

veicolo di riferimento in cui la funzione di coasting non è installata, non è disponibile nel modo di guida predominante oppure è disattivata a fini di prova, entrambi i veicoli dovrebbero essere sottoposti allo stesso ciclo di prova NEDC modificato. Tuttavia, vista la difficoltà che il veicolo di riferimento incontra a seguire il tracciato della velocità del ciclo di prova NEDC modificato, il veicolo di riferimento è sottoposto a prova utilizzando il ciclo NEDC standard in condizioni di avviamento a caldo, tenendo conto delle condizioni modificate mediante un fattore di conversione applicato al calcolo dei risparmi di CO₂. Il fattore di conversione è determinato in funzione del veicolo e fa riferimento principalmente alla configurazione hardware del propulsore. Sulla base di studi precedenti il fattore di conversione risulta compreso nell'intervallo 0,96-0,99. Il richiedente ha chiesto che il fattore di conversione sia fissato a 0,98. La Commissione ritiene tuttavia che il richiedente non abbia fornito prove sufficienti per giustificare un fattore di conversione superiore a 0,96. Per questo motivo si considera appropriato mantenere il fattore di conversione al livello più basso dell'intervallo individuato, ovvero un valore di 0,960, in linea con il fattore di conversione di cui alla decisione di esecuzione (UE) 2015/1132.

- (6) Un elemento fondamentale al fine della determinazione dei risparmi di CO₂ risiede nella proporzione della distanza percorsa dal veicolo con la funzione di coasting attivata, tenendo conto del fatto che tale funzione può essere disattivata in modi di guida diversi da quello predominante. Il richiedente ha proposto un fattore d'uso di 0,7 che esprime il rapporto tra la distanza osservata percorsa in condizioni di coasting in un test di guida in condizioni reali e la distanza percorsa in funzione di coasting in condizioni NEDC modificate. Tuttavia, il fattore d'uso proposto risulta essere un valore ottimale non suffragato da una solida analisi giustificativa. Sulla base di un'analisi integrativa, e tenendo conto dell'analisi effettuata ai fini della decisione di esecuzione (UE) 2015/1132, è opportuno considerare un fattore d'uso più prudente, pari a 0,62.
- (7) Lo studio di caso realizzato da BMW AG ha interessato due veicoli muniti della stessa tecnologia di coasting con motore a regime minimo attiva fino alla velocità di 40 km/h. In prospettiva dell'imminente produzione di modelli BMW in grado di mantenere la funzione di coasting fino a 15 km/h, il richiedente ha proposto un metodo analitico per estenderne la portata in modo da coprire questo intervallo più lungo di attivazione della funzione di coasting. Il richiedente non ha tuttavia analizzato l'incidenza del periodo di coasting più esteso sul fattore d'uso. Pertanto, è opportuno prendere in considerazione una funzione di coasting attiva almeno fino a quando la velocità viene ridotta a 40 km/h.
- (8) Le informazioni fornite nella domanda dimostrano che le condizioni di cui agli articoli 2 e 4 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 e i criteri di cui all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 443/2009 sono stati soddisfatti per almeno uno dei due veicoli presentati nello studio di caso. Inoltre, la domanda è accompagnata da una relazione di verifica elaborata da un organismo indipendente e certificato ai sensi dell'articolo 7 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011.
- (9) In base alle informazioni contenute nella domanda suddetta e tenendo conto dell'esperienza acquisita attraverso la valutazione della domanda di approvazione della funzione di coasting di Porsche AG nel quadro della decisione di esecuzione (UE) 2015/1132, è stato dimostrato in modo soddisfacente che la funzione di coasting con motore a regime minimo di BMW può garantire, per taluni veicoli BMW, una riduzione delle emissioni di CO₂ di almeno 1 g di CO₂/km, conformemente all'articolo 9 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011. È pertanto necessario che l'autorità di omologazione verifichi che la soglia di 1 g di CO₂/km di cui all'articolo 9 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 sia rispettata ai fini della certificazione dei risparmi di CO₂ dei veicoli BMW muniti di funzione di coasting con motore a regime minimo.
- (10) Tenuto conto di quanto finora esposto, la Commissione non ritiene opportuno sollevare obiezioni per quanto concerne l'approvazione della tecnologia in questione.
- (11) Per poter ottenere la certificazione dei risparmi delle emissioni di CO₂ ottenuti con l'impiego della funzione di coasting con motore a regime minimo certificata di BMW AG, il costruttore BMW AG dovrebbe trasmettere all'autorità di omologazione, a corredo della domanda di certificazione, una relazione di verifica elaborata da un organismo indipendente e certificato, attestante la conformità del veicolo munito della funzione di cui trattasi alle condizioni stabilite nella presente decisione.
- (12) Al fine di determinare il codice generale di innovazione ecocompatibile da utilizzare nei pertinenti documenti di omologazione di cui agli allegati I, VIII e IX della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁾, dovrebbe essere specificato il codice individuale da utilizzare per la tecnologia innovativa,

⁽¹⁾ Direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro) (GUL 263 del 9.10.2007, pag. 1).

