predominante oppure sia disattivata ai fini della prova. Al fine di effettuare un valido raffronto, il veicolo di riferimento dovrebbe essere sottoposto a prova ai sensi del NEDC standard in condizioni di avviamento a caldo, tenendo conto delle condizioni modificate applicabili al veicolo munito dell'innovazione ecocompatibile mediante un fattore di conversione applicato al calcolo dei risparmi di CO_2. Si ritiene opportuno mantenere il valore di 0,960 per il fattore di conversione, in linea con il fattore di conversione di cui alle decisioni di esecuzione (UE) 2015/1132 e (UE) 2017/1402.

(6) Un elemento fondamentale ai fini della determinazione dei risparmi di CO_2 risiede nella proporzione della distanza percorsa dal veicolo con la funzione di coasting attivata, tenendo conto del fatto che tale funzione può essere disattivata nelle modalità di guida diverse da quella predominante. Al fine di tener conto della diversità dei veicoli presenti sul mercato, si ritiene opportuno stabilire un fattore d'uso che sia rappresentativo del tasso di attivazione della tecnologia per un'ampia gamma di veicoli in condizioni reali. Dai dati forniti dai richiedenti emerge chiaramente che l'attivazione della tecnologia di coasting con motore a regime minimo dipende da taluni limiti di velocità che possono variare da un veicolo all'altro. Sulla base della banca dati fornita, è opportuno prendere in considerazione l'attivazione della funzione di coasting a velocità superiori a 15 km/h.

(7) Le informazioni fornite nella domanda dimostrano che i criteri di cui all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 443/2009 e le condizioni di cui agli articoli 2 e 4 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 sono soddisfatti per una gamma di veicoli di categoria M_1 con propulsore convenzionale e trasmissione automatica o manuale. Inoltre, la domanda è accompagnata da relazioni di verifica elaborate da organismi indipendenti e certificati ai sensi dell'articolo 7 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011.

(8) In base alle informazioni contenute nella suddetta domanda congiunta, 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, attraverso la valutazione della domanda di approvazione della funzione di coasting con motore a regime minimo di BMW AG nel quadro della decisione di esecuzione (UE) 2017/1402 e grazie a uno studio interno di valutazione della distanza relativa di coasting, dei fattori d'uso e dei risparmi di CO_2 per la tecnologia di coasting ([5]), è stato dimostrato in modo soddisfacente che la funzione di coasting con motore a regime minimo soddisfa i criteri di cui all'articolo 12 del regolamento (CE) n. 443/2009 e può consentire una riduzione delle emissioni di CO_2 di almeno 1 g di CO_2/km, conformemente all'articolo 9 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 per i veicoli di categoria M_1 con propulsore convenzionale. Spetta pertanto all'autorità di omologazione verificare che la soglia di 1 g di CO_2/km di cui all'articolo 9 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 sia rispettata e certificare i risparmi di CO_2 delle versioni dei veicoli di categoria M_1 muniti di funzione di coasting con motore a regime minimo.

(9) Tenuto conto di quanto finora esposto, la Commissione non ritiene opportuno sollevare obiezioni per quanto concerne l'approvazione della tecnologia in questione.

(10) Per poter ottenere la certificazione dei risparmi delle emissioni di CO_2 conseguiti con l'impiego della funzione di coasting con motore a regime minimo, il costruttore 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.

(11) Se l'autorità di omologazione ritiene che la funzione di coasting con motore a regime minimo non soddisfi le condizioni per la certificazione, la domanda di certificazione dei risparmi di CO_2 dovrebbe essere respinta.

(12) La presente decisione dovrebbe applicarsi in relazione alla procedura di prova di cui all'allegato XII del regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione ([6]). Con effetto dal 1º gennaio 2021, le tecnologie innovative devono essere valutate in relazione alla procedura di prova di cui al regolamento di esecuzione (UE) 2017/1151 della Commissione ([7]). La presente decisione si applica ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie dei costruttori fino all'anno civile 2020 incluso.

([5]) «Evaluation of the relative coasting distance, usage factors and CO_2 savings for the coasting technology» (*Valutazione della distanza relativa di coasting, dei fattori d'uso e dei risparmi di CO_2 per la tecnologia di coasting*), studio della direzione generale Azione per il clima della Commissione europea, https://publications.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/9673ca61-9abc-11e8-a408-01aa75ed71a1/language-en
La relazione si basa su prove effettuate in specifiche condizioni reali di guida e con veicoli senza la funzione di coasting installata. I risultati sono solo rappresentativi del potenziale della tecnologia di coasting in condizioni specifiche e possono essere considerati unicamente alla stregua di documento giustificativo.

([6]) Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del 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 per la riparazione e la manutenzione del veicolo (GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1).

([7]) Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1º 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, 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 abroga il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 1).