

REGOLAMENTO DI ESECUZIONE (UE) 2017/1231 DELLA COMMISSIONE

del 6 giugno 2017

che modifica il regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153 che stabilisce un metodo per determinare i parametri di correlazione necessari per tener conto del cambio di procedura regolamentare di prova al fine di precisare alcuni elementi procedurali, e che modifica il regolamento (UE) n. 1014/2010

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri⁽¹⁾, in particolare l'articolo 8, paragrafo 9, primo comma, e l'articolo 13, paragrafo 7, primo comma,

considerando quanto segue:

- (1) Il metodo per determinare i parametri di correlazione necessari per tener conto del cambio di procedura regolamentare di prova è stabilito nel regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153 della Commissione⁽²⁾ e, per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri, nel regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152 della Commissione⁽³⁾. Per agevolare la transizione verso la nuova procedura regolamentare di prova per misurare le emissioni di CO₂ e il consumo di carburante dei veicoli leggeri (ossia la procedura di prova armonizzata a livello internazionale per i veicoli leggeri — *Worldwide Harmonised Light Vehicles Test Procedure*, WLTP), la procedura di correlazione per le autovetture dovrebbe essere allineata, per quanto possibile, a quella per i veicoli commerciali leggeri.
- (2) Occorre fornire chiarimenti circa la designazione, da parte degli Stati membri, delle persone di contatto presso le autorità di omologazione e i servizi tecnici affinché le chiavi di firma elettronica necessarie per il funzionamento formale dello strumento di correlazione possano essere fornite in maniera sicura ed efficiente.
- (3) Nel caso di veicoli di categoria M1 con massa massima tecnicamente ammissibile a pieno carico pari o superiore a 3 000 kg, è opportuno concedere ai costruttori la possibilità — già prevista per i veicoli di categoria N1 — di scegliere se determinare i coefficienti della resistenza all'avanzamento NEDC in base alle prove secondo la procedura WLTP oppure se utilizzare i valori riportati nell'allegato 4a, tabella 3, del regolamento n. 83 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) (regolamento UN/ECE n. 83)⁽⁴⁾. Ciò dovrebbe facilitare le prove di omologazione di questa particolare categoria di veicoli.
- (4) A seguito del perfezionamento dello strumento di correlazione, alcuni parametri dei dati di input non sono più necessari, mentre altri dati di natura amministrativa andrebbero aggiunti per garantire un processo tracciabile e verificabile.
- (5) È altresì opportuno prevedere l'uso di codici hash per i file in uscita dello strumento di correlazione. Un numero limitato di risultati non riservati dello strumento di correlazione dovrebbe essere messo a disposizione della Commissione al fine di garantire lo sviluppo e il miglioramento continui dello strumento di correlazione e di fornire un mezzo di ulteriore verifica sui risultati della correlazione.
- (6) Occorre semplificare il calcolo del valore di CO₂ NEDC di riferimento rendendo inutile il post-trattamento dei risultati delle prove secondo la procedura WLTP e il calcolo della differenza tra il valore di CO₂ WLTP simulato con lo strumento di correlazione e il valore di CO₂ NEDC. Il nuovo metodo di calcolo fornisce un valore assoluto di CO₂ NEDC di riferimento e qualsiasi deviazione dello strumento di correlazione dovrebbe essere facilmente calcolata e riportata nel file non riservato contenente il riepilogo dei risultati. Tale approccio riduce notevolmente il rischio di errori nel calcolo dei valori di riferimento.

⁽¹⁾ GUL 140 del 5.6.2009, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153 della Commissione, del 2 giugno 2017, che stabilisce un metodo per determinare i parametri di correlazione necessari per tener conto del cambio di procedura regolamentare di prova e che modifica il regolamento (UE) n. 1014/2010 (GUL 175 del 7.7.2017, pag. 679).

⁽³⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152 della Commissione, del 2 giugno 2017, che stabilisce un metodo per determinare i parametri di correlazione necessari per tener conto del cambio di procedura regolamentare di prova per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri e che modifica il regolamento di esecuzione (UE) n. 293/2012 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 644).

⁽⁴⁾ Regolamento n. 83 della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) — Disposizioni uniformi relative all'omologazione dei veicoli per quanto riguarda le emissioni inquinanti in base al carburante utilizzato dal motore [2015/1038] (GU L 172 del 3.7.2015, pag. 1).

