

- (5) I dati provvisori comunicati dalla Commissione comprendevano i fattori di correzione sia per le autovetture, calcolati in conformità dell'articolo 7, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153 della Commissione ⁽⁴⁾, sia per i veicoli commerciali leggeri, calcolati in conformità dell'articolo 6, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152 ⁽⁵⁾ della Commissione. La determinazione dei fattori di correzione fa parte delle procedure di correlazione istituite per tenere conto del cambio di procedura regolamentare di prova per la misurazione delle emissioni specifiche di CO₂. I fattori servono ad assicurare che le tolleranze procedurali necessarie per la correlazione dei valori di emissione di CO₂ siano applicate come previsto e non come mezzo per ridurre artificialmente tali valori.
- (6) Il calcolo del fattore di correzione avviene sulla base dei fattori di deviazione e di verifica determinati per un campione statistico di veicoli che dovrebbe essere rappresentativo del parco di veicoli nuovi del costruttore. In considerazione del numero molto esiguo di veicoli commerciali leggeri omologati a norma della procedura di prova per veicoli leggeri armonizzata a livello mondiale, istituita nel 2018 con il regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione ⁽⁶⁾, il campione non può essere considerato statisticamente rappresentativo e non è stato pertanto applicato alcun fattore di correzione nel determinare i livelli di prestazione in materia di emissioni dei costruttori di veicoli commerciali leggeri.
- (7) Ai costruttori è stato chiesto di verificare i dati provvisori conformemente all'articolo 8, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 443/2009 e all'articolo 8, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 510/2011 e, in particolare, i fattori di deviazione e di verifica in base ai quali viene calcolato il fattore di correzione, e di notificare alla Commissione eventuali errori entro tre mesi dal ricevimento della notifica. Sessanta costruttori di autovetture e 34 costruttori di veicoli commerciali leggeri hanno notificato errori. Per un costruttore di automobili è stata confermata l'applicabilità di un fattore di correzione alle loro emissioni specifiche medie. Per un costruttore di autovetture e un costruttore di veicoli commerciali leggeri, tutti i veicoli riportati nell'insieme di dati provvisori non rientravano nel campo di applicazione del regolamento (UE) 2019/631.
- (8) Per i restanti 35 costruttori di autovetture e 33 costruttori di veicoli commerciali leggeri che non hanno notificato errori nelle serie di dati né hanno risposto altrimenti, è opportuno confermare i dati e i calcoli provvisori relativi alle emissioni specifiche medie e agli obiettivi specifici per le emissioni. Per nessuno di questi costruttori è stato applicato un fattore di correzione.
- (9) La Commissione ha verificato gli errori notificati dai costruttori e le giustificazioni per la loro correzione; le serie di dati provvisori sono state confermate o modificate. Sono stati conservati solo i dati che includono i valori relativi alla massa e alle emissioni di CO₂. Di conseguenza, per 94 costruttori di autovetture e 66 costruttori di veicoli commerciali leggeri è opportuno confermare o modificare i dati provvisori.
- (10) A norma dell'articolo 4 del regolamento (CE) n. 443/2009 e dell'articolo 4 del regolamento (UE) n. 510/2011, è opportuno che un costruttore sia considerato adempiente rispetto al proprio obiettivo specifico per le emissioni quando le sue emissioni specifiche medie di CO₂ indicate nella presente decisione non superano il suo obiettivo specifico per le emissioni. Per i costruttori che sono membri di un raggruppamento l'adempimento degli obiettivi va valutato a livello di raggruppamento, conformemente all'articolo 7, paragrafo 7, di entrambi i regolamenti citati.
- (11) Nel calcolo degli obiettivi per le emissioni specifiche e delle emissioni specifiche medie dovrebbero essere inclusi l'insieme dei dati relativi alla massa in ordine di marcia e alle emissioni di CO₂ anche se con parametri di identificazione del veicolo mancanti o errati. Tuttavia, occorre tener conto del fatto che i fabbricanti non sono in grado di verificarli o correggerli. È pertanto opportuno applicare un margine di errore per determinare lo scostamento del fabbricante in questione dall'obiettivo.

⁽⁴⁾ 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 (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 679).

⁽⁵⁾ 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 (UE) n. 293/2012 (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 644).

⁽⁶⁾ Regolamento (UE) 2017/1151 della Commissione, del 1° 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).

