per le emissioni specifiche, risultando quindi in uno scostamento negativo dall'obiettivo. Se le emissioni medie superano l'obiettivo per le emissioni specifiche, al costruttore è imposto il versamento di un'indennità per le emissioni in eccesso in conformità dell'articolo 9 del regolamento (CE) n. 510/2011, a meno che il costruttore in questione benefici di una deroga rispetto a tale obiettivo a norma dell'articolo 2, paragrafo 4, o dell'articolo 11 del suddetto regolamento o sia membro di un raggruppamento, a norma dell'articolo 7 di tale regolamento, e il raggruppamento soddisfi l'obiettivo per le emissioni specifiche.
- (12) A seguito di una dichiarazione del gruppo Volkswagen del 3 novembre 2015 che annunciava che erano state riscontrate delle irregolarità nel determinare i livelli di CO₂ per l'omologazione di alcuni dei loro veicoli, le emissioni specifiche medie di CO₂ e gli obiettivi per le emissioni specifiche non dovrebbero essere confermati per il raggruppamento Volkswagen. Ne consegue pertanto che il raggruppamento Volkswagen e i suoi membri (Audi AG, Dr. Ing. h.c.F. Porsche AG, Quattro GmbH, Seat SA, Skoda Auto A.S., e Volkswagen AG) non dovrebbero essere soggetti alla presente decisione.
- (13) Occorre confermare o modificare di conseguenza le emissioni specifiche medie di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2014, gli obiettivi per le emissioni specifiche e la differenza tra questi due valori,

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

I valori relativi ai risultati raggiunti dai costruttori, confermati o modificati per ciascun costruttore di veicoli commerciali leggeri nuovi, in relazione all'anno civile 2014 conformemente all'articolo 8, paragrafo 6, del regolamento (UE) n. 510/2011 figurano nell'allegato della presente decisione.

I valori di cui all'articolo 10, paragrafo 1, lettere da a) a e), del regolamento (UE) n. 510/2011, relativi a ciascun costruttore di veicoli commerciali leggeri e a ciascun raggruppamento di costruttori di detti veicoli in relazione all'anno civile 2014 figurano altresì nell'allegato della presente decisione, fatta eccezione per quanto previsto all'articolo 2, paragrafo 4, del suddetto regolamento per i costruttori interessati.

Articolo 2

Sono destinatari della presente decisione i seguenti costruttori e raggruppamenti costituiti a norma dell'articolo 7 del regolamento (UE) n. 510/2011:

- 1) Alke srl
via Vigonovese 123
35127 Padova
ITALIA
- 2) Automobiles Citroën
Route de Gizey
78943 Vélizy-Villacoublay Cedex
FRANCIA

