

Gazzetta ufficiale dell'Unione europea

L 111



Edizione
in lingua italiana

Legislazione

62° anno

25 aprile 2019

Sommario

I Atti legislativi

REGOLAMENTI

- ★ **Regolamento (UE, Euratom) 2019/629 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, recante modifica del protocollo n. 3 sullo statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea** 1
- ★ **Regolamento (UE) 2019/630 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che modifica il regolamento (UE) n. 575/2013 per quanto riguarda la copertura minima delle perdite sulle esposizioni deteriorate ⁽¹⁾** 4
- ★ **Regolamento (UE) 2019/631 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 ⁽¹⁾** 13
- ★ **Regolamento (UE) 2019/632 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, che modifica il regolamento (UE) n. 952/2013 al fine di prorogare l'uso transitorio di mezzi diversi dai procedimenti informatici previsti dal codice doganale dell'Unione** 54

DIRETTIVE

- ★ **Direttiva (UE) 2019/633 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 aprile 2019, in materia di pratiche commerciali sleali nei rapporti tra imprese nella filiera agricola e alimentare** 59

⁽¹⁾ Testo rilevante ai fini del SEE.

II *Atti non legislativi*

REGOLAMENTI INTERNI E DI PROCEDURA

★ Modifiche del Regolamento di procedura della Corte di giustizia	73
--	-----------

I

(Atti legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE, Euratom) 2019/629 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO
del 17 aprile 2019
recante modifica del protocollo n. 3 sullo statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 256, paragrafo 1, e l'articolo 281, secondo comma,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica, in particolare l'articolo 106 bis, paragrafo 1,

vista la domanda della Corte di giustizia,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visti i pareri della Commissione europea ⁽¹⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Conformemente all'articolo 3, paragrafo 2, del regolamento (UE, Euratom) 2015/2422 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾, la Corte di giustizia ha intrapreso, con il Tribunale, una riflessione complessiva sulle competenze che essi esercitano e ha esaminato se occorresse, in conseguenza della riforma dell'architettura giurisdizionale dell'Unione che ha avuto luogo a norma del suddetto regolamento, apportare alcune modifiche nella ripartizione delle competenze tra la Corte di giustizia e il Tribunale o nel trattamento delle impugnazioni da parte della Corte di giustizia.
- (2) Come si evince dalla relazione che essa ha presentato al Parlamento europeo, al Consiglio e alla Commissione il 14 dicembre 2017, la Corte di giustizia ritiene che non occorra, in questa fase, proporre modifiche per quanto concerne il trattamento delle questioni pregiudiziali che le sono sottoposte ai sensi dell'articolo 267 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE). I rinvii pregiudiziali costituiscono infatti la chiave di volta del sistema giurisdizionale dell'Unione e sono trattati con rapidità, di modo che un trasferimento al Tribunale della competenza a conoscere delle questioni pregiudiziali, in materie specifiche determinate dallo statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, non è attualmente necessario.
- (3) Le riflessioni sviluppate dalla Corte di giustizia e dal Tribunale hanno nondimeno evidenziato il fatto che, quando esso statuisce su un ricorso di annullamento proposto da uno Stato membro avverso un atto della Commissione relativo alla mancata esecuzione di una sentenza pronunciata dalla Corte di giustizia ai sensi dell'articolo 260, paragrafo 2 o 3, TFUE, il Tribunale può incontrare serie difficoltà per statuire su questo ricorso quando le opinioni della Commissione e dello Stato membro interessato divergono in merito all'adeguatezza delle misure adottate da detto Stato membro per conformarsi a una sentenza della Corte di giustizia. Per questi motivi, sembra necessario riservare alla sola Corte di giustizia il contenzioso relativo al pagamento di una somma forfettaria o di una pena imposta a uno Stato membro a norma dell'articolo 260, paragrafo 2 o 3, TFUE.

⁽¹⁾ Parere dell'11 luglio 2018 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e parere del 23 ottobre 2018 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale).

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 13 marzo 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 9 aprile 2019.

⁽³⁾ Regolamento (UE, Euratom) 2015/2422 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 dicembre 2015, recante modifica del protocollo n. 3 sullo statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea (GU L 341 del 24.12.2015, pag. 14).

- (4) Peraltro, dall'esame condotto dalla Corte di giustizia e dal Tribunale si evince che numerose impugnazioni sono proposte in cause che hanno già beneficiato di un duplice esame, da parte di una commissione di ricorso indipendente in un primo tempo, e poi da parte del Tribunale, e che molte di queste impugnazioni sono respinte dalla Corte di giustizia a causa della loro evidente infondatezza o per irricevibilità manifesta. Al fine di consentire alla Corte di giustizia di concentrarsi sulle cause che meritano tutta la sua attenzione, è necessario, nell'interesse di una buona amministrazione della giustizia, introdurre, per le impugnazioni relative a siffatte cause, un procedimento preventivo di ammissione, totale o parziale, dell'impugnazione da parte della Corte di giustizia, solo quando essa solleva una questione importante per l'unità, la coerenza o lo sviluppo del diritto dell'Unione.
- (5) Alla luce dell'aumento costante del numero di cause promosse dinanzi alla Corte di giustizia, e conformemente alla lettera del presidente della Corte di giustizia dell'Unione europea, del 13 luglio 2018, è necessario, nella presente fase, accordare la priorità all'istituzione, da parte della Corte di giustizia, del suddetto procedimento di ammissione preventiva delle impugnazioni. La componente della domanda presentata dalla Corte di giustizia il 26 marzo 2018 che riguarda il trasferimento parziale al Tribunale dei ricorsi per inadempimento dovrebbe essere esaminata in una fase successiva, dopo che la relazione sul funzionamento del Tribunale di cui all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (UE, Euratom) 2015/2422 sarà stata redatta nel dicembre 2020. Si ricorda che tale relazione dovrebbe soffermarsi in particolare sull'efficienza del Tribunale e sulla necessità e sull'efficacia dell'aumento del numero dei giudici a 56, tenendo conto anche dell'obiettivo di garantire l'equilibrio di genere in seno al Tribunale, come menzionato nel preambolo del regolamento (UE, Euratom) 2015/2422.
- (6) Di conseguenza, è necessario modificare il protocollo n. 3 sullo statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea garantendo, nel contempo, una completa coerenza terminologica tra le disposizioni di detto protocollo e le disposizioni corrispondenti del TFUE e prevedere disposizioni transitorie adeguate riguardo alla sorte delle cause pendenti alla data di entrata in vigore del presente regolamento,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il protocollo n. 3 è così modificato:

- 1) l'articolo 51 è sostituito dal seguente:

«Articolo 51

In deroga alla norma di cui all'articolo 256, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, sono di competenza della Corte di giustizia:

- a) i ricorsi previsti agli articoli 263 e 265 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, proposti da uno Stato membro:
- i) contro un atto legislativo, un atto del Parlamento europeo, del Consiglio europeo o del Consiglio, o contro un'astensione dal pronunciarsi di una o più di dette istituzioni, salvo che si tratti:
 - di decisioni adottate dal Consiglio ai sensi dell'articolo 108, paragrafo 2, terzo comma, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea;
 - di atti del Consiglio adottati in forza di un suo regolamento concernente misure di difesa commerciale ai sensi dell'articolo 207 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea;
 - di atti del Consiglio con cui quest'ultimo esercita competenze di esecuzione ai sensi dell'articolo 291, paragrafo 2, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea;
 - ii) contro un atto o un'astensione dal pronunciarsi della Commissione ai sensi dell'articolo 331, paragrafo 1, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea;
- b) i ricorsi previsti agli articoli 263 e 265 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, proposti da un'istituzione dell'Unione contro un atto legislativo, un atto del Parlamento europeo, del Consiglio europeo, del Consiglio, della Commissione o della Banca centrale europea, o contro un'astensione dal pronunciarsi di una o più di dette istituzioni;
- c) i ricorsi previsti all'articolo 263 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea, proposti da uno Stato membro contro un atto della Commissione relativo alla mancata esecuzione di una sentenza pronunciata dalla Corte ai sensi dell'articolo 260, paragrafo 2, secondo comma, o paragrafo 3, secondo comma, del trattato sul funzionamento dell'Unione europea.»;

2) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 58 bis

L'esame delle impugnazioni proposte contro le decisioni del Tribunale aventi a oggetto una decisione di una commissione di ricorso indipendente di uno dei seguenti uffici e agenzie dell'Unione è subordinato alla loro ammissione preventiva da parte della Corte di giustizia:

- a) Ufficio dell'Unione europea per la proprietà intellettuale;
- b) Ufficio comunitario delle varietà vegetali;
- c) Agenzia europea per le sostanze chimiche;
- d) Agenzia dell'Unione europea per la sicurezza aerea.

La procedura di cui al primo comma si applica altresì alle impugnazioni proposte contro le decisioni del Tribunale aventi a oggetto una decisione di una commissione di ricorso indipendente, istituita dopo il 1° maggio 2019 nell'ambito di ogni altro ufficio o agenzia dell'Unione, che deve essere adita prima di poter proporre un ricorso dinanzi al Tribunale.

L'impugnazione è ammessa, in tutto o in parte, in osservanza delle modalità precisate nel regolamento di procedura, quando essa solleva una questione importante per l'unità, la coerenza o lo sviluppo del diritto dell'Unione.

La decisione relativa all'ammissione o meno dell'impugnazione deve essere motivata ed è pubblicata.».

Articolo 2

Le cause che rientrano nella competenza della Corte di giustizia ai sensi del protocollo n. 3 modificato dal presente regolamento, di cui il Tribunale è investito al 1° maggio 2019, ma la cui fase scritta non si è ancora conclusa a tale data, sono rinviate dinanzi alla Corte.

Articolo 3

La procedura di cui all'articolo 58 bis del protocollo n. 3 non è applicabile alle impugnazioni di cui la Corte di giustizia è investita al 1° maggio 2019.

Articolo 4

Il presente regolamento entra in vigore il primo giorno del mese successivo a quello della pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il 17 aprile 2019

Per il Parlamento europeo

Il presidente

A. TAJANI

Per il Consiglio

Il presidente

G. CIAMBA

REGOLAMENTO (UE) 2019/630 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 17 aprile 2019****che modifica il regolamento (UE) n. 575/2013 per quanto riguarda la copertura minima delle perdite sulle esposizioni deteriorate****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 114,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere della Banca centrale europea ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) L'elaborazione di una strategia complessiva per affrontare le esposizioni deteriorate è un obiettivo importante per l'Unione nell'ambito dello sforzo volto a rendere più resiliente il sistema finanziario. Sebbene spetti principalmente alle banche e agli Stati membri affrontare le esposizioni deteriorate, esiste anche un chiaro interesse dell'Unione a ridurre l'attuale elevato stock di esposizioni deteriorate, a prevenirne l'accumulo eccessivo in futuro e a prevenire l'emergere di rischi sistemici nel settore non bancario. Data l'interconnessione dei sistemi bancario e finanziario nell'Unione, in cui le banche operano in più giurisdizioni e in più Stati membri, vi è un notevole potenziale di ricadute positive per gli Stati membri e per l'Unione nel suo complesso, sia in termini di crescita economica che di stabilità finanziaria.
- (2) La crisi finanziaria ha portato all'accumulo di esposizioni deteriorate nel settore bancario. I consumatori sono stati interessati in misura significativa dalla conseguente recessione e dal calo dei prezzi delle abitazioni. Nell'affrontare la questione delle esposizioni deteriorate, è essenziale tutelare i diritti dei consumatori in linea con la pertinente normativa dell'Unione, come le direttive 2008/48/CE ⁽⁴⁾ e 2014/17/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾. La direttiva 2011/7/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾ promuove i pagamenti rapidi da parte delle imprese e delle autorità pubbliche e contribuisce a prevenire il tipo di accumulo di esposizioni deteriorate verificatosi durante gli anni della crisi finanziaria.
- (3) Un sistema finanziario integrato permetterà di rafforzare la resilienza dell'Unione economica e monetaria agli shock, facilitando la condivisione transfrontaliera privata del rischio e riducendo al tempo stesso la necessità di condivisione pubblica. Per raggiungere questi obiettivi, l'Unione dovrebbe completare l'Unione bancaria e sviluppare ulteriormente l'Unione dei mercati dei capitali. Affrontare la questione del possibile accumulo in futuro delle esposizioni deteriorate è essenziale sia per il rafforzamento dell'Unione bancaria che per garantire la concorrenza nel settore bancario, così da preservare la stabilità finanziaria e incoraggiare il prestito, in modo da creare occupazione e favorire la crescita nell'Unione.
- (4) Nel «piano d'azione per affrontare la questione dei crediti deteriorati in Europa» dell'11 luglio 2017 il Consiglio ha invitato varie istituzioni ad adottare misure appropriate per affrontare ulteriormente l'elevato numero di esposizioni deteriorate nell'Unione e impedirne l'accumulo in futuro. Il piano d'azione delinea un approccio

⁽¹⁾ GU C 79 del 4.3.2019, pag. 1.

⁽²⁾ GU C 367 del 10.10.2018, pag. 43.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo del 14 marzo 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 9 aprile 2019.

⁽⁴⁾ Direttiva 2008/48/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2008, relativa ai contratti di credito ai consumatori e che abroga la direttiva 87/102/CEE (GU L 133 del 22.5.2008, pag. 66).

⁽⁵⁾ Direttiva 2014/17/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 4 febbraio 2014, in merito ai contratti di credito ai consumatori relativi a beni immobili residenziali e recante modifica delle direttive 2008/48/CE e 2013/36/UE e del regolamento (UE) n. 1093/2010 (GU L 60 del 28.2.2014, pag. 34).

⁽⁶⁾ Direttiva 2011/7/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali (GU L 48 del 23.2.2011, pag. 1).

complessivo, incentrato su un mix di azioni complementari in quattro ambiti: i) vigilanza; ii) riforme strutturali in materia di insolvenza e recupero dei crediti; iii) sviluppo di mercati secondari per le attività deteriorate; iv) promozione della ristrutturazione del sistema bancario. Le azioni in questi ambiti devono essere adottate, a seconda del caso, a livello di Unione e a livello nazionale. La Commissione ha annunciato analoga intenzione nella sua comunicazione sul completamento dell'Unione bancaria, dell'11 ottobre 2017, in cui ha invitato ad adottare un pacchetto complessivo per affrontare la questione dei crediti deteriorati nell'Unione.

- (5) Il regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾, assieme alla direttiva n. 2013/36/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁸⁾, costituisce il quadro di disciplina prudenziale per gli enti creditizi e le imprese di investimento (denominate congiuntamente «enti»). Il regolamento (UE) n. 575/2013 contiene, tra l'altro, disposizioni in materia di determinazione dei fondi propri direttamente applicabili agli enti. È pertanto necessario integrare le vigenti norme prudenziali in materia di fondi propri di cui al regolamento (UE) n. 575/2013 con disposizioni che impongano una deduzione dai fondi propri per le esposizioni deteriorate non sufficientemente coperte da accantonamenti o altre rettifiche. Tale requisito equivarrebbe a creare livelli minimi di accantonamento prudenziale per le esposizioni deteriorate, che si applicherebbero nell'Unione in modo uniforme a tutti gli enti e includerebbe anche gli enti attivi sul mercato secondario.
- (6) I livelli minimi di accantonamento prudenziale non dovrebbero impedire alle autorità competenti di esercitare i loro poteri di vigilanza a norma della direttiva 2013/36/UE. Qualora accertino, caso per caso, che, nonostante l'applicazione dei livelli minimi di accantonamento prudenziale per le esposizioni deteriorate previsti dal presente regolamento, le esposizioni deteriorate di un dato ente non sono sufficientemente coperte, dovrebbe essere possibile per le autorità competenti avvalersi dei poteri di vigilanza di cui alla direttiva 2013/36/UE, compreso il potere di chiedere agli enti di applicare una specifica politica di copertura o trattamento delle attività in termini di requisiti in materia di fondi propri. Le autorità competenti possono pertanto spingersi, caso per caso, oltre i requisiti di cui al presente regolamento allo scopo di garantire una copertura sufficiente per le esposizioni deteriorate.
- (7) Ai fini dell'applicazione dei livelli minimi di accantonamento prudenziale, è opportuno introdurre nel regolamento (UE) n. 575/2013 un insieme chiaro di criteri di classificazione delle esposizioni deteriorate. Dato che il regolamento di esecuzione (UE) n. 680/2014 della Commissione ⁽⁹⁾ fissa già criteri relativi alle esposizioni deteriorate ai fini delle segnalazioni di vigilanza, è opportuno che la classificazione delle esposizioni deteriorate sia basata su questo quadro vigente. Il regolamento di esecuzione (UE) n. 680/2014 fa riferimento alle esposizioni in stato di default, come definite ai fini del calcolo dei requisiti in materia di fondi propri per il rischio di credito, e alle esposizioni che hanno subito una riduzione di valore ai sensi della disciplina contabile applicabile. Data l'incidenza che le misure di concessione potrebbero avere sulla classificazione dell'esposizione come esposizione deteriorata, i criteri di classificazione sono integrati da chiari criteri sull'impatto delle misure di concessione. Le misure di concessione dovrebbero mirare a ricondurre il debitore a uno status in bonis sostenibile e dovrebbero rispettare il diritto dell'Unione in materia di protezione dei consumatori e, in particolare, le direttive 2008/48/CE e 2014/17/UE, ma potrebbero avere motivazioni e conseguenze diverse. È opportuno pertanto prevedere che, qualora sia oggetto di misure di concessione, l'esposizione deteriorata non cessi di essere classificata come esposizione deteriorata, a meno che siano rispettati alcuni rigorosi criteri di uscita.
- (8) Tanto più a lungo l'esposizione rimane deteriorata, tanto minore sarà la probabilità di recupero del valore. Pertanto, la quota dell'esposizione che dovrebbe essere coperta da accantonamenti, altre rettifiche e deduzioni dovrebbe aumentare nel tempo, secondo un calendario predefinito. Le esposizioni deteriorate acquistate da un ente dovrebbero pertanto essere soggette a un calendario che inizia a decorrere dalla data in cui l'esposizione deteriorata è stata originariamente classificata come tale e non dalla data del suo acquisto. A tal fine il venditore dovrebbe informare l'acquirente in merito alla data in cui l'esposizione è stata classificata come deteriorata.
- (9) Nel calcolare le rettifiche di valore su crediti specifiche dovrebbe essere tenuto conto delle cancellazioni parziali. Al fine di evitare che la cancellazione sia contabilizzata due volte, è necessario utilizzare il valore dell'esposizione originaria prima della cancellazione parziale. L'inclusione delle cancellazioni parziali nell'elenco degli elementi che possono essere utilizzati per soddisfare i requisiti dei livelli minimi di accantonamento prudenziale dovrebbe incoraggiare gli enti a riconoscere tempestivamente le cancellazioni. Nel caso delle esposizioni deteriorate acquistate da un ente a un prezzo inferiore a quello dovuto dal debitore, l'acquirente dovrebbe trattare la differenza tra il prezzo di acquisto e l'importo dovuto dal debitore alla stessa stregua di una cancellazione parziale ai fini del calcolo dei livelli minimi di accantonamento prudenziale.

⁽⁷⁾ Regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, relativo ai requisiti prudenziali per gli enti creditizi e le imprese di investimento e che modifica il regolamento (UE) n. 648/2012 (GU L 176 del 27.6.2013, pag. 1).

⁽⁸⁾ Direttiva 2013/36/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 giugno 2013, sull'accesso all'attività degli enti creditizi e sulla vigilanza prudenziale sugli enti creditizi e sulle imprese di investimento, che modifica la direttiva 2002/87/CE e abroga le direttive 2006/48/CE e 2006/49/CE (GU L 176 del 27.6.2013, pag. 338).

⁽⁹⁾ Regolamento di esecuzione (UE) n. 680/2014 della Commissione, del 16 aprile 2014, che stabilisce norme tecniche di attuazione per quanto riguarda le segnalazioni degli enti a fini di vigilanza conformemente al regolamento (UE) n. 575/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 191 del 28.6.2014, pag. 1).

- (10) Le esposizioni deteriorate garantite dovrebbero di norma dare luogo a una perdita meno significativa delle esposizioni deteriorate non garantite, dato che la protezione del credito a copertura dell'esposizione deteriorata riconosce all'ente uno specifico diritto su un'attività o nei confronti di un terzo, in aggiunta al diritto di credito generale dell'ente nei confronti del debitore in stato di default. Per le esposizioni deteriorate non garantite si applica solo il diritto di credito generale nei confronti del debitore in stato di default. Considerato che le esposizioni deteriorate non garantite dovrebbero dare luogo a maggiori perdite, si dovrebbe applicare un calendario più rigoroso.
- (11) Un'esposizione coperta solo parzialmente dalla protezione del credito ammissibile dovrebbe essere considerata garantita per la parte coperta e non garantita per la parte non coperta dalla protezione del credito ammissibile. Al fine di determinare quali parti delle esposizioni deteriorate debbano essere trattate come garantite o non garantite, i criteri di ammissibilità per la protezione del credito e la garanzia piena e completa delle ipoteche utilizzati ai fini del calcolo dei requisiti dei propri fondi dovrebbero essere applicati secondo il pertinente approccio conformemente al regolamento (UE) n. 575/2013, compresa la rettifica di valore applicabile.
- (12) Dovrebbe applicarsi lo stesso calendario indipendentemente dal motivo per cui l'esposizione è deteriorata. I livelli minimi di accantonamento prudenziale dovrebbero essere applicati esposizione per esposizione. Per le esposizioni deteriorate non garantite dovrebbe inoltre essere applicato un calendario di tre anni. Per consentire agli enti e agli Stati membri di migliorare l'efficienza delle procedure di ristrutturazione o di esecuzione, nonché di riconoscere che le esposizioni deteriorate garantite con garanzie reali su immobili e i prestiti sugli immobili residenziali garantiti da un fornitore di protezione ammissibile ai sensi del regolamento (UE) n. 575/2013 avranno un valore residuo per un periodo di tempo più lungo dopo che il prestito è stato classificato come deteriorato, è opportuno prevedere un calendario di nove anni. Per le altre esposizioni deteriorate garantite è opportuno applicare un calendario di sette anni al fine di costituire una copertura integrale.
- (13) Dovrebbe essere possibile tenere conto delle misure di concessione ai fini dell'applicazione del fattore di copertura pertinente. Più precisamente, l'esposizione dovrebbe continuare a essere classificata come deteriorata, ma il requisito di copertura dovrebbe rimanere stabile per un altro anno. Pertanto, il fattore che sarebbe applicabile durante l'anno in cui è stata accordata la misura di concessione dovrebbe essere applicabile per due anni. Se alla scadenza dell'anno supplementare l'esposizione è ancora deteriorata, il fattore applicabile dovrebbe essere determinato come se non fosse stata accordata alcuna misura di concessione, tenendo conto della data in cui l'esposizione è stata originariamente classificata come deteriorata. Dato che il fatto di accordare misure di concessione non dovrebbe condurre ad alcun arbitraggio, tale anno supplementare dovrebbe essere consentito solo per la prima misura di concessione che è stata accordata da quando l'esposizione è stata classificata come deteriorata. Inoltre, l'anno durante il quale il fattore di copertura rimane invariato non dovrebbe tradursi in un allungamento del calendario in materia di accantonamenti. Di conseguenza, qualsiasi misura di concessione accordata nel terzo anno dopo la classificazione come esposizione deteriorata nel caso delle esposizioni non garantite, o nel settimo anno dopo la classificazione come esposizione deteriorata nel caso delle esposizioni garantite, non dovrebbe ritardare la copertura integrale dell'esposizione deteriorata.
- (14) Per assicurare che la valutazione della protezione del credito delle esposizioni deteriorate degli enti sia ispirata a un approccio prudente, l'Autorità europea di vigilanza (Autorità bancaria europea) (ABE) dovrebbe valutare la necessità di una metodologia comune e, se necessario, elaborarla, in particolare per quanto riguarda le ipotesi sulla recuperabilità e sull'esecutività, ed eventualmente includere requisiti minimi di rivalutazione della protezione del credito in termini di tempo.
- (15) Per agevolare il regolare passaggio ai nuovi livelli minimi di accantonamento prudenziale, le nuove norme non dovrebbero applicarsi alle esposizioni contratte prima del 26 aprile 2019.
- (16) Al fine di garantire che le modifiche al regolamento (UE) n. 575/2013 introdotte dal presente regolamento si applichino tempestivamente, il presente regolamento dovrebbe entrare in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.
- (17) È opportuno pertanto modificare di conseguenza il regolamento (UE) n. 575/2013,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) n. 575/2013 è così modificato:

- 1) all'articolo 36, paragrafo 1, è aggiunta la lettera seguente:

«m) l'importo applicabile della copertura insufficiente per le esposizioni deteriorate.»;

2) sono inseriti i seguenti articoli:

«Articolo 47 bis

Esposizioni deteriorate

1. Ai fini dell'articolo 36, paragrafo 1, lettera m), rientrano tra le «esposizioni» i seguenti elementi, purché non inclusi nel portafoglio di negoziazione dell'ente:

- a) gli strumenti di debito, inclusi i titoli di debito, i prestiti, gli anticipi e i depositi a vista;
- b) gli impegni all'erogazione di prestiti dati, le garanzie finanziarie assunte o qualsiasi altro impegno dato, sia esso revocabile o irrevocabile, con l'eccezione delle aperture di credito non utilizzate che possono essere revocate incondizionatamente in qualsiasi momento senza preavviso o provviste di clausola di revoca automatica per deterioramento del merito di credito del debitore.

2. Ai fini dell'articolo 36, paragrafo 1, lettera m), il valore dell'esposizione di uno strumento di debito è pari al valore contabile valutato senza tenere conto delle rettifiche di valore su crediti specifiche, delle rettifiche di valore supplementari ai sensi degli articoli 34 e 105, degli importi dedotti ai sensi dell'articolo 36, paragrafo 1, lettera m), di altre riduzioni dei fondi propri relative all'esposizione o delle cancellazioni parziali effettuate dall'ente dall'ultima volta in cui l'esposizione è stata classificata come deteriorata.

Ai fini dell'articolo 36, paragrafo 1, lettera m), il valore dell'esposizione di uno strumento di debito acquistato a un prezzo inferiore all'importo dovuto dal debitore include la differenza tra il prezzo di acquisto e l'importo dovuto dal debitore.

Ai fini dell'articolo 36, paragrafo 1, lettera m), il valore dell'esposizione degli impegni all'erogazione di prestiti dati, delle garanzie finanziarie o di qualsiasi altro impegno dato di cui al paragrafo 1, lettera b), del presente articolo, è pari al valore nominale, che rappresenta l'esposizione massima dell'ente al rischio di credito senza tener conto della protezione del credito di tipo reale o di tipo personale. Il valore nominale dell'impegno all'erogazione di prestiti è pari all'importo non utilizzato che l'ente si è impegnato a prestare e il valore nominale di una garanzia finanziaria data è pari all'importo massimo che il soggetto potrebbe dover pagare in caso di escussione della garanzia.

Il valore nominale di cui al terzo comma del presente paragrafo non tiene conto delle rettifiche di valore su crediti specifiche, delle rettifiche di valore supplementari ai sensi degli articoli 34 e 105, degli importi dedotti ai sensi dell'articolo 36, paragrafo 1, lettera m), o di altre riduzioni dei fondi propri relative all'esposizione.

3. Ai fini dell'articolo 36, paragrafo 1, lettera m), le seguenti esposizioni sono classificate come esposizioni deteriorate:

- a) le esposizioni in relazione alle quali si ritiene che sia intervenuto un default ai sensi dell'articolo 178;
- b) le esposizioni che si ritiene abbiano subito una riduzione di valore ai sensi della disciplina contabile applicabile;
- c) le esposizioni in prova ai sensi del paragrafo 7, qualora siano state accordate misure di concessione aggiuntive o qualora le esposizioni siano scadute da oltre 30 giorni;
- d) le esposizioni in forma di impegno che, qualora utilizzato o altrimenti attivato, non verrebbe probabilmente rimborsato in modo integrale senza escussione delle garanzie reali;
- e) le esposizioni sotto forma di garanzia finanziaria che sarebbe probabilmente attivata dalla parte garantita, compresi i casi in cui l'esposizione garantita sottostante soddisfa i criteri per essere considerata deteriorata.

Ai fini della lettera a), nei casi in cui l'ente abbia in bilancio esposizioni verso un debitore scadute da oltre 90 giorni le quali rappresentano più del 20 % del totale delle esposizioni in bilancio verso il medesimo debitore, tutte le esposizioni in bilancio e fuori bilancio verso detto debitore sono considerate deteriorate.

4. Le esposizioni che non sono state oggetto di misure di concessione cessano di essere classificate come deteriorate ai fini dell'articolo 36, paragrafo 1, lettera m), se sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- a) l'esposizione soddisfa i criteri applicati dall'ente affinché l'esposizione possa cessare di essere classificata come esposizione che ha subito una riduzione di valore ai sensi della disciplina contabile applicabile e come esposizione in stato di default ai sensi dell'articolo 178;
- b) la situazione del debitore è migliorata in tale misura che l'ente è convinto che verosimilmente vi sarà il rimborso integrale alla scadenza;
- c) il debitore non ha importi arretrati da oltre 90 giorni.

5. Le esposizioni deteriorate classificate come attività non correnti disponibili per la vendita ai sensi della disciplina contabile applicabile non cessano di essere classificate come esposizioni deteriorate ai fini dell'articolo 36, paragrafo 1, lettera m).

6. Le esposizioni deteriorate oggetto di misure di concessione cessano di essere classificate come esposizioni deteriorate ai sensi dell'articolo 36, paragrafo 1, lettera m), se sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- a) le esposizioni non sono più in una situazione che ne determinerebbe la classificazione come esposizioni deteriorate ai sensi del paragrafo 3;
- b) è trascorso almeno un anno dalla data in cui sono state accordate le misure di concessione o, se posteriore, dalla data in cui le esposizioni sono state classificate come esposizioni deteriorate;
- c) dopo l'applicazione delle misure di concessione non vi sono importi in arretrato e l'ente, sulla base dell'analisi della situazione finanziaria del debitore, è convinto che verosimilmente vi sarà il rimborso integrale dell'esposizione alla scadenza.

Il rimborso integrale alla scadenza non deve essere considerato verosimile a meno che il debitore abbia effettuato pagamenti regolari e a scadenza pari ai seguenti importi:

- a) l'importo in arretrato prima che la misura di concessione fosse accordata, nei casi in cui vi erano importi arretrati;
- b) l'importo che è stato cancellato contabilmente in forza delle misure di concessione, se non vi erano importi in arretrato.

7. L'esposizione deteriorata che ha cessato di essere classificata come esposizione deteriorata ai sensi del paragrafo 6 è in prova fino a quando siano soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

- a) siano trascorsi almeno due anni dalla data in cui l'esposizione oggetto di misure di concessione è stata riclassificata come esposizione in bonis;
- b) sono stati effettuati pagamenti regolari e a scadenza per almeno la metà del periodo in cui l'esposizione è in prova, con conseguente pagamento di un sostanziale importo aggregato di capitale o interessi;
- c) nessuna delle esposizioni verso il debitore è scaduta da oltre 30 giorni.

Articolo 47 ter

Misure di concessione

1. Per «misura di concessione» si intende una concessione accordata dall'ente al debitore il quale ha incontrato o rischia di incontrare difficoltà nel rispettare i propri impegni finanziari. La concessione, che può comportare una perdita per il prestatore, fa riferimento a una delle seguenti azioni:

- a) la modifica dei termini e delle condizioni dell'obbligazione debitoria, quando la modifica non sarebbe stata concessa se il debitore non avesse incontrato difficoltà nel rispettare i propri impegni finanziari;
- b) il rifinanziamento integrale o parziale dell'obbligazione debitoria, quando il rifinanziamento non sarebbe stato concesso se il debitore non avesse incontrato difficoltà nel rispettare i propri impegni finanziari.

2. Almeno le seguenti situazioni sono considerate misure di concessione:

- a) nuovi termini contrattuali più favorevoli per il debitore rispetto ai termini contrattuali precedenti, nel caso in cui il debitore incontri o possa verosimilmente incontrare difficoltà nel rispettare i propri impegni finanziari;
- b) nuovi termini contrattuali più favorevoli per il debitore rispetto ai termini contrattuali offerti nello stesso momento dallo stesso ente a debitori con lo stesso profilo di rischio, nel caso in cui il debitore incontri o possa verosimilmente incontrare difficoltà nel rispettare i propri impegni finanziari;
- c) ai sensi dei termini contrattuali iniziali l'esposizione è stata classificata come esposizione deteriorata prima della modifica dei termini contrattuali o sarebbe stata classificata come esposizione deteriorata in assenza di modifica dei termini contrattuali;
- d) la misura comporta la cancellazione totale o parziale dell'obbligazione debitoria;
- e) l'ente approva l'esercizio delle clausole che consentono al debitore di modificare i termini contrattuali e l'esposizione è stata classificata come esposizione deteriorata prima dell'esercizio delle relative clausole, o sarebbe classificata come esposizione deteriorata se le clausole non fossero esercitate;

- f) al momento o in prossimità della concessione del credito il debitore ha effettuato pagamenti di capitale o interessi per un'altra obbligazione debitoria nei confronti dello stesso ente classificata come esposizione deteriorata o che sarebbe stata classificata come esposizione deteriorata in assenza di detti pagamenti;
 - g) la modifica dei termini contrattuali prevede il rimborso effettuato mediante presa di possesso della garanzia reale, se la modifica costituisce una concessione.
3. Le seguenti circostanze sono indicatrici del fatto che potrebbero essere state adottate misure di concessione:
- a) il contratto iniziale ha registrato un ritardo di pagamento di oltre 30 giorni almeno una volta nel corso dei tre mesi precedenti la modifica o sarebbe in ritardo di pagamento di oltre 30 giorni senza la modifica;
 - b) al momento o in prossimità della conclusione del contratto di credito il debitore ha effettuato pagamenti di capitale o interessi per un'altra obbligazione debitoria nei confronti dello stesso ente scaduta da 30 giorni almeno una volta nei tre mesi precedenti la concessione del nuovo credito;
 - c) l'ente approva l'esercizio delle clausole che consentono al debitore di modificare i termini contrattuali e l'esposizione è scaduta da 30 giorni o sarebbe scaduta da 30 giorni se le clausole non fossero esercitate.
4. Ai fini del presente articolo, le difficoltà incontrate dal debitore nel rispettare i propri impegni finanziari sono valutate al livello del debitore, tenendo conto di tutti i soggetti giuridici del gruppo del debitore incluse nel consolidamento contabile del gruppo e delle persone fisiche che controllano il gruppo.

Articolo 47 *quater*

Deduzione per le esposizioni deteriorate

1. Ai fini dell'articolo 36, paragrafo 1, lettera m), gli enti determinano l'importo applicabile della copertura insufficiente separatamente per ciascuna delle esposizioni deteriorate da dedurre dagli elementi del capitale primario di classe 1 sottraendo l'importo di cui alla lettera b) del presente paragrafo dall'importo di cui alla lettera a) del presente paragrafo, qualora l'importo di cui alla lettera a) sia superiore all'importo di cui alla lettera b):

- a) la somma dei seguenti elementi:
 - i) la parte non garantita di ciascuna esposizione deteriorata, se esistente, moltiplicata per il fattore applicabile di cui al paragrafo 2;
 - ii) la parte garantita di ciascuna esposizione deteriorata, se esistente, moltiplicata per il fattore applicabile di cui al paragrafo 3;
- b) la somma dei seguenti elementi, purché riferiti alla stessa esposizione deteriorata:
 - i) rettifiche di valore su crediti specifiche;
 - ii) rettifiche di valore supplementari ai sensi degli articoli 34 e 105;
 - iii) altre riduzioni dei fondi propri;
 - iv) per gli enti che calcolano gli importi delle esposizioni ponderati per il rischio avvalendosi del metodo basato sui rating interni («metodo IRB»), il valore assoluto degli importi dedotti ai sensi dell'articolo 36, paragrafo 1, lettera d), che si riferiscono alle esposizioni deteriorate, dove il valore assoluto attribuibile a ciascuna esposizione deteriorata è determinato moltiplicando gli importi dedotti ai sensi dell'articolo 36, paragrafo 1, lettera d), per il contributo dell'importo delle perdite attese sull'esposizione deteriorata al totale degli importi delle perdite attese sulle esposizioni in stato di default o non in stato di default, a seconda del caso;
 - v) qualora un'esposizione deteriorata sia acquistata a un prezzo inferiore all'importo dovuto dal debitore, la differenza tra il prezzo di acquisto e l'importo dovuto dal debitore;
 - vi) importi cancellati dall'ente da quando l'esposizione è stata classificata come deteriorata.

La parte garantita dell'esposizione deteriorata è la parte dell'esposizione che, ai fini del calcolo dei requisiti di fondi propri a norma della parte tre, titolo II, è considerata coperta da protezione del credito di tipo reale o di tipo personale o integralmente e completamente garantita da ipoteche.

La parte non garantita dell'esposizione deteriorata corrisponde alla differenza, se esistente, tra il valore dell'esposizione ai sensi dell'articolo 47 *bis*, paragrafo 1, e la parte garantita dell'esposizione, se esistente.

2. Ai fini del paragrafo 1, lettera a), punto i), si applicano i seguenti fattori:
 - a) 0,35 per la parte non garantita dell'esposizione deteriorata, da applicarsi nel periodo compreso tra il primo e l'ultimo giorno del terzo anno dopo la classificazione come esposizione deteriorata;
 - b) 1 per la parte non garantita dell'esposizione deteriorata, da applicarsi dal primo giorno del quarto anno dopo la classificazione come esposizione deteriorata.
3. Ai fini del paragrafo 1, lettera a), punto ii), si applicano i seguenti fattori:
 - a) 0,25 per la parte garantita dell'esposizione deteriorata, da applicarsi nel periodo compreso tra il primo e l'ultimo giorno del quarto anno dopo la classificazione come esposizione deteriorata;
 - b) 0,35 per la parte garantita dell'esposizione deteriorata, da applicarsi nel periodo compreso tra il primo e l'ultimo giorno del quinto anno dopo la classificazione come esposizione deteriorata;
 - c) 0,55 per la parte garantita dell'esposizione deteriorata, da applicarsi nel periodo compreso tra il primo e l'ultimo giorno del sesto anno dopo la classificazione come esposizione deteriorata;
 - d) 0,70 per la parte dell'esposizione deteriorata garantita da beni immobili a norma della parte tre, titolo II, o costituita da un prestito su immobili residenziali garantito da un fornitore di protezione ammissibile di cui all'articolo 201, da applicarsi nel periodo compreso tra il primo e l'ultimo giorno del settimo anno dopo la classificazione come esposizione deteriorata;
 - e) 0,80 per la parte dell'esposizione deteriorata garantita da altra protezione del credito di tipo personale o di tipo reale a norma della parte tre, titolo II, da applicarsi nel periodo compreso tra il primo e l'ultimo giorno del settimo anno dopo la classificazione come esposizione deteriorata;
 - f) 0,80 per la parte dell'esposizione deteriorata garantita da beni immobili a norma della parte tre, titolo II, o costituita da un prestito su immobili residenziali garantito da un fornitore di protezione ammissibile di cui all'articolo 201, da applicarsi nel periodo compreso tra il primo e l'ultimo giorno dell'ottavo anno dopo la classificazione come esposizione deteriorata;
 - g) 1 per la parte dell'esposizione deteriorata garantita da altra protezione del credito di tipo personale o di tipo reale a norma della parte tre, titolo II, da applicarsi dal primo giorno dell'ottavo anno dopo la classificazione come esposizione deteriorata;
 - h) 0,85 per la parte dell'esposizione deteriorata garantita da beni immobili a norma della parte tre, titolo II, o costituita da un prestito su immobili residenziali garantito da un fornitore di protezione ammissibile di cui all'articolo 201, da applicarsi nel periodo compreso tra il primo e l'ultimo giorno del nono anno dopo la classificazione come esposizione deteriorata;
 - i) 1 per la parte dell'esposizione deteriorata garantita da beni immobili a norma della parte tre, titolo II, o costituita da un prestito su immobili residenziali garantito da un fornitore di protezione ammissibile di cui all'articolo 201, da applicarsi dal primo giorno del decimo anno dopo la classificazione come esposizione deteriorata.
4. In deroga al paragrafo 3, alla parte dell'esposizione deteriorata garantita o assicurata da un'agenzia ufficiale per il credito all'esportazione si applicano i seguenti fattori:
 - a) 0 per la parte garantita dell'esposizione deteriorata, da applicarsi nel periodo compreso tra un anno e sette anni dopo la classificazione come esposizione deteriorata; e
 - b) 1 per la parte garantita dell'esposizione deteriorata, da applicarsi dal primo giorno dell'ottavo anno dopo la classificazione come esposizione deteriorata.

5. L'ABE valuta le prassi applicate per la valutazione delle esposizioni deteriorate garantite e può elaborare orientamenti per specificare una metodologia comune, compresi eventuali requisiti minimi di rivalutazione in termini di tempo e metodi appositi, per la valutazione prudenziale delle forme ammissibili di protezione del credito di tipo personale e di tipo reale, in particolare per quanto riguarda le ipotesi relative alla recuperabilità e all'esecutività. Tali orientamenti possono anche includere una metodologia comune per la determinazione della parte garantita di un'esposizione deteriorata, come indicato al paragrafo 1.

Detti orientamenti sono emanati conformemente all'articolo 16 del regolamento (UE) n. 1093/2010.

6. In deroga al paragrafo 2, se, tra un anno e due anni dopo la sua classificazione come esposizione deteriorata, a un'esposizione è stata accordata una misura di concessione, il fattore applicabile a norma del paragrafo 2 alla data in cui è accordata la misura di concessione è applicabile per un ulteriore periodo di un anno.

In deroga al paragrafo 3, se, tra due e sei anni dopo la sua classificazione come esposizione deteriorata, a un'esposizione è stata accordata una misura di concessione, il fattore applicabile a norma del paragrafo 3 alla data in cui è accordata la misura di concessione è applicabile per un ulteriore periodo di un anno.

Il presente paragrafo si applica solo in relazione alla prima misura di concessione che è stata accordata da quando l'esposizione è stata classificata come deteriorata.»

3) all'articolo 111, paragrafo 1, primo comma, la parte introduttiva è sostituita dalla seguente:

«1. Il valore dell'esposizione di un elemento dell'attivo è il suo valore contabile rimanente dopo l'applicazione delle rettifiche di valore su crediti specifiche ai sensi dell'articolo 110, delle rettifiche di valore supplementari ai sensi degli articoli 34 e 105, delle deduzioni degli importi ai sensi dell'articolo 36, paragrafo 1, lettera m), e di altre riduzioni dei fondi propri relative all'elemento dell'attivo. Il valore dell'esposizione degli elementi fuori bilancio elencati nell'allegato I è pari alle percentuali, indicate di seguito, del loro valore nominale dopo l'applicazione delle rettifiche di valore su crediti specifiche e delle deduzioni degli importi ai sensi dell'articolo 36, paragrafo 1, lettera m):»;

4) all'articolo 127, il paragrafo 1 è sostituito dal seguente:

«1. Alla parte non garantita di una posizione in cui il debitore sia in default conformemente all'articolo 178 o, nel caso delle esposizioni al dettaglio, alla parte non garantita di una linea di credito in stato di default conformemente all'articolo 178 è attribuito un fattore di ponderazione del rischio del:

- a) 150 %, se la somma delle rettifiche di valore su crediti specifiche e degli importi dedotti a norma dell'articolo 36, paragrafo 1, lettera m), è inferiore al 20 % della parte non garantita del valore dell'esposizione se tali rettifiche di valore su crediti specifiche e deduzioni non fossero applicate;
- b) 100 %, se la somma delle rettifiche di valore su crediti specifiche e degli importi dedotti a norma dell'articolo 36, paragrafo 1, lettera m), non è inferiore al 20 % della parte non garantita del valore dell'esposizione se tali rettifiche di valore su crediti specifiche e detrazioni non fossero applicate.»;

5) l'articolo 159 è sostituito dal seguente:

«Articolo 159

Trattamento degli importi delle perdite attese

Gli enti sottraggono gli importi delle perdite attese calcolati conformemente all'articolo 158, paragrafi 5, 6 e 10, dalle rettifiche di valore su crediti generiche e specifiche ai sensi dell'articolo 110, dalle rettifiche di valore supplementari ai sensi degli articoli 34 e 105 e da altre riduzioni dei fondi propri relative a tali esposizioni, a eccezione delle deduzioni effettuate conformemente all'articolo 36, paragrafo 1, lettera m). Gli sconti sulle esposizioni in bilancio acquistate già in default conformemente all'articolo 166, paragrafo 1, sono trattati nello stesso modo delle rettifiche di valore su crediti specifiche. Le rettifiche di valore su crediti specifiche relative alle esposizioni in stato di default non sono utilizzate per coprire gli importi delle perdite attese su altre esposizioni. Gli importi delle perdite attese per le esposizioni cartolarizzate e le rettifiche di valore su crediti generiche e specifiche relative a tali esposizioni non sono inclusi in tale calcolo.»

6) all'articolo 178, paragrafo 1, la lettera b) è sostituita dalla seguente:

«b) il debitore è in arretrato da oltre 90 giorni su un'obbligazione creditizia rilevante verso l'ente, la sua impresa madre o una delle sue filiazioni. Le autorità competenti possono sostituire il periodo di 90 giorni con uno di 180 giorni per le esposizioni garantite da beni immobili residenziali o da beni immobili non residenziali di PMI nella classe delle esposizioni al dettaglio, nonché per le esposizioni verso organismi del settore pubblico. Il periodo di 180 giorni non si applica ai fini dell'articolo 36, paragrafo 1, lettera m), o dell'articolo 127.»;

7) è inserito l'articolo seguente:

«Articolo 469 bis

Deroga alle deduzioni dagli elementi del capitale primario di classe 1 per le esposizioni deteriorate

In deroga all'articolo 36, paragrafo 1, lettera m), gli enti non deducono dal capitale primario di classe 1 l'importo applicabile della copertura insufficiente delle esposizioni deteriorate se l'esposizione è sorta prima del 26 aprile 2019.

Se l'ente modifica i termini e le condizioni dell'esposizione sorta prima del 26 aprile 2019 in modo da aumentare l'esposizione dell'ente verso il debitore, l'esposizione è considerata sorta alla data in cui si applica la modifica e cessa di beneficiare della deroga di cui al primo comma.».

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il 17 aprile 2019

Per il Parlamento europeo

Il presidente

A. TAJANI

Per il Consiglio

Il presidente

G. CIAMBA

REGOLAMENTO (UE) 2019/631 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 17 aprile 2019****che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi e che abroga i regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011****(rifusione)****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 192, paragrafo 1,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

previa consultazione del Comitato delle regioni,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽²⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽³⁾ e il regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾ hanno subito modifiche di sostanza in diverse occasioni. Giacché si rendono necessarie ulteriori modifiche, i regolamenti dovrebbero essere rifusi nell'interesse della chiarezza.
- (2) Al fine di offrire una transizione coerente ed efficiente a seguito della rifusione e dell'abrogazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011, è opportuno che il presente regolamento si applichi dal 1° gennaio 2020. Tuttavia è opportuno mantenere inalterati fino al 2024 i livelli di prestazione delle emissioni di CO₂ e le modalità per conseguirli stabiliti nei citati regolamenti.
- (3) L'accordo di Parigi ⁽⁵⁾ stabilisce, tra l'altro, un obiettivo a lungo termine in linea con l'obiettivo di mantenere l'aumento della temperatura media globale ben al di sotto di 2 °C rispetto ai livelli preindustriali e di proseguire gli sforzi per mantenerlo a 1,5 °C rispetto ai livelli preindustriali. Le più recenti conclusioni scientifiche riportate dal gruppo intergovernativo sul cambiamento climatico (IPCC) nella sua relazione speciale sugli effetti del riscaldamento globale di 1,5 °C in più rispetto ai livelli preindustriali e sulle relative tabelle di marcia riguardanti le emissioni mondiali di gas a effetto serra confermano in modo inequivocabile gli effetti negativi del cambiamento climatico. La relazione speciale conclude che le riduzioni delle emissioni in tutti i settori sono cruciali al fine di limitare il riscaldamento climatico.
- (4) Al fine di contribuire agli obiettivi dell'accordo di Parigi, la trasformazione dell'intero settore dei trasporti verso il livello zero di emissioni deve essere accelerata, considerando la comunicazione della Commissione del 28 novembre 2018 dal titolo «Un pianeta pulito per tutti — Visione strategica europea a lungo termine per un'economia prospera, moderna, competitiva e climaticamente neutra», che delinea una visione delle trasformazioni economiche e sociali che, con la partecipazione di tutti i settori dell'economia e della società, devono essere intraprese per realizzare la transizione verso quota zero emissioni nette entro il 2050. Occorre inoltre ridurre drasticamente e senza indugi le emissioni degli inquinanti atmosferici dei trasporti che danneggiano significativamente la salute umana e l'ambiente. Le emissioni dei veicoli con motori a combustione convenzionali dovranno essere ulteriormente ridotte nel periodo successivo al 2020, e occorrerà che i veicoli a zero e a basse emissioni siano diffusi e abbiano conquistato una significativa quota di mercato entro il 2030. Dopo il 2030, saranno necessarie ulteriori riduzioni delle emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri.

⁽¹⁾ GU C 227 del 28.6.2018, pag. 52.

⁽²⁾ Posizione del Parlamento europeo del 27 marzo 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 15 aprile 2019.

⁽³⁾ 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 (GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1).

⁽⁴⁾ Regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 maggio 2011, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni dei veicoli commerciali leggeri nuovi nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri (GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1).

⁽⁵⁾ GU L 282 del 19.10.2016, pag. 4.

- (5) Le comunicazioni della Commissione del 31 maggio 2017 dal titolo «L'Europa in movimento — Un'agenda per una transizione socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e interconnessa per tutti» e dell'8 novembre 2017 dal titolo «Mobilità a basse emissioni: manteniamo gli impegni — Un'Unione europea che protegge il pianeta, dà forza ai suoi consumatori e difende la sua industria e i suoi lavoratori» evidenziano che i livelli di prestazione delle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri rappresentano un forte incentivo per l'innovazione e l'efficienza e contribuiranno a rafforzare la competitività dell'industria automobilistica e a preparare il terreno per l'introduzione di veicoli a zero e a basse emissioni in modo tecnologicamente neutro.
- (6) Il presente regolamento fornisce un percorso chiaro per la riduzione delle emissioni di CO₂ generate dal settore dei trasporti stradali e contribuisce a conseguire l'obiettivo vincolante di riduzione interna in tutti i settori economici di almeno il 40 % delle emissioni di gas a effetto serra entro il 2030, rispetto al 1990, come sancito nelle conclusioni del Consiglio europeo del 23 e 24 ottobre 2014 e approvato come contributo determinato, stabilito a livello nazionale, dell'Unione e dei suoi Stati membri nell'ambito dell'accordo di Parigi in occasione della sessione del Consiglio «Ambiente» del 6 marzo 2015.
- (7) Il regolamento (UE) n. 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾ stabilisce gli obblighi degli Stati membri per quanto riguarda il conseguimento dell'obiettivo dell'Unione di ridurre le sue emissioni di gas a effetto serra del 30 % al di sotto dei livelli del 2005 nel 2030 per i settori che non rientrano nel sistema di scambio di quote di emissioni dell'Unione europea istituito dalla direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾. Il trasporto su strada rappresenta uno dei principali contributori delle emissioni di tali settori. Inoltre, le emissioni del trasporto su strada mostrano una tendenza al rialzo e restano nettamente al di sopra dei livelli registrati nel 1990. Se le emissioni del settore del trasporto su strada dovessero continuare ad aumentare, tale aumento continuerà ad annullare le riduzioni ottenute in altri settori per la lotta ai cambiamenti climatici.
- (8) Nelle conclusioni del 23-24 ottobre 2014 il Consiglio europeo ha evidenziato l'importanza della riduzione delle emissioni di gas a effetto serra e i rischi connessi alla dipendenza da combustibili fossili nel settore dei trasporti tramite un approccio globale e tecnologicamente neutro per la promozione della riduzione delle emissioni e dell'efficienza energetica nei trasporti, per i trasporti elettrici e per le fonti energetiche rinnovabili nei trasporti anche dopo il 2020.
- (9) Al fine di fornire ai consumatori dell'Unione un approvvigionamento sicuro, sostenibile, competitivo e a prezzi accessibili, il contributo dell'efficienza energetica alla moderazione della domanda è una delle cinque dimensioni, strettamente interconnesse e che si rafforzano reciprocamente, illustrate nella comunicazione della Commissione del 25 febbraio 2015 intitolata «Una strategia quadro per un'Unione dell'energia resiliente, corredata da una politica lungimirante in materia di cambiamenti climatici». La comunicazione sottolinea che, se da un lato tutti i settori economici devono adottare misure per aumentare l'efficienza del loro consumo energetico, quello dei trasporti presenta un enorme potenziale di efficienza energetica, che può essere realizzato anche con un'attenzione costante all'inasprimento delle norme sulle prestazioni delle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri per il 2030.
- (10) Una valutazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 della Commissione del 2015 ha concluso che tali regolamenti sono stati sostanzialmente coerenti e pertinenti e hanno consentito notevoli riduzioni delle emissioni, dimostrando nel contempo un'efficienza sotto il profilo dei costi maggiore di quanto inizialmente previsto. Essi hanno inoltre generato un notevole valore aggiunto per l'Unione, che non sarebbe stato realizzabile in modo equivalente mediante misure nazionali. Tuttavia, i benefici di tali regolamenti si sono ridotti a causa della discrepanza crescente tra le emissioni di CO₂ misurate nel quadro del nuovo ciclo di guida europeo (NEDC) e le emissioni di CO₂ prodotte da veicoli guidati in condizioni reali.
- (11) È pertanto opportuno perseguire gli obiettivi dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 fissando nuovi obiettivi di riduzione delle emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri dell'Unione per il periodo fino al 2030. Nel definire i livelli di tali obiettivi, è stato tenuto conto della loro efficacia nel fornire un contributo efficiente in termini di costi alla riduzione delle emissioni dei settori disciplinati dal regolamento (UE) 2018/842 entro il 2030, dei costi e dei risparmi che ne derivano per la società, per i costruttori e per gli utilizzatori di veicoli, nonché dei loro effetti diretti e indiretti sull'occupazione, sulla competitività e sull'innovazione e dei benefici complementari derivanti in termini di riduzione dell'inquinamento dell'aria e di sicurezza degli approvvigionamenti energetici. Considerando che le emissioni di CO₂ delle autovetture rappresentano una quota di mercato e, di conseguenza, un contributo complessivo di emissioni di CO₂ significativamente superiore rispetto ai veicoli commerciali leggeri, appare opportuno adottare un approccio differenziato per le autovetture e per i veicoli commerciali leggeri.

⁽⁶⁾ Regolamento (UE) 2018/842 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo alle riduzioni annuali vincolanti delle emissioni di gas a effetto serra a carico degli Stati membri nel periodo 2021-2030 come contributo all'azione per il clima per onorare gli impegni assunti a norma dell'accordo di Parigi e recante modifica del regolamento (UE) n. 525/2013 (GU L 156 del 19.6.2018, pag. 26).

⁽⁷⁾ Direttiva 2003/87/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 2003, che istituisce un sistema per lo scambio di quote di emissioni dei gas a effetto serra nella Comunità e che modifica la direttiva 96/61/CE del Consiglio (GU L 275 del 25.10.2003, pag. 32).

- (12) La transizione verso una mobilità a zero emissioni dovrebbe essere equa e socialmente accettabile. Occorre pertanto tenere conto degli effetti sociali di tale transizione lungo tutta la catena di valore del settore automobilistico e affrontare in modo proattivo le conseguenze sull'occupazione. È quindi necessario elaborare programmi mirati a livello di Unione, nazionale e regionale per la riconversione, la riqualificazione e lo sviluppo delle competenze dei lavoratori nonché iniziative di formazione e di ricerca di un lavoro nelle comunità e nelle regioni colpite, in stretta collaborazione con le parti sociali e le autorità competenti. Nel quadro di tale transizione, l'occupazione femminile e le pari opportunità in tale settore, andrebbero potenziate.
- (13) Una transizione riuscita verso una mobilità a zero emissioni richiede un approccio integrato ed il giusto contesto, che consenta di stimolare l'innovazione e mantenere la leadership tecnologica dell'Unione in tale settore. A tal fine sono necessari investimenti pubblici e privati nella ricerca e innovazione, una maggiore offerta di veicoli a basse e zero emissioni, la realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento e l'integrazione nei sistemi dell'energia nonché l'approvvigionamento sostenibile di materiali e la produzione sostenibile, il riutilizzo e il riciclaggio di batterie in Europa. Ciò richiede un'azione coerente a livello di Unione, nazionale, regionale e locale.
- (14) Nell'ambito dell'attuazione del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁸⁾, una nuova procedura di prova per la misurazione delle emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, così come del loro consumo di carburante — la procedura internazionale di prova per i veicoli leggeri (Worldwide Harmonised Light Vehicles Test procedure — «WLTP») — stabilita nel regolamento (UE) 2017/1151 ⁽⁹⁾ della Commissione, ha iniziato ad essere applicata nel 2017. Tale procedura di prova fornisce valori delle emissioni di CO₂ e di consumo di carburante che dovrebbero rispecchiare meglio le condizioni reali.

È pertanto opportuno che i nuovi obiettivi in materia di emissioni di CO₂ siano basati sulle emissioni di CO₂ determinate a seguito di tale procedura di prova. Considerando tuttavia che le emissioni di CO₂ basate sulla WLTP saranno disponibili ai fini della conformità all'obiettivo a partire dal 2021, è opportuno che i nuovi livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ siano definiti come livelli di riduzione stabiliti in relazione agli obiettivi del 2021, calcolati sulla base delle emissioni di CO₂ misurate ai fini della procedura di prova delle emissioni WLTP. Onde garantire la robustezza e la rappresentatività dei valori utilizzati come punto di partenza per definire gli obiettivi di riduzione delle emissioni da applicare nel 2025 e nel 2030, le condizioni per effettuare dette misurazioni sono state precisate nell'ambito dell'attuazione dei regolamenti di esecuzione (UE) 2017/1152 ⁽¹⁰⁾ e (UE) 2017/1153 ⁽¹¹⁾.

- (15) È importante che la fissazione dei requisiti di riduzione delle emissioni di CO₂ continui a garantire ai costruttori di veicoli prevedibilità e certezza in termini di pianificazione a livello dell'Unione per tutto il loro parco autovetture nuovo e il loro parco di veicoli commerciali leggeri all'interno dell'Unione.
- (16) La valutazione della direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹²⁾ eseguita dalla Commissione nel 2016 ha individuato la necessità di chiarire e semplificare ulteriormente tale atto legislativo, accrescendone così la rilevanza, l'efficacia, l'efficienza e la coerenza. La Commissione dovrebbe pertanto procedere al riesame di tale direttiva entro il 31 dicembre 2020 e presentare, se del caso, una proposta legislativa pertinente. Al fine di promuovere la diffusione dei veicoli più efficienti in termini di consumo di carburante e più rispettosi dell'ambiente, tale revisione dovrebbe in particolare valutare l'inclusione dei veicoli commerciali leggeri e la necessità di requisiti dell'Unione in materia di etichettatura meglio concepiti e maggiormente armonizzati, che forniscano ai consumatori informazioni comparabili, attendibili e di facile utilizzo circa i benefici dei veicoli a zero e a basse emissioni, incluse le informazioni concernenti gli inquinanti atmosferici.

⁽⁸⁾ Regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2007, 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 (GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1).

⁽⁹⁾ 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).

⁽¹⁰⁾ 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 e che modifica il regolamento (UE) n. 293/2012 (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 644).

⁽¹¹⁾ 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 per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri e che modifica il regolamento (UE) n. 1014/2010 (GU L 175 del 7.7.2017, pag. 679).

⁽¹²⁾ Direttiva 1999/94/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 dicembre 1999, relativa alla disponibilità di informazioni sul risparmio di carburante e sulle emissioni di CO₂ da fornire ai consumatori per quanto riguarda la commercializzazione di autovetture nuove (GU L 12 del 18.1.2000, pag. 16).

- (17) È pertanto opportuno stabilire gli obiettivi di riduzione delle emissioni per il 2025 e per il 2030 in relazione ai parchi di nuove autovetture e di nuovi veicoli commerciali leggeri a livello dell'Unione, tenendo conto dei tempi di rinnovo del parco veicoli e della necessità che il settore dei trasporti su strada contribuisca agli obiettivi climatici ed energetici per il 2030. Tale approccio graduale fornisce anche un segnale chiaro e anticipato all'industria automobilistica affinché non ritardi l'introduzione sul mercato di tecnologie efficienti sul piano energetico e di veicoli a zero e a basse emissioni.
- (18) I livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ stabiliti nel presente regolamento si applicano alle autovetture nuove e ai veicoli commerciali leggeri nuovi. Per quanto riguarda il parco esistente di tali veicoli, inclusi i veicoli di seconda mano, misure aggiuntive volte a ridurre le emissioni possono inoltre essere adottate, tra l'altro, a livello nazionale e di Unione. Ad esempio, possono essere adottate misure per incentivare un maggiore tasso di rinnovo del parco veicoli, al fine di sostituire quanto prima i veicoli più vecchi e che emettono più emissioni con veicoli più performanti. L'accesso a veicoli a zero e a basse emissioni meno costosi potrebbe indurre un cambiamento delle abitudini dei consumatori e permettere una diffusione più rapida delle tecnologie a basse emissioni.
- (19) Benché sia tra i principali costruttori di veicoli a motore e possa vantare un primato tecnologico nel settore automobilistico a livello globale, l'Unione europea deve fare i conti con una crescente concorrenza e questo settore è in rapida mutazione grazie alle recenti innovazioni nei sistemi elettrici di propulsione e alla mobilità cooperativa, connessa e automatizzata. Per mantenere la competitività a livello mondiale e l'accesso ai mercati, l'Unione necessita di un quadro normativo, che contempli uno speciale incentivo nel settore dei veicoli a zero e a basse emissioni, che contribuirà a creare un vasto mercato interno e sosterrà lo sviluppo tecnologico e l'innovazione.
- (20) Un apposito meccanismo di incentivazione dovrebbe essere introdotto per facilitare la transizione verso una mobilità ad emissioni zero. Tale meccanismo dovrebbe essere concepito in modo da promuovere la diffusione sul mercato dell'Unione di veicoli a zero e a basse emissioni. Inoltre, sarebbe opportuno introdurre una specifica misura transitoria per consentire l'accesso a veicoli a zero e a basse emissioni ai consumatori degli Stati membri i cui mercati sono caratterizzati da una bassa penetrazione di tali veicoli.
- (21) Stabilire soglie di riferimento adeguate per la quota di veicoli a zero e a basse emissioni nel parco veicoli dell'UE, corredandolo di un meccanismo ben congegnato per adeguare l'obiettivo specifico per le emissioni di un costruttore sulla base della quota di veicoli a zero e a basse emissioni all'interno del proprio parco veicoli, dovrebbe fornire un segnale forte e credibile per lo sviluppo, l'introduzione e la commercializzazione di tali veicoli, pur consentendo l'ulteriore miglioramento dell'efficienza dei motori a combustione interna convenzionali.
- (22) Nel determinare i crediti per i veicoli a zero e a basse emissioni occorre tener conto della differenza delle emissioni di CO₂ tra i veicoli. Per quanto concerne le autovetture, dovrebbe essere riconosciuto il ruolo dei veicoli a basse emissioni, in particolare dei veicoli ibridi ricaricabili, nella transizione verso veicoli a zero emissioni. Il meccanismo di adeguamento dovrebbe far sì che un costruttore che supera la soglia di riferimento tragga beneficio da un più elevato obiettivo specifico per le emissioni. Al fine di garantire un'impostazione equilibrata, dovrebbero essere fissati limiti per il livello di adeguamento possibile all'interno di tale meccanismo. Ciò fornirà incentivi, promuovendo una tempestiva diffusione delle infrastrutture di ricarica e rifornimento e apportando significativi vantaggi a favore dei consumatori, della competitività e dell'ambiente.
- (23) È opportuno che il quadro normativo per attuare l'obiettivo del parco di veicoli dell'UE assicuri obiettivi di riduzione delle emissioni neutrali dal punto di vista della concorrenza, socialmente equi e sostenibili, che tengano conto delle diverse caratteristiche dei costruttori europei di automobili ed evitino distorsioni ingiustificate della concorrenza tra di essi.
- (24) Per salvaguardare la diversità del mercato delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri e la capacità di soddisfare le differenti esigenze dei consumatori, è opportuno definire gli obiettivi specifici per le emissioni in funzione dell'utilità dei veicoli su base lineare. Il mantenimento della massa come parametro di utilità è considerato coerente con il regime esistente. Al fine di meglio riflettere la massa dei veicoli utilizzati su strada, occorre modificare, con effetto dal 2025, il parametro da massa in ordine di marcia a massa di prova del veicolo, come specificato nella WLTP.
- (25) Occorre evitare che gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE siano modificati a seguito delle modifiche della massa media del parco stesso. È pertanto necessario che nel calcolo dell'obiettivo specifico per le emissioni si tenga conto senza ritardo delle modifiche della massa media e che gli adeguamenti del valore della massa media utilizzato a tal fine siano effettuati ogni due anni, con effetto a decorrere dal 2025.
- (26) Per distribuire lo sforzo necessario alla riduzione delle emissioni in un modo equo e neutrale dal punto di vista della concorrenza e tale da riflettere la diversità del mercato delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, e in considerazione delle modifiche che interverranno nel 2021 in relazione agli obiettivi specifici per le emissioni

basati sulla WLTP, è opportuno determinare la pendenza della curva del valore limite sulla base delle emissioni specifiche di CO₂ di tutti i veicoli nuovi immatricolati nel corso di tale anno e tenere conto delle modifiche negli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE tra il 2021, il 2025 e il 2030 in modo da garantire un uguale sforzo di riduzione delle emissioni da parte di tutti i costruttori. Per quanto riguarda i veicoli commerciali leggeri, il medesimo approccio adottato per i costruttori di automobili dovrebbe essere applicato ai costruttori di furgoncini leggeri derivati da autovetture, mentre per i costruttori di veicoli che rientrano nella fascia di veicoli più pesanti dovrebbe essere stabilita una pendenza più elevata e fissa per l'intero periodo considerato.

- (27) Il presente regolamento mira a conseguire i propri obiettivi, tra l'altro, incentivando l'industria automobilistica ad investire nelle nuove tecnologie. Il presente regolamento promuove attivamente l'ecoinnovazione e introduce un meccanismo inteso a prendere atto della futura evoluzione tecnologica. L'esperienza dimostra che le ecoinnovazioni hanno contribuito positivamente all'efficienza in termini di costi dell'attuazione dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 e alla riduzione delle emissioni reali di CO₂. Occorre pertanto mantenere tale modalità ed estenderne l'ambito di applicazione per incentivare i miglioramenti dell'efficienza nei sistemi di condizionamento d'aria.
- (28) Tuttavia, occorre assicurare un equilibrio tra gli incentivi alle ecoinnovazioni e le tecnologie per le quali l'effetto di riduzione delle emissioni sia dimostrato mediante procedura di prova ufficiale. Di conseguenza, è opportuno mantenere un massimale per i risparmi realizzati grazie a ecoinnovazioni che un costruttore può prendere in considerazione ai fini della conformità all'obiettivo. La Commissione dovrebbe avere la possibilità di riesaminare il livello di tale massimale, in particolare per tenere conto degli effetti delle modifiche apportate alla procedura di prova. È inoltre opportuno chiarire in che modo detti risparmi debbano essere calcolati ai fini della conformità all'obiettivo.
- (29) I componenti leggeri sostenibili sono importanti per ridurre il consumo di energia e le emissioni di CO₂ dei nuovi veicoli. Il loro ulteriore sviluppo e utilizzo dovrebbe contribuire alla transizione verso una mobilità a zero e basse emissioni.
- (30) La direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹³⁾ ha stabilito un quadro armonizzato contenente le disposizioni amministrative e i requisiti tecnici generali necessari per l'omologazione di tutti i veicoli nuovi che rientrano nel suo ambito di applicazione. È opportuno che l'entità responsabile del rispetto del presente regolamento sia la stessa responsabile di tutti gli aspetti della procedura di omologazione prevista dalla direttiva 2007/46/CE nonché della conformità della produzione.
- (31) Ai fini dell'omologazione si applicano requisiti specifici per i veicoli per uso speciale di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE ed essi dovrebbero pertanto essere esclusi dall'ambito di applicazione del presente regolamento.
- (32) Qualora dei veicoli commerciali leggeri a zero emissioni, con una massa di riferimento superiore a 2 610 kg o 2 840 kg, a seconda del caso, non rientrino nell'ambito di applicazione del presente regolamento unicamente a causa della massa del sistema di stoccaggio dell'energia, è opportuno consentire che tali veicoli siano considerati come rientranti nell'ambito di applicazione.
- (33) Non è opportuno utilizzare lo stesso metodo per determinare gli obiettivi di riduzione delle emissioni per i grandi produttori e i piccoli costruttori considerati come indipendenti sulla base dei criteri stabiliti nel presente regolamento. A tali piccoli produttori dovrebbe essere concessa la possibilità di chiedere obiettivi di riduzione delle emissioni alternativi, in relazione al potenziale tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli di ciascun costruttore, coerentemente con le caratteristiche dei segmenti di mercato interessati.
- (34) Visto l'impatto sproporzionato sui piccoli costruttori che risulterebbe dal rispetto degli obiettivi specifici per le emissioni definiti in base all'utilità dell'autoveicolo, dai notevoli oneri amministrativi connessi alla procedura di deroga e dai vantaggi marginali derivanti in termini di riduzione delle emissioni di CO₂ dei veicoli venduti da tali costruttori, i costruttori responsabili di un numero di autovetture nuove e di veicoli commerciali leggeri immatricolati nell'Unione inferiore a 1 000 unità all'anno dovrebbero essere esclusi dall'ambito di applicazione dell'obiettivo specifico per le emissioni e dell'indennità per le emissioni in eccesso. Tuttavia, se nonostante ciò un costruttore soggetto a esenzione chiede e ottiene una deroga, è opportuno che detto costruttore sia tenuto a conformarsi all'obiettivo in deroga.
- (35) La procedura per la concessione di deroghe dall'obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE di 95 g CO₂/km ai costruttori di nicchia garantisce che l'impegno di riduzione delle emissioni richiesto ai costruttori di nicchia sia in linea con quello dei grandi costruttori per tale obiettivo. È opportuno continuare a garantire a tali costruttori di nicchia la possibilità di beneficiare di una deroga anche dagli obiettivi applicabili nel periodo dal 2025 al 2028.

⁽¹³⁾ 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).

- (36) Ai fini della determinazione delle emissioni specifiche medie di CO₂ per tutte le autovetture nuove e i veicoli commerciali leggeri immatricolati nell'Unione di cui i costruttori sono responsabili, tutte le autovetture e i veicoli commerciali leggeri dovrebbero essere presi in considerazione, indipendentemente dalla loro massa o da altre caratteristiche, se caso. Nonostante il regolamento (CE) n. 715/2007 non si applichi alle autovetture e ai veicoli commerciali leggeri con una massa di riferimento superiore a 2 610 kg ai quali non è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2 di detto regolamento, le emissioni per questi veicoli dovrebbero essere misurate secondo le stesse procedure di misura specificate ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007, in particolare le procedure stabilite nel regolamento (CE) n. 692/2008 ⁽¹⁴⁾ della Commissione e nel regolamento (UE) 2017/1151, e secondo le procedure di correlazione adottate sulla base dei regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011, in particolare i regolamenti di esecuzione (UE) 2017/1152 e (UE) 2017/1153. I valori delle emissioni di CO₂ risultanti dovrebbero essere inseriti nel certificato di conformità del veicolo al fine di consentirne l'inclusione nel sistema di monitoraggio.
- (37) Le emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri completati dovrebbero essere attribuite al costruttore del veicolo di base.
- (38) Occorre tenere conto della situazione specifica dei costruttori di veicoli commerciali leggeri che producono veicoli incompleti omologati in più fasi. Benché siano responsabili del conseguimento degli obiettivi in termini di emissioni di CO₂, tali costruttori dovrebbero poter prevedere con un ragionevole grado di certezza le emissioni di CO₂ dei veicoli completati. La Commissione dovrebbe garantire che le misure di esecuzione adottate a norma del regolamento (CE) 715/2007 tengano conto di tali necessità in modo appropriato.
- (39) Per garantire la flessibilità al fine di conseguire gli obiettivi fissati dal presente regolamento, è possibile che i costruttori decidano di costituire un raggruppamento su base aperta, trasparente e non discriminatoria. L'accordo per la costituzione di un raggruppamento non dovrebbe avere durata superiore a cinque anni, ma dovrebbe poter essere rinnovato. Qualora i costruttori abbiano costituito un raggruppamento, si dovrebbe considerare che essi abbiano realizzato gli obiettivi di cui al presente regolamento quando le emissioni medie del raggruppamento nel suo complesso non superano gli obiettivi specifici per le emissioni del raggruppamento stesso.
- (40) La possibilità di formare raggruppamenti tra costruttori si è dimostrata uno strumento efficace sotto il profilo dei costi per consentire loro di raggiungere gli obiettivi in materia di emissioni di CO₂, soprattutto facilitando la conformità da parte dei costruttori che producono una gamma limitata di veicoli. Al fine di migliorare la neutralità sotto il profilo della concorrenza, la Commissione dovrebbe avere la facoltà di precisare le condizioni in base alle quali i costruttori indipendenti possono costituire un raggruppamento, affinché possano trovarsi in una situazione equivalente a quella delle imprese collegate.
- (41) Al fine di assicurare la realizzazione degli obiettivi di cui al presente regolamento è necessario un solido meccanismo di controllo.
- (42) Per conseguire la riduzione delle emissioni di CO₂ prevista dal presente regolamento, è anche fondamentale che le emissioni dei veicoli in uso siano conformi ai valori di CO₂ stabiliti al momento dell'omologazione. La Commissione dovrebbe quindi poter tener conto nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore di eventuali casi di non conformità sistemica riscontrata dalle autorità di omologazione per quanto riguarda le emissioni di CO₂ dei veicoli in uso.
- (43) La Commissione dovrebbe avere facoltà di stabilire e attuare una procedura di verifica della corrispondenza tra le emissioni di CO₂ dei veicoli in servizio, come stabilito secondo la WLTP, e i valori di emissioni di CO₂ registrati nei certificati di conformità. Nello sviluppare tale procedura, si dovrebbe prestare particolare attenzione ad identificare metodi, incluso l'utilizzo di dati provenienti da dispositivi di monitoraggio del consumo di carburante e/o energia presenti a bordo, per rilevare strategie intese a migliorare artificialmente la prestazione di un veicolo in termini di CO₂ nella procedura di prova di omologazione. Qualora, nel corso di tali verifiche, siano rilevate deviazioni o strategie che migliorano artificialmente le prestazioni di un veicolo in termini di CO₂, tali risultanze devono essere considerate una ragione sufficiente per sospettare che vi sia un grave rischio di non conformità per quanto riguarda i requisiti previsti dal regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁵⁾ e dal regolamento (CE) n. 715/2007, e gli Stati membri dovrebbero, su tali basi, adottare le misure necessarie a norma del capo XI del regolamento (UE) 2018/858.
- (44) Le emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture nuove e dei nuovi veicoli commerciali leggeri sono misurate in maniera armonizzata all'interno dell'Unione secondo la WLTP. Per ridurre al minimo gli oneri amministrativi del

⁽¹⁴⁾ 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, del 20 giugno 2007, 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).

⁽¹⁵⁾ Regolamento (UE) 2018/858 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2018, relativo all'omologazione e alla vigilanza del mercato dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, dei componenti e delle entità tecniche indipendenti destinati a tali veicoli, che modifica i regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 595/2009 e abroga la direttiva 2007/46/CE (GU L 151 del 14.6.2018, pag. 1).

presente regolamento, è opportuno che il rispetto sia valutato facendo riferimento ai dati sulle immatricolazioni delle autovetture nuove e dei nuovi veicoli commerciali leggeri nell'Unione rilevati dagli Stati membri e comunicati alla Commissione. Per garantire la coerenza dei dati utilizzati per valutare il rispetto del regime, è opportuno armonizzare quanto più possibile le norme per la raccolta e la comunicazione dei dati stessi. Occorre pertanto stabilire chiaramente che le autorità competenti sono tenute a fornire dati corretti e completi e che è necessaria un'effettiva cooperazione tra tali autorità e la Commissione nel trattare le questioni relative alla qualità dei dati.

- (45) È opportuno che il rispetto da parte dei costruttori degli obiettivi fissati dal presente regolamento sia valutato a livello dell'Unione. I costruttori le cui emissioni specifiche medie di CO₂ superano quelle consentite dal presente regolamento sono tenuti a versare un'indennità per le emissioni in eccesso per ogni anno civile. Le indennità per le emissioni in eccesso dovrebbero essere considerate quali entrate del bilancio generale dell'Unione. La Commissione dovrebbe, nella sua revisione del 2023, valutare la possibilità di assegnare gli importi a titolo di indennità per emissioni in eccesso a un fondo specifico o ad un programma pertinente, inteso a garantire una transizione equa verso una mobilità a zero emissioni ed a sostenere la riconversione, la riqualificazione e l'aggiornamento delle altre competenze dei lavoratori nel settore automobilistico.
- (46) Le eventuali misure nazionali che gli Stati membri possono mantenere o introdurre ai sensi dell'articolo 193 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), non dovrebbero, in considerazione della finalità e delle procedure del presente regolamento, imporre sanzioni supplementari o più rigorose ai costruttori che non raggiungono gli obiettivi ai sensi del presente regolamento.
- (47) Il presente regolamento dovrebbe lasciare impregiudicata la piena applicazione delle regole dell'Unione in materia di concorrenza.
- (48) L'efficacia degli obiettivi stabiliti nel presente regolamento per ridurre le emissioni reali di CO₂ dipende in maniera significativa dalla rappresentatività della procedura di prova ufficiale rispetto alle condizioni reali. In conformità con il parere scientifico 1/2016 del meccanismo di consulenza scientifica (SAM) dal titolo «Colmare il divario tra le emissioni di CO₂ dei veicoli commerciali leggeri in condizioni reali e nelle prove di laboratorio» e la raccomandazione del Parlamento europeo del 4 aprile 2017 al Consiglio e alla Commissione, a seguito della sua inchiesta sulla misurazione delle emissioni nel settore automobilistico ⁽¹⁶⁾, andrebbe introdotto un meccanismo per valutare la rappresentatività rispetto alle emissioni di CO₂ reali dei veicoli e i valori di consumo energetico stabiliti a norma della WLTP. Il modo più affidabile per garantire la rappresentatività dei valori di omologazione rispetto alle condizioni reali consiste nell'utilizzare i dati dei dispositivi di monitoraggio del consumo di carburante e/o energia presenti a bordo. La Commissione dovrebbe, pertanto, poter elaborare le procedure necessarie per raccogliere e trattare i dati relativi al consumo di carburante ed energia, necessari per eseguire tali valutazioni e garantire la disponibilità al pubblico di tali dati, provvedendo nel contempo alla protezione di eventuali dati personali. Inoltre, onde garantire la disponibilità di dati relativi al consumo di carburante e/o di energia dei veicoli elettrici ad accumulatore e dei veicoli con motopropulsori che utilizzano carburanti gassosi, incluso l'idrogeno, è opportuno che il lavoro di normazione dei dispositivi di monitoraggio del consumo di carburante e/o energia presenti a bordo per tali veicoli prosegua senza indugio, nel quadro dell'attuazione del regolamento (UE) 2017/1151.
- (49) La Commissione dovrebbe inoltre valutare in che modo i dati sul consumo di carburante e di energia possano contribuire a garantire che le emissioni di CO₂ dei veicoli, stabilite a norma della WLTP continuino ad essere rappresentative rispetto alle emissioni in condizioni reali nel tempo per tutti i fabbricanti e, più precisamente, in che modo tali dati possano essere utilizzati per monitorare il divario tra le emissioni di CO₂ nelle prove di laboratorio rispetto alle condizioni reali e, se necessario, per prevenire che tale divario aumenti.
- (50) È importante valutare le emissioni nel corso di tutto il ciclo di vita delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri a livello di Unione. A tal fine, la Commissione dovrebbe valutare, entro il 2023, la possibilità di sviluppare una metodologia comune dell'Unione per una valutazione e una comunicazione coerente dei dati di CO₂ relativi a tutto il ciclo di vita delle emissioni di tali veicoli immessi nel mercato dell'Unione. La Commissione dovrebbe adottare misure di follow-up, incluse, se del caso, proposte legislative.
- (51) Nel 2024 avrà luogo un riesame dei progressi compiuti nell'ambito del regolamento (UE) 2018/842 e della direttiva 2003/87/CE. È pertanto opportuno riesaminare in modo esaustivo l'efficacia del presente regolamento nel 2023 per consentire una valutazione coordinata e coerente delle misure attuate nell'ambito di tutti questi strumenti. Nella revisione del 2023, la Commissione dovrebbe inoltre individuare un percorso chiaro per ulteriori riduzioni delle emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri dopo il 2030, al fine di contribuire in misura significativa al conseguimento dell'obiettivo a lungo termine dell'accordo di Parigi. Se del caso, la relazione su tale revisione dovrebbe essere accompagnata da una proposta di modifica del presente regolamento.

⁽¹⁶⁾ GUC 298 del 23.8.2018, pag. 140.

- (52) Al fine di garantire condizioni uniformi di esecuzione del presente regolamento, è opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione in relazione alla specifica di condizioni dettagliate concernenti gli accordi per la costituzione di raggruppamenti, all'adozione di norme dettagliate sulle procedure per il monitoraggio e la comunicazione dei dati sulle emissioni medie e sull'applicazione degli allegati II e III, all'adozione di norme dettagliate sulle procedure per la rendicontazione degli scostamenti riscontrati, a seguito delle verifiche, nelle emissioni di CO₂ dei veicoli in servizio e nella considerazione di tali scostamenti nel calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore, alla determinazione dei metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso, alla pubblicazione delle prestazioni dei costruttori, all'adozione di disposizioni dettagliate per una procedura volta ad approvare le tecnologie innovative o i pacchetti tecnologici innovativi, all'adozione di una procedura dettagliata per la raccolta e il trattamento dei parametri relativi alle emissioni reali di CO₂ e al consumo di carburante o di energia delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri, alla determinazione delle procedure per verificare i) che i valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante registrati nei certificati di conformità corrispondono alle emissioni e al consumo di carburante dei veicoli in servizio, e ii) la presenza di eventuali strategie a bordo o relative ai veicoli campione che migliorano artificialmente la prestazione del veicolo nelle prove effettuate ai fini dell'omologazione, nonché alla determinazione dei parametri di correlazione necessari per tener conto di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO₂. È altresì opportuno che tali competenze siano esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁷⁾.
- (53) Al fine di modificare o integrare, a seconda del caso, elementi non essenziali delle disposizioni del presente regolamento, è opportuno delegare alla Commissione il potere di adottare atti conformemente all'articolo 290 TFUE riguardo alla modifica delle prescrizioni in materia di dati e dei parametri sui dati di cui agli allegati II e III del presente regolamento, alla fissazione di norme relative all'interpretazione dei criteri di ammissibilità di una deroga per alcuni costruttori, al contenuto delle domande di deroga e al contenuto e alla valutazione dei programmi per la riduzione delle emissioni specifiche di CO₂, alla modifica dell'allegato I, parte A, del presente regolamento ai fini della fissazione della formula di calcolo degli obiettivi in deroga per i costruttori di nicchia, all'adeguamento del massimale per i contributi totali delle tecnologie innovative per ridurre le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore con effetto a decorrere dal 2025, alla fissazione dei principi guida e dei criteri per definire le procedure per effettuare le verifiche, all'istituzione delle misure per l'adeguamento dei valori M₀ e TM₀ e all'adeguamento delle formule per il calcolo degli obiettivi specifici per le emissioni per tenere conto del cambio della procedura regolamentare di prova. È di particolare importanza che durante i lavori preparatori la Commissione svolga adeguate consultazioni, anche a livello di esperti, nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016 ⁽¹⁸⁾. In particolare, al fine di garantire parità di partecipazione alla preparazione degli atti delegati, il Parlamento europeo e il Consiglio ricevono tutti i documenti contemporaneamente agli esperti degli Stati membri, e i loro esperti hanno sistematicamente accesso alle riunioni dei gruppi di esperti della Commissione incaricati della preparazione di tali atti delegati.
- (54) I regolamenti (CE) n. 443/2009 e (UE) n. 510/2011 dovrebbero essere abrogati con effetto a decorrere dal 1° gennaio 2020.
- (55) Poiché l'obiettivo del presente regolamento, cioè la definizione di livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi, non può essere conseguito in misura sufficiente dagli Stati membri, ma può invece, a motivo della sua portata e dei suoi effetti, essere conseguito meglio a livello di Unione, quest'ultima può adottare provvedimenti in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tale obiettivo in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto e finalità

1. Il presente regolamento stabilisce i livelli di prestazione in materia di emissioni di CO₂ delle autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi al fine di contribuire al raggiungimento dell'obiettivo dell'Unione di ridurre le proprie emissioni di gas a effetto serra, come stabilito nel regolamento (UE) 2018/842, e degli obiettivi dell'accordo di Parigi, e al fine di assicurare il corretto funzionamento del mercato interno.

⁽¹⁷⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GU L 55 del 28.2.2011, pag. 13).

⁽¹⁸⁾ GU L 123 del 12.5.2016, pag. 1.

2. A decorrere dal 1° gennaio 2020 il presente regolamento fissa un obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE di 95 g CO₂/km per le emissioni medie delle autovetture nuove e un obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE di 147 g CO₂/km per le emissioni medie dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione, misurato fino al 31 dicembre 2020 in conformità del regolamento (CE) n. 692/2008 unitamente ai regolamenti di esecuzione (UE) 2017/1152 e (UE) 2017/1153, e, dal 1° gennaio 2021 misurato in conformità del regolamento (UE) 2017/1151.
3. Il presente regolamento sarà completato fino al 31 dicembre 2024 da altre misure, volte a realizzare una riduzione di 10 g CO₂/km nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione illustrato nella comunicazione della Commissione del 7 febbraio 2007 dal titolo «Risultati del riesame della strategia comunitaria per ridurre le emissioni di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri».
4. A decorrere dal 1° gennaio 2025 si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE:
 - a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE pari a una riduzione del 15 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte A;
 - b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE pari a una riduzione del 15 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.1 dell'allegato I, parte B;
5. A decorrere dal 1° gennaio 2030 si applicano i seguenti obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE:
 - a) per le emissioni medie del parco di autovetture nuove, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 37,5 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte A;
 - b) per le emissioni medie del parco di veicoli commerciali leggeri nuovi, un obiettivo per l'intero parco dell'UE pari a una riduzione del 31 % dell'obiettivo nel 2021, determinato conformemente al punto 6.1.2 dell'allegato I, parte B;
6. A decorrere dal 1° gennaio 2025, una soglia di riferimento dei veicoli a zero e a basse emissioni pari a una quota del 15 % delle rispettive flotte di autovetture nuove e veicoli commerciali leggeri nuovi si applica a norma del punto 6.3 dell'allegato I, parte A, e del punto 6.3 dell'allegato I, parte B.
7. A decorrere dal 1° gennaio 2030 si applicano, rispettivamente a norma del punto 6.3 dell'allegato I, parte A, e del punto 6.3 dell'allegato I, parte B, le seguenti soglie di riferimento dei veicoli a zero e a basse emissioni:
 - a) una soglia di riferimento pari a una quota del 35 % della flotta di autovetture nuove; e
 - b) una soglia di riferimento pari a una quota del 30 % della flotta dei veicoli commerciali leggeri nuovi.

Articolo 2

Ambito di applicazione

1. Il presente regolamento si applica ai seguenti veicoli a motore:
 - a) categoria M₁ come definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE («autovetture») che siano immatricolati per la prima volta nell'Unione e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio dell'Unione («autovetture nuove»);
 - b) categoria N₁ come definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e ai veicoli di categoria N₁ ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 («veicoli commerciali leggeri»), che siano immatricolati per la prima volta nell'Unione e che non siano stati precedentemente immatricolati al di fuori del territorio dell'Unione («veicoli commerciali leggeri nuovi»). A decorrere dal 1° gennaio 2025, ai fini del presente regolamento e fatti salvi la direttiva 2007/46/CE e il regolamento (CE) n. 715/2007, i veicoli a zero emissioni di categoria N, aventi una massa di riferimento superiore a 2 610 kg o 2 840 kg, a seconda del caso, sono considerati veicoli commerciali leggeri che rientrano nell'ambito di applicazione del presente regolamento se la massa di riferimento in eccesso è dovuta unicamente alla massa del sistema di stoccaggio dell'energia.
2. Non si tiene conto di precedenti immatricolazioni effettuate al di fuori del territorio dell'Unione meno di tre mesi prima dell'immatricolazione nell'Unione.
3. Il presente regolamento non si applica ai veicoli per uso speciale di cui all'allegato II, parte A, punto 5, della direttiva 2007/46/CE.

4. L'articolo 4, l'articolo 7, paragrafo 4, lettere b) e c), l'articolo 8 e l'articolo 9, paragrafo 1, lettere a) e c), non si applicano a un costruttore responsabile, assieme a tutte le imprese ad esso collegate, per un numero di autovetture nuove inferiore a 1 000 o di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore a 1 000 unità nel precedente anno civile, tranne qualora il costruttore chieda e ottenga una deroga a norma dell'articolo 10.

Articolo 3

Definizioni

1. Ai fini del presente regolamento, si applicano le seguenti definizioni:

- a) «emissioni specifiche medie di CO₂»: per il costruttore, la media delle emissioni specifiche di CO₂ di tutte le autovetture nuove o di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi che produce;
- b) «certificato di conformità»: il certificato di conformità di cui all'articolo 18 della direttiva 2007/46/CE;
- c) «veicolo completato»: veicolo commerciale leggero al quale è concessa l'omologazione al termine del procedimento di omologazione in più fasi ai sensi della direttiva 2007/46/CE;
- d) «veicolo completo»: veicolo commerciale leggero che non deve essere completato per essere conforme alle pertinenti prescrizioni tecniche della direttiva 2007/46/CE;
- e) «veicolo di base»: qualsiasi veicolo commerciale leggero usato nella fase iniziale di un procedimento di omologazione in più fasi;
- f) «costruttore» la persona o l'ente responsabile nei confronti dell'autorità che rilascia l'omologazione di tutti gli aspetti della procedura di omologazione CE a norma della direttiva 2007/46/CE, nonché della conformità della produzione;
- g) «massa in ordine di marcia» o «M»: la massa dell'autovettura o del veicolo commerciale leggero carrozzato in ordine di marcia indicata nel certificato di conformità e definita al punto 2.6 dell'allegato I della direttiva 2007/46/CE;
- h) «emissioni specifiche di CO₂» le emissioni di CO₂ di un'autovettura o di un veicolo commerciale leggero misurate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 e dei relativi regolamenti di esecuzione e indicate come emissioni massiche di CO₂ (ciclo misto) nel certificato di conformità del veicolo. Per le autovetture o veicoli commerciali leggeri che non sono omologate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007, «emissioni specifiche di CO₂» le emissioni di CO₂ misurate, a norma del regolamento (CE) n. 715/2007, in particolare secondo la stessa procedura di misurazione, come specificato nel regolamento (CE) n. 692/2008 fino al 31 dicembre 2020, e dal 1° gennaio 2021, nel regolamento (UE) 2017/1151, o secondo le procedure adottate dalla Commissione per stabilire le emissioni di CO₂ per tali veicoli;
- i) «impronta»: la carreggiata media moltiplicata per il passo del veicolo quali indicati nel certificato di conformità e definiti nei punti 2.1 e 2.3 dell'allegato I alla direttiva 2007/46/CE;
- j) «obiettivo specifico per le emissioni»: per il costruttore, l'obiettivo annuo, determinato ai sensi dell'allegato I o, qualora il costruttore benefici di una deroga ai sensi dell'articolo 10, l'obiettivo specifico per le emissioni stabilito in forza della deroga;
- k) «obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE»: le emissioni medie di CO₂ di tutte le autovetture nuove o di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi da conseguire in un determinato periodo;
- l) «massa di prova» o «TM» (test mass): la massa di prova di un'autovettura o veicolo commerciale leggero, come indicato nel certificato di conformità e definito al punto 3.2.25 dell'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151;
- m) «veicolo a zero e a basse emissioni»: un'autovettura o un veicolo commerciale leggero nuovo con emissioni di gas di scarico da zero fino a 50 g di CO₂/km, come stabilito ai sensi del regolamento (UE) 2017/1151;
- n) «carico utile»: la differenza tra la massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile a norma dell'allegato II della direttiva 2007/46/CE e la massa del veicolo.

2. Ai fini del presente regolamento, per «gruppo di costruttori collegati» si intende un costruttore e le sue imprese collegate. Con riguardo ai costruttori, «per imprese collegate» si intendono:

- a) le imprese nelle quali il costruttore detiene, direttamente o indirettamente:
 - i) il potere di esercitare più della metà dei diritti di voto; o

- ii) il potere di nominare più della metà dei membri del consiglio di vigilanza o del consiglio di amministrazione o degli organi che rappresentano legalmente l'impresa; o
 - iii) il diritto di gestire gli affari dell'impresa;
- b) le imprese che, direttamente o indirettamente, detengono nei confronti del costruttore i diritti o i poteri di cui alla lettera a);
 - c) le imprese nelle quali un'impresa di cui alla lettera b) detiene, direttamente o indirettamente, i diritti o i poteri di cui alla lettera a);
 - d) le imprese nelle quali il costruttore insieme con una o più delle imprese di cui alla lettera a), b) o c), o due o più di queste ultime imprese, detengono congiuntamente i diritti o i poteri di cui alla lettera a);
 - e) le imprese nelle quali i diritti o i poteri di cui alla lettera a) sono detenuti congiuntamente dal costruttore o da una o più imprese collegate ai sensi delle lettere da a) a d) e da una o più imprese terze.

Articolo 4

Obiettivi specifici per le emissioni

1. Il costruttore provvede affinché le emissioni specifiche medie di CO₂ non superino i seguenti obiettivi specifici per le emissioni:
 - a) per l'anno civile 2020, l'obiettivo specifico per le emissioni determinato a norma dell'allegato I, parte A, punti 1 e 2, nel caso delle autovetture, o dell'allegato I, parte B, punti 1 e 2, nel caso dei veicoli commerciali leggeri, o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, in conformità di tale deroga;
 - b) per ogni anno civile successivo dal 2021 fino al 2024, gli obiettivi specifici per le emissioni determinati a norma dell'allegato I, parte A o B, punti 3 e 4 a seconda dei casi, o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, a norma di detta deroga e dell'allegato I, parte A o B, punto 5;
 - c) per ciascun anno civile, a decorrere dal 2025, gli obiettivi specifici per le emissioni determinati in conformità dell'allegato I, parte A o B, punto 6.3, o, quando un costruttore ottiene una deroga ai sensi dell'articolo 10, a norma di detta deroga.
2. Nel caso dei veicoli commerciali leggeri, qualora non siano disponibili i dati sulle emissioni specifiche di CO₂ del veicolo completato, il costruttore del veicolo di base utilizza le emissioni specifiche di CO₂ del veicolo di base per determinare le sue emissioni specifiche medie di CO₂.
3. Per determinare le emissioni specifiche medie di CO₂ di ogni costruttore, si tiene conto delle seguenti percentuali di autovetture nuove del costruttore immatricolate durante l'anno in questione:
 - 95 % nel 2020,
 - 100 % dal 2021 in poi.

Articolo 5

Supercrediti

Nel computo delle emissioni medie di CO₂, ogni nuova autovettura con emissioni specifiche di CO₂ inferiori a 50 g CO₂/km conterà come:

- 2 autovetture nel 2020,
- 1,67 autovetture nel 2021,
- 1,33 autovetture nel 2022,
- 1 autovettura dal 2023,

per l'anno in cui è immatricolata nel periodo compreso tra il 2020 e il 2022, fatto salvo un limite massimo di 7,5 g CO₂/km su quel periodo per ciascun costruttore, calcolato a norma dell'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153.

*Articolo 6***Raggruppamento**

1. I costruttori, ad eccezione di quelli che beneficiano della deroga di cui all'articolo 10, possono costituire un raggruppamento al fine di adempiere agli obblighi fissati all'articolo 4.
2. L'accordo per la costituzione di un raggruppamento può riguardare uno o più anni civili, a condizione che la durata complessiva di ciascun accordo non sia superiore a cinque anni civili, e deve essere concluso entro il 31 dicembre del primo anno civile per il quale è previsto il raggruppamento delle emissioni. I costruttori che costituiscono un raggruppamento trasmettono alla Commissione le seguenti informazioni:
 - a) i costruttori che faranno parte del raggruppamento;
 - b) il costruttore designato quale responsabile del raggruppamento, che fungerà da referente per il raggruppamento e avrà il compito di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 8, per le emissioni in eccesso;
 - c) la documentazione attestante che il responsabile del raggruppamento sarà in grado di assolvere gli obblighi di cui alla lettera b);
 - d) la categoria di veicoli immatricolati come M₁ o N₁, per i quali non si applica il raggruppamento.
3. Se il costruttore designato quale responsabile del raggruppamento non rispetta l'obbligo di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 8, per le emissioni in eccesso, la Commissione ne informa i costruttori.
4. I costruttori appartenenti al raggruppamento informano congiuntamente la Commissione di qualsiasi variazione riguardante il responsabile del raggruppamento o la sua situazione finanziaria, nella misura in cui tale variazione possa incidere sulla sua idoneità a rispettare gli obblighi di versare le eventuali indennità dovute dal raggruppamento, a norma dell'articolo 8, per le emissioni in eccesso, e di qualsiasi variazione dei membri del raggruppamento o dello scioglimento dello stesso.
5. I costruttori possono concludere accordi per la costituzione di raggruppamenti purché tali accordi rispettino gli articoli 101 e 102 TFUE e consentano la partecipazione in modo aperto, trasparente e non discriminatorio, e a condizioni ragionevoli dal punto di vista commerciale, a qualsiasi costruttore che chieda di diventare membro del raggruppamento. Ferma restando l'applicabilità generale a tali raggruppamenti delle regole dell'Unione in materia di concorrenza, tutti i membri del raggruppamento assicurano in particolare che nell'ambito dell'accordo non vi sia condivisione di dati né scambio di informazioni, ad eccezione delle seguenti informazioni:
 - a) emissioni medie specifiche di CO₂;
 - b) obiettivo specifico per le emissioni;
 - c) numero totale di veicoli immatricolati.
6. Il paragrafo 5 non si applica quando tutti i costruttori membri di un raggruppamento sono parte dello stesso gruppo di costruttori collegati.
7. Salvo in caso di comunicazione a norma del paragrafo 3 del presente articolo, i costruttori che fanno parte di un raggruppamento per il quale sono state trasmesse informazioni alla Commissione sono considerati alla stregua di un unico costruttore ai fini dell'adempimento dei loro obblighi ai sensi dell'articolo 4. Le informazioni sul monitoraggio e la comunicazione saranno registrate, comunicate e rese disponibili nel registro centralizzato di cui all'articolo 7, paragrafo 4, per i singoli costruttori nonché per eventuali raggruppamenti.
8. La Commissione può specificare, mediante atti di esecuzione, le condizioni dettagliate che si applicano a un accordo di raggruppamento costituito a norma del paragrafo 5 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

*Articolo 7***Monitoraggio e comunicazione delle emissioni medie**

1. Per ogni anno civile, ciascuno Stato membro registra le informazioni relative a ciascuna autovettura nuova e ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolati nel suo territorio a norma dell'allegato II, parte A e dell'allegato III, parte A, del presente regolamento. Tali informazioni sono rese disponibili ai costruttori e ai loro importatori o rappresentanti designati nei singoli Stati membri. Gli Stati membri si adoperano al massimo per assicurare che gli organismi preposti alla comunicazione dei dati operino in modo trasparente. Ciascuno Stato membro garantisce che le emissioni specifiche di CO₂ delle autovetture che non sono omologate a norma del regolamento (CE) n. 715/2007 siano misurate e registrate nel certificato di conformità.

2. Entro il 28 febbraio di ogni anno, ciascuno Stato membro predispone e invia alla Commissione le informazioni di cui all'allegato II, parte A e all'allegato III, parte A, relativamente all'anno civile precedente. I dati sono trasmessi nel formato specificato nell'allegato II, parte B e nell'allegato III, parte C.

3. Su richiesta della Commissione, gli Stati membri trasmettono altresì tutti i dati rilevati a norma del paragrafo 1.

4. La Commissione mantiene un registro centralizzato dei dati trasmessi dagli Stati membri in base al presente articolo ed entro il 30 giugno di ogni anno calcola in via provvisoria per ogni costruttore quanto segue:

- a) le emissioni specifiche medie di CO₂ prodotte nel precedente anno civile;
- b) l'obiettivo specifico per le emissioni dell'anno civile precedente;
- c) la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO₂ dell'anno civile precedente e l'obiettivo specifico per le emissioni per quello stesso anno.

La Commissione comunica ad ogni costruttore il calcolo provvisorio che lo riguarda. Tra i dati comunicati figurano i dati per ogni Stato membro riguardanti il numero di autovetture nuove e di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati e le relative emissioni specifiche di CO₂.

Il registro è pubblico.

5. I costruttori possono notificare alla Commissione, entro tre mesi dalla comunicazione dei calcoli provvisori di cui al paragrafo 4, eventuali errori nei dati, indicando lo Stato membro nel quale presumono sia avvenuto l'errore.

La Commissione esamina le notifiche dei costruttori ed entro il 31 ottobre conferma oppure modifica i calcoli provvisori di cui al paragrafo 4.

6. Gli Stati membri designano l'autorità competente per il rilevamento e la comunicazione dei dati risultanti dal monitoraggio a norma del presente regolamento e ne informano la Commissione.

Le autorità competenti designate garantiscono la correttezza e la completezza dei dati trasmessi alla Commissione e forniscono un punto di contatto incaricato di rispondere rapidamente alle richieste formulate dalla Commissione al fine di correggere errori e omissioni nelle serie dei dati trasmessi.

7. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni dettagliate sulle procedure per il monitoraggio e la comunicazione dei dati di cui ai paragrafi da 1 a 6 del presente articolo e sull'applicazione degli allegati II e III. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare le prescrizioni in materia di dati e i parametri di dati di cui agli allegati II e III.

9. Le autorità di omologazione comunicano senza indugio alla Commissione scostamenti rilevati nelle emissioni di CO₂ di veicoli in servizio rispetto alle emissioni specifiche di CO₂ indicate nei certificati di conformità a seguito di verifiche effettuate in conformità dell'articolo 13.

La Commissione tiene conto di tali scostamenti ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore.

La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, norme dettagliate sulle procedure per segnalare tali scostamenti e per tenerne conto ai fini del calcolo delle emissioni specifiche medie di CO₂. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

10. La Commissione valuta, entro il 2023, la possibilità di sviluppare una metodologia comune dell'Unione per la valutazione e la comunicazione coerente dei dati di CO₂ relativi a tutto il ciclo di vita delle emissioni delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri che sono immessi nel mercato dell'Unione. La Commissione trasmette al Parlamento europeo e al Consiglio tale valutazione, incluse, se del caso, proposte in materia di misure di follow-up, tra cui proposte legislative.

11. Gli Stati membri inoltre, in conformità del presente articolo, raccolgono e trasmettono i dati relativi all'immatricolazione di veicoli di categoria M₂ e N₂ di cui all'allegato II della direttiva 2007/46/CE aventi una massa di riferimento massima di 2 610 kg e di veicoli ai quali è estesa l'omologazione a norma dell'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007.

*Articolo 8***Indennità per le emissioni in eccesso**

1. Per ogni anno civile per il quale le emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore superano l'obiettivo specifico per le emissioni, la Commissione impone al costruttore o, nel caso di un raggruppamento, al responsabile del raggruppamento, di versare un'indennità per le emissioni in eccesso.
2. L'indennità di cui al paragrafo 1 è calcolata secondo la seguente formula:
(emissioni in eccesso × 95 EUR) × numero di veicoli di nuova immatricolazione.
Ai fini del presente articolo si intende per:
 - «emissioni in eccesso»: il numero positivo di grammi per chilometro corrispondente allo scarto tra le emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore e l'obiettivo specifico per le emissioni per l'anno civile o parte di esso cui si applicano gli obblighi di cui all'articolo 4, arrotondato al terzo decimale più vicino, tenendo conto delle riduzioni delle emissioni di CO₂ determinate da tecnologie innovative approvate a norma dell'articolo 11, e
 - «numero di veicoli di nuova immatricolazione»: il numero di nuove autovetture o di veicoli commerciali leggeri nuovi conteggiati separatamente che il costruttore produce e che sono stati immatricolati in quel periodo in base ai criteri di introduzione progressiva di cui all'articolo 4, paragrafo 3.
3. La Commissione determina, mediante atti di esecuzione, i metodi per la riscossione delle indennità per le emissioni in eccesso imposte ai sensi del paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.
4. Le indennità per le emissioni in eccesso si considerano entrate del bilancio generale dell'Unione.

*Articolo 9***Pubblicazione dei risultati raggiunti dai costruttori**

1. Entro il 31 ottobre di ogni anno, la Commissione pubblica mediante atti di esecuzione un elenco nel quale sono indicati:
 - a) per ogni costruttore, l'obiettivo specifico per le emissioni per l'anno civile precedente;
 - b) per ogni costruttore, le emissioni specifiche medie di CO₂ prodotte nel precedente anno civile;
 - c) per ogni costruttore, la differenza tra le emissioni specifiche medie di CO₂ dell'anno civile precedente e l'obiettivo specifico per le emissioni per quello stesso anno;
 - d) le emissioni specifiche medie di CO₂ per tutte le autovetture nuove e per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente;
 - e) la massa media in ordine di marcia per tutte le autovetture nuove e per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente fino al 31 dicembre 2020;
 - f) la massa media di prova per tutte le autovetture nuove e per tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione nell'anno civile precedente.
2. L'elenco pubblicato a norma del paragrafo 1 del presente articolo indica anche se il costruttore ha adempiuto alle disposizioni dell'articolo 4 per l'anno civile precedente.
3. L'elenco di cui al paragrafo 1 del presente articolo, per la pubblicazione entro il 31 ottobre 2022, indica altresì quanto segue:
 - a) gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2025 e per il 2030 di cui rispettivamente all'articolo 1, paragrafi 4 e 5, calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, punti 6.1.1 e 6.1.2;
 - b) i valori per a_{2021} , a_{2025} e a_{2030} calcolati dalla Commissione in conformità dell'allegato I, parti A e B, punto 6.2.

Articolo 10

Deroghe per determinati costruttori

1. Un costruttore di un numero di autovetture nuove o di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore, rispettivamente, a 10 000 e a 22 000 unità per anno civile può presentare una domanda di deroga rispetto all'obiettivo specifico per le emissioni calcolato in base all'allegato I se:

- a) non è parte di un gruppo di costruttori collegati; o
- b) fa parte di un gruppo di costruttori collegati che è responsabile in totale di un numero di autovetture nuove o di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nell'Unione inferiore, rispettivamente, a 10 000 e a 22 000 unità per anno civile; o
- c) è parte di un gruppo di costruttori collegati, ma gestisce i propri impianti di produzione e il centro di progettazione.

2. La deroga chiesta a norma del paragrafo 1 può essere concessa per una durata massima di cinque anni civili, rinnovabile. La domanda è presentata alla Commissione e riporta:

- a) il nome del costruttore e l'indicazione della persona che lo rappresenta;
- b) la documentazione attestante che il costruttore risponde ai requisiti necessari per beneficiare della deroga di cui al paragrafo 1;
- c) informazioni sulle autovetture o sui veicoli commerciali leggeri nuovi costruiti, comprese la loro massa di prova e le loro emissioni specifiche di CO₂; e
- d) un obiettivo specifico per le emissioni coerente con il potenziale di riduzione del costruttore, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di autovettura o di veicolo commerciale leggero prodotti.

3. Qualora ritenga che il costruttore soddisfi le condizioni necessarie per beneficiare della deroga chiesta a norma del paragrafo 1 e che l'obiettivo specifico per le emissioni proposto dal costruttore corrisponda al suo potenziale di riduzione, compreso il potenziale economico e tecnologico di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂ e che tenga conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di autovettura o veicolo commerciale leggero prodotti, la Commissione concede la deroga.

La domanda è presentata entro il 31 ottobre del primo anno di applicazione della deroga.

4. Una domanda di deroga dall'obiettivo specifico per le emissioni calcolato a norma dell'allegato I, parte A, punti da 1 a 4 e 6.3, può essere presentata da un costruttore responsabile, insieme a tutte le sue imprese collegate, di un numero di autovetture nuove immatricolate nell'Unione compreso tra 10 000 e 300 000 unità per anno civile.

Tale domanda può essere presentata da un costruttore in relazione a sé stesso o in relazione a se stesso insieme a qualsiasi sua impresa collegata. La domanda è presentata alla Commissione e riporta:

- a) tutte le informazioni di cui al paragrafo 2, lettere a) e c), comprese, se del caso, informazioni su eventuali imprese collegate;
- b) per le domande di cui all'allegato I, parte A, punti da 1 a 4, un obiettivo costituito da una riduzione del 45 % sulle emissioni specifiche medie di CO₂ nel 2007 o, se una singola domanda è presentata con riguardo a un certo numero di imprese collegate, una riduzione del 45 % sulle emissioni specifiche medie di CO₂ di tali imprese nel 2007;
- c) per le domande di cui all'allegato I, parte A, punto 6.3, del presente regolamento, un obiettivo applicabile negli anni civili dal 2025 al 2028, che corrisponde alla riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 4, lettera a), del presente regolamento, rispetto all'obiettivo calcolato a norma della lettera b) del presente paragrafo, tenuto conto delle emissioni di CO₂ misurate conformemente al regolamento (UE) 2017/1151.

Qualora, per l'anno 2007, non esistano le informazioni relative alle emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore, la Commissione stabilisce un obiettivo di riduzione equivalente basato sulle migliori tecnologie di riduzione delle emissioni di CO₂ disponibili impiegate nelle autovetture di massa comparabile e tenendo conto delle caratteristiche del mercato per il tipo di auto prodotte. Tale obiettivo deve essere utilizzato dal richiedente ai fini del secondo comma, lettera b).

La Commissione concede una deroga al costruttore nel caso in cui risulti dimostrato che sono stati rispettati i criteri per la deroga di cui al presente paragrafo.

5. Il costruttore al quale è concessa una deroga in forza del presente articolo informa immediatamente la Commissione di ogni variazione che abbia o possa avere ripercussioni sul diritto di beneficiare della deroga.

6. Qualora ritenga, in base alla notifica di cui al paragrafo 5 o ad altri elementi, che un costruttore non risponda più ai requisiti necessari per beneficiare della deroga, la Commissione revoca tale deroga a decorrere dal 1° gennaio dell'anno civile successivo e ne informa il costruttore.

7. Qualora un costruttore non raggiunga il proprio obiettivo specifico per le emissioni, la Commissione impone al costruttore il versamento di un'indennità per le emissioni in eccesso di cui all'articolo 8.

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17, che stabilisce norme intese a completare i paragrafi da 1 a 7 del presente articolo, riguardo all'interpretazione dei criteri di ammissibilità delle deroghe, al contenuto delle domande nonché al contenuto e alla valutazione dei programmi di riduzione delle emissioni specifiche di CO₂.

Alla Commissione è inoltre conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 per modificare l'allegato I, parte A, al fine di stabilire le formule per calcolare gli obiettivi in deroga di cui al paragrafo 4, lettera c), secondo comma, del presente articolo.

9. Le domande di deroga, comprese le informazioni a supporto della stessa, le notifiche ai sensi del paragrafo 5, le revoche a norma del paragrafo 6, qualsiasi imposizione di un'indennità per le emissioni in eccesso ai sensi del paragrafo 7 e le misure adottate a norma del paragrafo 8 sono messi a disposizione del pubblico, fatto salvo il regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽¹⁹⁾.

Articolo 11

Ecoinnovazioni

1. Su richiesta di un fornitore o un costruttore, si tiene conto dei risparmi di CO₂ realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative o una combinazione di tecnologie innovative («pacchetti tecnologici innovativi»).

Queste tecnologie devono essere prese in considerazione solo se la metodologia con cui sono valutate è in grado di fornire risultati verificabili, ripetibili e comparabili.

Il contributo totale di tali tecnologie alla riduzione delle emissioni specifiche medie di CO₂ di un costruttore può giungere ad un massimo di 7 g CO₂/km.

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare il presente regolamento adeguando il massimale di cui al terzo comma del presente paragrafo con effetto a partire dal 2025 per tener conto degli sviluppi tecnologici, garantendo nel contempo una quota equilibrata del livello di tale massimale in relazione alle emissioni specifiche medie di CO₂ dei costruttori.

2. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, disposizioni dettagliate per una procedura volta ad approvare le tecnologie innovative o i pacchetti tecnologici innovativi di cui al paragrafo 1 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2. Tali disposizioni dettagliate si basano sui seguenti criteri per le tecnologie innovative:

- a) il fornitore o il costruttore deve essere responsabile per i risparmi di CO₂ realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative;
- b) le tecnologie innovative devono fornire un contributo comprovato alla riduzione di CO₂;
- c) le tecnologie innovative non devono essere interessate dal normale ciclo di prova relativo alla misurazione del CO₂;
- d) le tecnologie innovative non devono:
 - i) essere interessate dalle disposizioni obbligatorie dovute ad ulteriori misure complementari nel rispetto di 10 g CO₂/km di cui all'articolo 1, paragrafo 3; o
 - ii) essere obbligatorie in virtù di altre disposizioni del diritto dell'Unione.

Con effetto dal 1° gennaio 2025, il criterio di cui al primo comma, lettera d), punto i), non si applica nei confronti dei miglioramenti di efficienza dei sistemi di condizionamento d'aria.

⁽¹⁹⁾ Regolamento (CE) n. 1049/2001 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 30 maggio 2001, relativo all'accesso del pubblico ai documenti del Parlamento europeo, del Consiglio e della Commissione (GUL 145 del 31.5.2001, pag. 43).

3. Un fornitore o un costruttore che chiede che una misura sia approvata come tecnologia innovativa o pacchetto tecnologico innovativo, presenta alla Commissione una relazione, comprendente una relazione di verifica effettuata da un organismo indipendente e certificato. Nel caso di una possibile interazione tra la misura e un'altra tecnologia innovativa o un altro pacchetto tecnologico innovativo, già approvati, la relazione fa riferimento a tale interazione e la relazione di verifica valuta in che misura l'interazione modifica la riduzione realizzata da ciascuna misura.
4. La Commissione approva la riduzione realizzata sulla base dei criteri di cui al paragrafo 2.

Articolo 12

Valori reali delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante o di energia

1. La Commissione monitora e valuta la rappresentatività dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante o di energia determinati ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007 rispetto ai valori reali.

Inoltre, la Commissione raccoglie periodicamente dati sul consumo di carburante o di energia e le emissioni di CO₂ reali delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri utilizzando dispositivi di bordo per il monitoraggio del consumo di carburante e/o di energia, a partire dalle autovetture nuove e dai veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2021.

La Commissione provvede affinché il pubblico sia informato dell'evoluzione di tale rappresentatività reale nel tempo.

2. Ai fini di quanto indicato al paragrafo 1, a decorrere dal 1° gennaio 2021 la Commissione provvede affinché i seguenti parametri relativi al consumo di carburante o di energia e alle emissioni di CO₂ reali delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri siano messi a disposizione della Commissione a intervalli regolari, da parte dei costruttori, delle autorità nazionali o tramite il trasferimento diretto dai veicoli, a seconda del caso, dei seguenti dati:

- a) numero di identificazione del veicolo;
- b) carburante e/o energia elettrica consumati;
- c) distanza totale percorsa;
- d) per i veicoli ibridi elettrici a carica esterna, il carburante e l'energia elettrica consumati e la distanza percorsa distribuita per le differenti modalità di guida;
- e) altri parametri necessari a garantire il rispetto degli obblighi di cui al paragrafo 1.

La Commissione tratta i dati pervenuti ai sensi del primo comma per creare una serie di dati aggregati e resi anonimi, anche a livello di costruttore, ai fini del paragrafo 1. I numeri di identificazione dei veicoli sono utilizzati unicamente per le finalità del trattamento dei dati e non sono conservati più a lungo di quanto necessario per dette finalità.

3. Al fine di evitare un aumento del divario rispetto alle emissioni reali, entro il 1° giugno 2023 la Commissione valuta in che modo i dati relativi al consumo di carburante e di energia possano essere utilizzati per garantire che i valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante o di energia del veicolo, determinati ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007, continuino ad essere rappresentativi delle emissioni reali nel tempo per ciascun costruttore.

La Commissione monitora e riferisce annualmente in che modo il divario di cui al primo comma si evolve nel periodo 2021-2026 e, al fine di prevenirne un aumento, valuta nel 2027 la fattibilità di un meccanismo di adeguamento delle emissioni specifiche medie di CO₂ del costruttore a partire dal 2030 e, se del caso, presenta una proposta legislativa per porre in essere un siffatto meccanismo.

4. La Commissione adotta, mediante atti di esecuzione, la procedura dettagliata per la raccolta e il trattamento dei dati di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

Articolo 13

Verifica delle emissioni di CO₂ dei veicoli in servizio

1. I costruttori garantiscono che i valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante registrati nei certificati di conformità corrispondono alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante dei veicoli in servizio come stabilito in conformità del regolamento (UE) 2017/1151.

2. In seguito all'entrata in vigore delle procedure di cui al primo comma del paragrafo 4, le autorità di omologazione verificano, per le famiglie di veicoli di cui sono responsabili ai fini dell'omologazione, sulla base dei campioni di veicoli appropriati e rappresentativi, che i valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante registrati nei certificati di conformità corrispondano alle emissioni di CO₂ e al consumo di carburante dei veicoli in servizio come stabilito a norma del regolamento (UE) 2017/1151, tenendo conto, tra l'altro, dei dati disponibili provenienti dai dispositivi di bordo per il monitoraggio del consumo di carburante e/o di energia.

Le autorità di omologazione verificano inoltre la presenza di eventuali strategie a bordo o relative ai veicoli inclusi nel campione atte a migliorare artificialmente le prestazioni del veicolo nelle prove eseguite ai fini dell'omologazione, utilizzando, tra l'altro, i dati provenienti dai dispositivi di bordo per il monitoraggio del consumo di carburante e/o di energia.

3. Quando si riscontra una mancanza di corrispondenza dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante o la presenza di strategie volte a migliorare artificialmente le prestazioni del veicolo in virtù delle verifiche effettuate a norma del paragrafo 2, l'autorità di omologazione responsabile, oltre ad adottare le misure necessarie di cui al capo XI del regolamento (UE) 2018/858, garantisce la correzione dei certificati di conformità.

4. La Commissione determina, mediante atti di esecuzione, le procedure concernenti l'esecuzione delle verifiche di cui al paragrafo 2 del presente articolo. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2.

Alla Commissione è conferito il potere, prima di adottare gli atti di esecuzione di cui al primo comma del presente paragrafo, di adottare un atto delegato conformemente all'articolo 17 al fine di integrare il presente regolamento stabilendo i principi guida e i criteri per definire le procedure di cui al primo comma del presente paragrafo.

Articolo 14

Adeguamento dei valori M_0 e TM_0

1. I valori M_0 e TM_0 di cui all'allegato I, parti A e B, sono adattati come segue:

- entro il 31 ottobre 2020 il valore M_0 di cui all'allegato I, parte A, punto 4, è adattato alla massa media in ordine di marcia di tutte le autovetture nuove immatricolate nel 2017, 2018 e 2019. Tale nuovo valore M_0 è applicato dal 1° gennaio 2022 fino al 31 dicembre 2024;
- entro il 31 ottobre 2022, il valore M_0 di cui all'allegato I, parte B, punto 4, è adattato alla massa media in ordine di marcia di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2019, 2020 e 2021. Tale nuovo valore M_0 si applica nel 2024;
- entro il 31 ottobre 2022 il valore indicativo TM_0 per il 2025 è determinato come la rispettiva massa media di prova di tutte le nuove autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2021;
- entro il 31 ottobre 2024, e successivamente ogni due anni, il valore TM_0 nell'allegato I, parti A e B, punto 6.2, è adattato alla rispettiva massa media di prova di tutte le autovetture nuove e dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel corso dei due precedenti anni civili, a partire dal 2022 e 2023. Il nuovo valore TM_0 si applica a decorrere dal 1° gennaio dell'anno di calendario successivo alla data dell'adattamento.

2. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17, al fine di integrare il presente regolamento stabilendo le misure di cui al paragrafo 1 del presente articolo.

Articolo 15

Riesame e presentazione di relazioni

1. Nel 2023 la Commissione riesamina in maniera approfondita l'efficacia del presente regolamento e presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione contenente i risultati del riesame.

2. Nella relazione di cui al paragrafo 1, la Commissione tiene conto, tra l'altro, della rappresentatività dei valori delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante o di energia determinati ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007 rispetto ai valori reali; dell'introduzione sul mercato dell'Unione di veicoli a zero e a basse emissioni, in particolare per quanto concerne i veicoli commerciali leggeri; della realizzazione di infrastrutture di ricarica e rifornimento di cui alla

direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁰⁾, compreso il loro finanziamento; del potenziale contributo alla riduzione delle emissioni ricorrendo all'uso di combustibili alternativi sintetici e avanzati prodotti con energie rinnovabili; della riduzione delle emissioni di CO₂ attualmente osservata a livello di parco veicoli esistente; del funzionamento del meccanismo di incentivi per i veicoli a zero e a basse emissioni; dei potenziali effetti della misura transitoria di cui all'allegato I, parte A, punto 6.3; dell'impatto del presente regolamento sui consumatori, in particolare su quelli con redditi bassi e medi; e degli aspetti per agevolare ulteriormente una transizione economicamente sostenibile e socialmente equa verso una mobilità pulita, competitiva e a prezzi accessibili nell'Unione.

In tale relazione, la Commissione individua inoltre un percorso chiaro per ulteriori riduzioni delle emissioni di CO₂ per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri dopo il 2030 al fine di contribuire in misura significativa al conseguimento dell'obiettivo a lungo termine dell'accordo di Parigi.

3. La relazione di cui al paragrafo 2 è accompagnata, se del caso, da una proposta di modifica del presente regolamento, in particolare per quanto concerne la possibile revisione degli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2030, alla luce degli elementi elencati al paragrafo 2, e l'introduzione di obiettivi vincolanti di riduzione delle emissioni a partire dal 2035 e 2040 per le autovetture e i veicoli commerciali leggeri per garantire una trasformazione tempestiva del settore dei trasporti verso il conseguimento di emissioni nette pari a zero in linea con gli obiettivi dell'accordo di Parigi.

4. Nell'ambito del riesame di cui al paragrafo 1 del presente articolo, la Commissione valuta la fattibilità di sviluppare procedure di prova delle emissioni in condizioni reali utilizzando sistemi portatili di misura delle emissioni (PEMS). La Commissione tiene conto della presente valutazione e di quelle effettuate conformemente all'articolo 12 e può, se del caso, procedere ad una revisione delle procedure per la misurazione delle emissioni di CO₂, come indicato ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007. In particolare, la Commissione formula proposte idonee ad adattare le procedure in modo da riflettere adeguatamente le reali emissioni mondiali di CO₂ delle autovetture e dei veicoli commerciali leggeri.

5. Nell'ambito del riesame di cui al paragrafo 1 del presente articolo, la Commissione valuta la possibilità di destinare le entrate provenienti dalle indennità per le emissioni in eccesso a un fondo specifico o a un programma pertinente, con l'obiettivo di garantire una transizione equa verso un'economia neutra dal punto di vista climatico come indicato all'articolo 4, paragrafo 1, dell'accordo di Parigi, in particolare per sostenere la riconversione, la riqualificazione e l'aggiornamento delle altre competenze e la redistribuzione dei lavoratori nel settore automobilistico in tutti gli Stati membri interessati, in particolare nelle regioni e nelle comunità maggiormente interessate dalla transizione. La Commissione presenta, se del caso, una proposta legislativa in tal senso al più tardi entro il 2027.

6. Entro il 31 dicembre 2020 la Commissione riesamina la direttiva 1999/94/CE tenendo conto della necessità di fornire ai consumatori informazioni accurate, valide e comparabili sul consumo di carburante, sulle emissioni di CO₂ e sulle emissioni di inquinanti atmosferici delle autovetture nuove immesse sul mercato, e valuta la possibilità di introdurre un'etichetta relativa al risparmio di carburante e alle emissioni di CO₂ per i veicoli commerciali leggeri nuovi. Il riesame è accompagnato, se del caso, da una proposta legislativa.

7. La Commissione determina, mediante atti di esecuzione, i parametri di correlazione necessari per tener conto di eventuali cambiamenti nella procedura di regolamentazione delle prove per la misurazione delle emissioni specifiche di CO₂ di cui ai regolamenti (CE) n. 715/2007 e (CE) n. 692/2008 e, ove applicabile, al regolamento (UE) 2017/1151. Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 16, paragrafo 2, del presente regolamento.

8. Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 17 al fine di modificare il presente regolamento adeguando le formule di cui all'allegato I, avvalendosi della metodologia adottata conformemente al paragrafo 7 del presente articolo, garantendo nel contempo che i requisiti in materia di riduzione applicabili nell'ambito delle vecchie e delle nuove procedure di prova garantiscano un rigore comparabile per fabbricanti e autoveicoli di diversa utilità.

Articolo 16

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato sui cambiamenti climatici di cui all'articolo 44, paragrafo 1, lettera a), del regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²¹⁾. Esso è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.

⁽²⁰⁾ Direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi (GU L 307 del 28.10.2014, pag. 1).

⁽²¹⁾ Regolamento (UE) 2018/1999 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 dicembre 2018, sulla governance dell'Unione dell'energia e dell'azione per il clima che modifica le direttive (CE) n. 663/2009 e (CE) n. 715/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive 94/22/CE, 98/70/CE, 2009/31/CE, 2009/73/CE, 2010/31/UE, 2012/27/UE e 2013/30/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, le direttive del Consiglio 2009/119/CE e (UE) 2015/652 e che abroga il regolamento (UE) n. 525/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 328 del 21.12.2018, pag. 1).

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.
3. Qualora il comitato non esprima alcun parere, la Commissione non adotta il progetto di atto di esecuzione e si applica l'articolo 5, paragrafo 4, terzo comma, del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 17

Esercizio della delega

1. Il potere di adottare atti delegati è conferito alla Commissione alle condizioni stabilite nel presente articolo.
2. Il potere di adottare atti delegati di cui all'articolo 7, paragrafo 8, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 4, all'articolo 14, paragrafo 2, e all'articolo 15, paragrafo 8, è conferito alla Commissione per un periodo di sei anni a decorrere dal 15 maggio 2019. La Commissione elabora una relazione sulla delega di potere al più tardi nove mesi prima della scadenza del periodo di sei anni. La delega di potere è tacitamente prorogata per periodi di identica durata, a meno che il Parlamento europeo o il Consiglio non si oppongano a tale proroga al più tardi tre mesi prima della scadenza di ciascun periodo.
3. La delega di potere di cui all'articolo 7, paragrafo 8, all'articolo 10, paragrafo 8, all'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, all'articolo 13, paragrafo 4, all'articolo 14, paragrafo 2, e all'articolo 15, paragrafo 8, può essere revocata in qualsiasi momento dal Parlamento europeo o dal Consiglio. La decisione di revoca pone fine alla delega di potere ivi specificata. Gli effetti della decisione decorrono dal giorno successivo alla pubblicazione della decisione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* o da una data successiva ivi specificata. Essa non pregiudica la validità degli atti delegati già in vigore.
4. Prima dell'adozione dell'atto delegato la Commissione consulta gli esperti designati da ciascuno Stato membro nel rispetto dei principi stabiliti nell'accordo interistituzionale «Legiferare meglio» del 13 aprile 2016.
5. Non appena adotta un atto delegato, la Commissione ne dà contestualmente notifica al Parlamento europeo e al Consiglio.
6. L'atto delegato adottato ai sensi dell'articolo 7, paragrafo 8, dell'articolo 10, paragrafo 8, dell'articolo 11, paragrafo 1, quarto comma, dell'articolo 13, paragrafo 4, dell'articolo 14, paragrafo 2, e dell'articolo 15, paragrafo 8, entra in vigore solo se né il Parlamento europeo né il Consiglio hanno sollevato obiezioni entro il termine di due mesi dalla data in cui esso è stato loro notificato, o se, prima della scadenza di tale termine, sia il Parlamento europeo che il Consiglio hanno informato la Commissione che non intendono sollevare obiezioni. Tale termine è prorogato di due mesi su iniziativa del Parlamento europeo o del Consiglio.

Articolo 18

Abrogazione

Il regolamento (CE) n. 443/2009 e il regolamento (UE) n. 510/2011 sono abrogati con effetto dal 1° gennaio 2020.

I riferimenti ai regolamenti abrogati si intendono fatti al presente regolamento e si leggono secondo la tavola di concordanza dell'allegato V.

Articolo 19

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 1° gennaio 2020.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il 17 aprile 2019

Per il Parlamento europeo

Il presidente

A. TAJANI

Per il Consiglio

Il presidente

G. CIAMBA

ALLEGATO I

PARTE A.

OBIETTIVI SPECIFICI PER LE EMISSIONI DELLE AUTOVETTURE

1. Per l'anno civile 2020 le emissioni specifiche di CO₂ per ciascuna autovettura nuova, sono determinate, ai fini dei calcoli di cui al presente punto e al punto 2, con la seguente formula:

$$\text{emissioni specifiche di CO}_2 = 95 + a \cdot (M - M_0)$$

dove:

M = massa in ordine di marcia del veicolo in chilogrammi (kg)

M_0 = 1 379,88

a = 0,0333

2. L'obiettivo specifico per le emissioni di un costruttore nel 2020 è calcolato come la media delle emissioni specifiche di CO₂, determinate conformemente al punto 1, di ciascuna autovettura nuova immatricolata nell'anno civile interessato di cui egli è il costruttore.
3. L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni di un costruttore nel 2021 è calcolato come segue:

$$\text{obiettivo specifico di riferimento per le emissioni WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

dove:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO₂ nel 2020, determinate conformemente all'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151 e calcolate in conformità dell'articolo 4, paragrafo 3, secondo trattino, del presente regolamento senza includere i risparmi di CO₂ derivanti dall'applicazione degli articoli 5 e 11 del presente regolamento;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO₂ nel 2020, determinate conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153 e calcolate in conformità dell'articolo 4, paragrafo 3, secondo trattino, del presente regolamento senza includere i risparmi di CO₂ derivanti dall'applicazione degli articoli 5 e 11 del presente regolamento;

$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$ è l'obiettivo specifico per le emissioni per il 2020 calcolato conformemente ai punti 1 e 2.

4. Per gli anni civili dal 2021 al 2024, l'obiettivo specifico per le emissioni di un costruttore è calcolato come segue:

$$\text{Obiettivo specifico per le emissioni} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a [(M_0 - M_0) - (M_{0,2020} - M_{0,2020})]$$

dove:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$ è l'obiettivo WLTP per le emissioni specifiche di riferimento per il 2021 calcolato conformemente al punto 3;

a è 0,0333;

M_0 è la media della massa in ordine di marcia (M) delle autovetture nuove del costruttore immatricolate nell'anno-obiettivo in questione, in chilogrammi (kg);

M_0 è 1 379,88 nel 2021, e il valore di cui all'articolo 14, paragrafo 1, lettera a), per gli anni 2022, 2023 e 2024;

$M_{0,2020}$ è la media della massa in ordine di marcia (M) delle autovetture nuove del costruttore immatricolate nel 2020, in chilogrammi (kg);

$M_{0,2020}$ è 1 379,88.

5. Per il costruttore che beneficia di una deroga all'obiettivo specifico per le emissioni del 2021 basato sulla procedura NEDC, l'obiettivo in deroga basato sulla WLTP è calcolato come segue:

$$\text{Derogation target}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

dove:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ è il $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ di cui al punto 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ è il $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ di cui al punto 3;

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$ è l'obiettivo in deroga per il 2021 stabilito dalla Commissione in conformità dell'articolo 10.

6. A decorrere dal 1° gennaio 2025, gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE e l'obiettivo specifico per le emissioni di un costruttore sono calcolati come segue:

6.0. Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁

L'obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ è la media, ponderata per il numero delle autovetture nuove immatricolate nel 2021, dei valori di riferimento₂₀₂₁ determinati per ciascun costruttore al quale si applica un obiettivo specifico per le emissioni conformemente al punto 4.

Il valore di riferimento₂₀₂₁ è determinato, per ciascun costruttore, come segue:

$$\text{reference-value}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{measured}} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020, \text{Fleet Target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right) + a(M_{\text{e}2021} - M_{0,2021})$$

dove:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2, \text{misurato}}$ è la media, per ciascun costruttore, delle emissioni di CO₂ misurate (ciclo misto) di ciascuna autovettura nuova immatricolata nel 2020 come determinate e comunicate a norma dell'articolo 7 bis, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153;

$\text{NEDC}_{2020, \text{obiettivo parco veicoli}}$ è 95 g/km;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ è il valore di cui al punto 3;

$M_{\text{e}2021}$ è la media della massa in ordine di marcia delle autovetture nuove del costruttore immatricolate nel 2021, in chilogrammi (kg);

$M_{0,2021}$ è la massa media in ordine di marcia, espressa in chilogrammi (kg) di tutte le autovetture nuove immatricolate nel 2021 dei costruttori a cui si applica un obiettivo specifico per le emissioni conformemente al punto 4;

a è il valore di cui al punto 4;

6.1. Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2025 e il 2030

6.1.1. Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE dal 2025 al 2029

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅ = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ · (1 – fattore di riduzione₂₀₂₅)

dove:

obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ è il valore di cui al punto 6.0;

fattore di riduzione₂₀₂₅ è la riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 4, lettera a).

6.1.2. Obiettivo a livello di parco veicoli dell'UE a partire dal 2030

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ · (1 – fattore di riduzione₂₀₃₀)

dove:

obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ è il valore di cui al punto 6.0;

fattore di riduzione₂₀₃₀ è la riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 5, lettera a).

6.2. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni a partire dal 2025

6.2.1. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni dal 2025 al 2029

L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅ + a₂₀₂₅ · (TM – TM₀)

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅ è il valore determinato conformemente al punto 6.1.1

a₂₀₂₅ è
$$\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$$

dove:

a₂₀₂₁ è la pendenza della retta di regressione lineare determinata applicando il metodo dei minimi quadrati alla massa di prova (variabile indipendente) e alle emissioni di CO₂ specifiche (variabile dipendente) di ogni singola autovettura nuova immatricolata nel 2021;

media delle emissioni₂₀₂₁ è la media delle emissioni di CO₂ specifiche di tutte le autovetture nuove immatricolate nel 2021 dei costruttori per i quali un obiettivo specifico per le emissioni è calcolato conformemente al punto 4;

TM è la massa media di prova in chilogrammi (kg) di tutte le autovetture nuove del costruttore immatricolate nell'anno civile in questione;

TM₀ è il valore in chilogrammi (kg) determinato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d).

6.2.2. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni a partire dal 2030

L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ + a₂₀₃₀ · (TM – TM₀)

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ è il valore determinato conformemente al punto 6.1.2

a₂₀₃₀ è
$$\frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}}$$

dove:

a₂₀₂₁ è il valore di cui al punto 6.2.1;

media delle emissioni₂₀₂₁ è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM₀ è il valore di cui al punto 6.2.1.

6.3. Obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2025

Obiettivo specifico per le emissioni = obiettivo specifico di riferimento per le emissioni · fattore ZLEV

dove:

obiettivo specifico di riferimento per le emissioni è l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni di CO₂ determinato conformemente al punto 6.2.1 per il periodo dal 2025 al 2029 e al punto 6.2.2 dal 2030 in poi;

fattore ZLEV è pari a $(1 + y - x)$, tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a 1,0 nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o 1,0, secondo i casi;

dove:

y è la quota di veicoli a zero e a basse emissioni nel parco di autovetture nuove di un costruttore calcolata come il numero totale dei veicoli nuovi a zero e a basse emissioni, ciascuno dei quali è contato come ZLEV_{specifico} conformemente alla formula seguente, diviso per il numero totale di autovetture nuove immatricolate nel corso dell'anno civile in questione:

$$ZLEV_{specifico} = 1 - \left(\frac{\text{emissioni specifiche di CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right)$$

Per quanto riguarda le autovetture nuove immatricolate negli Stati membri il cui parco veicoli presenta una quota di veicoli a zero e a basse emissioni inferiore al 60 % della media dell'Unione nel 2017 ⁽¹⁾, e meno di 1 000 veicoli nuovi a zero e a basse emissioni immatricolati nel 2017, lo ZLEV_{specifico} fino al 2030 incluso, sarà calcolato conformemente alla formula seguente:

$$ZLEV_{specifico} = \left(1 - \left(\frac{\text{emissioni specifiche di CO}_2 \cdot 0,7}{50} \right) \right) \cdot 1,85$$

Qualora in uno Stato membro la percentuale di veicoli a zero e a basse emissioni presenti nel parco autovetture nuove immatricolate tra il 2025 e il 2030 sia superiore al 5 %, detto Stato membro non può beneficiare dell'applicazione del moltiplicatore pari a 1,85 per gli anni successivi;

x è pari al 15 % negli anni dal 2025 al 2029 e al 35 % dal 2030 in poi.

PARTE B.

OBIETTIVI SPECIFICI PER LE EMISSIONI PER I VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI

1. Per l'anno civile 2020, le emissioni specifiche di CO₂ di ciascun veicolo commerciale leggero nuovo sono determinate, ai fini dei calcoli di cui al presente punto e al punto 2, con la seguente formula:

$$\text{emissioni specifiche di CO}_2 = 147 + a \cdot (M - M_0)$$

dove:

M = massa in ordine di marcia del veicolo in chilogrammi (kg)

M₀ = 1 766,4

a = 0,096

2. L'obiettivo specifico per le emissioni di un costruttore nel 2020 è calcolato come la media delle emissioni specifiche di CO₂ determinate conformemente al punto 1, di ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nell'anno civile interessato di cui egli è il costruttore.

⁽¹⁾ La quota di veicoli a basse e a zero emissioni nel parco di autovetture nuove di uno Stato membro è calcolato dividendo il numero totale di veicoli a basse e a zero emissioni nuovi immatricolati nel 2017 per il numero totale di autovetture nuove immatricolate nel medesimo anno.

3. L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni di un costruttore nel 2021 è calcolato come segue:

$$\text{obiettivo specifico di riferimento per le emissioni WLTP} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2020\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

dove:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO_2 nel 2020, determinate conformemente all'allegato XXI del regolamento (UE) 2017/1151 senza includere i risparmi di CO_2 derivanti dall'applicazione dell'articolo 11 del presente regolamento;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ corrisponde alle emissioni specifiche medie di CO_2 nel 2020, determinate conformemente al regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152 della Commissione senza includere i risparmi di CO_2 derivanti dall'applicazione dell'articolo 11 del presente regolamento;

$\text{NEDC}_{2020\text{target}}$ è l'obiettivo specifico per le emissioni per il 2020 calcolato conformemente ai punti 1 e 2.

4. Per gli anni civili dal 2021 al 2024, l'obiettivo specifico per le emissioni di un costruttore è calcolato come segue:

$$\text{Obiettivo specifico per le emissioni} = \text{WLTP}_{\text{reference target}} + a \cdot [(M_o - M_0) - (M_{o,2020} - M_{0,2020})]$$

dove:

$\text{WLTP}_{\text{reference target}}$ è l'obiettivo specifico WLTP per le emissioni di riferimento per il 2021 calcolato conformemente al punto 3;

a è 0,096;

M_o è la media della massa in ordine di marcia (M) dei nuovi veicoli commerciali leggeri del costruttore immatricolati nell'anno-obiettivo in questione, in chilogrammi (kg);

M_0 è 1 766,4 nel 2020 e, per gli anni 2021, 2022 e 2023, il valore adottato conformemente all'articolo 13, paragrafo 5, del regolamento (UE) n. 510/2011, e per il 2024 il valore adottato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera b), del presente regolamento;

$M_{o,2020}$ è la media della massa in ordine di marcia (M) dei nuovi veicoli commerciali leggeri del costruttore immatricolati nel 2020, in chilogrammi (kg);

$M_{0,2020}$ è 1 766,4.

5. Per il costruttore che beneficia di una deroga all'obiettivo specifico per le emissioni del 2021 basato sulla procedura NEDC, l'obiettivo in deroga basato sulla WLTP è calcolato come segue:

$$\text{Derogation target}_{2021} = \text{WLTP}_{\text{CO}_2} \cdot \left(\frac{\text{NEDC}_{2021\text{target}}}{\text{NEDC}_{\text{CO}_2}} \right)$$

dove:

$\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ è il valore di $\text{WLTP}_{\text{CO}_2}$ di cui al punto 3;

$\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ è il valore di $\text{NEDC}_{\text{CO}_2}$ di cui al punto 3;

$\text{NEDC}_{2021\text{target}}$ è l'obiettivo in deroga per il 2021 stabilito dalla Commissione in conformità dell'articolo 10.

6. A decorrere dal 1° gennaio 2025, gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE e gli obiettivi specifici per le emissioni di un costruttore sono calcolati come segue:

6.0. Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁

L'obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2021, dei valori di riferimento₂₀₂₁ determinati per ciascun costruttore al quale si applica un obiettivo specifico per le emissioni conformemente al punto 4.

Il valore di riferimento₂₀₂₁ è determinato, per ciascun costruttore, come segue:

$$reference-value_{2021} = WLTP_{CO_2, measured} \cdot \left(\frac{NEDC_{2020, Fleet Target}}{NEDC_{CO_2}} \right) + a(M_{e2021} - M_{0,2021})$$

dove:

WLTP_{CO₂, misurato} è la media, per ciascun costruttore, delle emissioni di CO₂ misurate (ciclo misto) di ciascun veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nel 2020, come determinate e comunicate a norma dell'articolo 7 bis, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152;

NEDC_{2020, obiettivo parco veicoli} è 147 g/km;

NEDC_{CO₂} è il valore di cui al punto 3;

M_{e2021} è la media della massa in ordine di marcia dei veicoli commerciali leggeri nuovi del costruttore immatricolati nel 2021, in chilogrammi (kg);

M_{0,2021} è la massa media in ordine di marcia espressa in chilogrammi (kg) di tutti i veicoli commerciali leggeri immatricolati nel 2021 dei costruttori a cui si applica un obiettivo specifico per le emissioni conformemente al punto 4;

a è il valore di cui al punto 4.

6.1. Gli obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE per il 2025 e il 2030

6.1.1. Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE dal 2025 al 2029

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅ = Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ · (1 – fattore di riduzione₂₀₂₅)

dove:

Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ è il valore di cui al punto 6.0;

Fattore di riduzione₂₀₂₅ è la riduzione di cui all'articolo 1, paragrafo 4, lettera b).

6.1.2. Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE a partire dal 2030

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ · (1 – fattore di riduzione₂₀₃₀)

dove:

Obiettivi per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₁ è il valore di cui al punto 6.0;

Fattore di riduzione₂₀₃₀ è la riduzione specificata all'articolo 1, paragrafo 5, lettera b).

6.2. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni a partire dal 2025

6.2.1. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni dal 2025 al 2029

L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅ + α · (TM – TM₀)

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅ è il valore determinato conformemente al punto 6.1.1;

α è pari a a₂₀₂₅ quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è pari o inferiore a TM₀ determinato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), e a a₂₀₂₁ quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è superiore a TM₀ determinato conformemente all'articolo 13, paragrafo 1, lettera d);

dove:

$$a_{2025} \quad \text{è} \quad \frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2025}}{Average \text{ emissions}_{2021}};$$

a_{2021} è la pendenza della retta di regressione lineare determinata applicando il metodo dei minimi quadrati alla massa di prova (variabile indipendente) e alle emissioni di CO₂ specifiche (variabile dipendente) di ogni veicolo commerciale leggero nuovo immatricolato nel 2021;

media delle emissioni₂₀₂₁ è la media delle emissioni di CO₂ specifiche di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel 2021 dei costruttori per i quali un obiettivo specifico per le emissioni è calcolato conformemente al punto 4;

TM è la massa media di prova in chilogrammi (kg) di tutti i veicoli commerciali leggeri nuovi del costruttore immatricolati nell'anno civile in questione;

TM₀ è il valore in chilogrammi (kg) determinato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d).

6.2.2. Obiettivi specifici di riferimento per le emissioni a partire dal 2030

L'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni = Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ + $\alpha \cdot (TM - TM_0)$

dove:

Obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀ è il valore determinato conformemente al punto 6.1.2;

α è pari a a_{2030} quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è pari o inferiore a TM₀ determinato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d), e ad a_{2021} quando la massa di prova media dei veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore è superiore a TM₀ determinato conformemente all'articolo 14, paragrafo 1, lettera d);

dove:

$$a_{2030} \quad \text{è} \quad \frac{a_{2021} \cdot EU \text{ fleet-wide target}_{2030}}{Average \text{ emissions}_{2021}};$$

a_{2021} è il valore di cui al punto 6.2.1;

media delle emissioni₂₀₂₁ è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM è il valore di cui al punto 6.2.1;

TM₀ è il valore di cui al punto 6.2.1.

6.3. Obiettivi specifici per le emissioni a partire dal 2025

6.3.1. Obiettivi specifici per le emissioni dal 2025 al 2029

L'obiettivo specifico per le emissioni = (obiettivo specifico di riferimento per le emissioni — ($\emptyset_{\text{obiettivi}}$ — obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₂₅)] fattore ZLEV

dove:

obiettivo specifico di riferimento per le emissioni è l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni calcolato conformemente al punto 6.2.1;

$\emptyset_{\text{obiettivi}}$ è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri nuovi di ciascun costruttore, di tutti gli obiettivi specifici di riferimento per le emissioni per ciascun costruttore, conformemente al punto 6.2.1;

fattore ZLEV è pari a $(1 + y - x)$, tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a 1,0 nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o 1,0, secondo i casi;

dove:

y è la quota di veicoli a zero e a basse emissioni nel parco di veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore calcolato come il numero totale dei veicoli nuovi a zero e a basse emissioni, ciascuno dei quali è contato come $ZLEV_{specifico}$ conformemente alla formula seguente, diviso per il numero totale di veicoli commerciali leggeri nuovi nel corso dell'anno civile in questione:

$$ZLEV_{specifico} = 1 - \left(\frac{\text{emissioni specifiche di CO}_2}{50} \right)$$

x è pari al 15 %.

6.3.2. Obiettivi specifici per le emissioni dal 2030

L'obiettivo specifico per le emissioni = (obiettivo specifico di riferimento per le emissioni— ($\varnothing_{obiettivi}$ — obiettivo per l'intero parco veicoli dell'UE₂₀₃₀)] fattore ZLEV

dove:

obiettivo specifico di riferimento per le emissioni è l'obiettivo specifico di riferimento per le emissioni calcolato conformemente al punto 6.2.2;

$\varnothing_{obiettivi}$ è la media, ponderata per il numero dei veicoli commerciali leggeri nuovi di ciascun costruttore, di tutti gli obiettivi di specifici riferimento per le emissioni per ciascun costruttore, conformemente al punto 6.2.2;

fattore ZLEV è pari a $(1 + y - x)$, tranne quando tale somma è superiore a 1,05 o inferiore a 1,0 nel qual caso il fattore ZLEV è fissato a 1,05 o 1,0, secondo i casi;

dove:

y è la quota di veicoli a zero e a basse emissioni nel parco di veicoli commerciali leggeri nuovi di un costruttore calcolato come il numero totale dei veicoli a zero e a basse emissioni, ciascuno dei quali è contato come $ZLEV_{specifico}$ conformemente alla formula seguente, diviso per il numero totale di veicoli commerciali leggeri nuovi nel corso dell'anno civile in questione

$$ZLEV_{specifico} = 1 - \left(\frac{\text{emissioni specifiche di CO}_2}{50} \right)$$

x è pari al 30 %.

ALLEGATO II

MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI DELLE AUTOVETTURE NUOVE

PARTE A

Rilevamento dei dati sulle autovetture nuove e determinazione delle informazioni sul monitoraggio delle emissioni di CO₂

1. Gli Stati membri registrano, per ogni anno civile, i seguenti dati dettagliati per ciascuna autovettura nuova immatricolata come veicolo M₁ nel loro territorio:
 - a) costruttore;
 - b) numero di omologazione e relativa estensione;
 - c) tipo, variante e versione (se applicabile);
 - d) marca e nome commerciale;
 - e) categoria di veicolo omologato;
 - f) nuove immatricolazioni totali;
 - g) massa in ordine di marcia;
 - h) emissioni specifiche di CO₂ (NEDC e WLTP);
 - i) impronta: interasse, carreggiata dell'asse sterzante e carreggiata dell'altro asse;
 - j) tipo di carburante e modalità carburante;
 - k) cilindrata;
 - l) consumo elettrico;
 - m) codice per tecnologia innovativa o gruppo di tecnologie innovative e riduzione delle emissioni di CO₂ da esse determinata (NEDC e WLTP);
 - n) potenza netta massima;
 - o) numero di identificazione del veicolo;
 - p) massa di prova WLTP;
 - q) fattori di deviazione e di verifica di cui all'allegato I, punto 3.2.8, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153;
 - r) categoria di veicolo immatricolato;
 - s) numero di identificazione della famiglia di veicoli;
 - t) autonomia elettrica, se applicabile.

Gli Stati membri mettono a disposizione della Commissione, in conformità dell'articolo 7 tutti i dati elencati nel presente punto, nel formato specificato nella parte B, sezione 2.

2. I dati di cui al punto 1 devono essere ricavati dal certificato di conformità dell'autovettura cui si riferiscono. Nel caso di veicoli a doppia alimentazione (benzina-gas), i cui certificati di conformità riportano i valori delle emissioni specifiche di CO₂ sia per la benzina sia per il carburante gas, gli Stati membri utilizzano solo il valore misurato per il gas.
3. Gli Stati membri stabiliscono, per ogni anno civile:
 - a) il numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove oggetto di scheda di omologazione CE;
 - b) il numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove omologate individualmente;
 - c) il numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove soggette a omologazione nazionale in piccole serie.

PARTE B

Formato per la comunicazione dei dati

Per ogni anno, gli Stati membri comunicano i dati di cui al presente allegato, parte A, punti 1 e 3, secondo i formati indicati di seguito:

SEZIONE 1

DATI AGGREGATI RISULTANTI DAL MONITORAGGIO

Stato membro ⁽¹⁾	
Anno	
Numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove oggetto di omologazione CE	
Numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove omologate individualmente	
Numero totale di nuove immatricolazioni di autovetture nuove soggette a omologazione nazionale in piccole serie	

⁽¹⁾ Codici ISO 3166 alpha-2 ad eccezione della Grecia e del Regno Unito i cui codici sono, rispettivamente, «EL» e «UK».

SEZIONE 2

DATI DETTAGLIATI RISULTANTI DAL MONITORAGGIO — PER CIASCUN VEICOLO

Riferimento alla parte A, punto 1	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato
a)	Nome del costruttore secondo la denominazione standard UE
	Nome del costruttore secondo la dichiarazione OEM
	Nome del costruttore nel registro dello Stato membro ⁽¹⁾
b)	Numero di omologazione e relativa estensione
c)	Tipo
	Variante
	Versione
d)	Marca e nome commerciale
e)	Categoria di veicolo omologato
f)	Numero totale di nuove immatricolazioni
g)	Massa in ordine di marcia
h)	Emissioni specifiche di CO ₂ (ciclo misto) Valore NEDC fino al 31 dicembre 2020 ad eccezione per i veicoli che rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 5, per i quali il valore NEDC è determinato fino al 31 dicembre 2022 conformemente all'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1153
	Emissioni specifiche di CO ₂ (ciclo misto) Valore WLTP

Riferimento alla parte A, punto 1	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato
i)	Interasse
	Carreggiata dell'asse sterzante (asse 1)
	Carreggiata dell'altro asse (asse 2)
j)	Tipo di carburante
	Modalità carburante
k)	Cilindrata (cm ³)
l)	Consumo di energia elettrica (Wh/km)
m)	Codice della o delle ecoinnovazioni
	Risparmi totali di emissioni di CO ₂ dovuti alla o alle ecoinnovazioni con procedura NEDC fino al 31 dicembre 2020
	Risparmi totali di emissioni di CO ₂ dovuti alla o alle ecoinnovazioni con WLTP
n)	Potenza massima netta
o)	Numero di identificazione del veicolo
p)	Massa di prova WLTP
q)	Fattore di deviazione De (se disponibile)
	Fattore di verifica (se disponibile)
r)	Categoria di veicolo immatricolato
s)	Numero di identificazione della famiglia di veicoli
t)	Autonomia elettrica, se disponibile

Note:

(¹) Nel caso di omologazione nazionale in piccole serie (*national small series* — NSS) o di omologazione individuale (*individual approval* — IVA), il nome del costruttore è indicato nella colonna «Nome del costruttore nel registro dello Stato membro», mentre nella colonna denominata «Nome costruttore secondo la denominazione standard UE» è indicata una delle seguenti diciture: «AA-NSS» o «AA-IVA», a seconda dei casi.

ALLEGATO III

MONITORAGGIO E COMUNICAZIONE DELLE EMISSIONI DEI VEICOLI COMMERCIALI LEGGERI NUOVI**A. Rilevamento dei dati sui veicoli commerciali leggeri nuovi e determinazione delle informazioni sul monitoraggio delle emissioni di CO₂****1. Dati dettagliati****1.1. Veicoli completi immatricolati come N₁**

Nel caso di veicoli completi con omologazione CE nella categoria N₁, gli Stati membri registrano, per ciascun anno civile, i seguenti dati dettagliati per ciascun veicolo commerciale leggero nuovo in occasione della prima immatricolazione nel loro territorio:

- a) costruttore;
- b) numero di omologazione e relativa estensione;
- c) tipo, variante e versione;
- d) marca;
- e) categoria di veicolo omologato;
- f) categoria di veicolo immatricolato;
- g) emissioni specifiche di CO₂ (NEDC e WLTP);
- h) massa in ordine di marcia;
- i) massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile;
- j) impronta: interasse, carreggiata dell'asse sterzante e carreggiata dell'altro asse;
- k) tipo di carburante e modalità carburante;
- l) cilindrata;
- m) consumo elettrico;
- n) codice per tecnologia innovativa o gruppo di tecnologie innovative e riduzione delle emissioni di CO₂ da esse determinata (NEDC e WLTP);
- o) numero di identificazione del veicolo;
- p) massa di prova WLTP;
- q) fattori di deviazione e di verifica di cui all'allegato I, punto 3.2.8, del regolamento di esecuzione (UE) 2017/1152;
- r) numero di identificazione della famiglia di veicoli, determinato in conformità dell'allegato XXI, punto 5.0, del regolamento (UE) 2017/1151;
- s) autonomia elettrica, se applicabile.

Gli Stati membri mettono a disposizione della Commissione, in conformità dell'articolo 7, tutti i dati elencati nel presente punto, nel formato specificato nella parte C, sezione 2, del presente allegato.

1.2. Veicoli omologati con un sistema a più fasi e immatricolati come veicoli di categoria N₁

Nel caso di veicoli omologati con un sistema a più fasi (in appresso, «veicoli omologati in più fasi») e immatricolati come veicoli di categoria N₁, gli Stati membri, per ciascun anno civile, registrano i seguenti dati dettagliati per quanto riguarda:

- a) il veicolo di base (incompleto): i dati di cui alle lettere a), b), c), d), e), g), h), i), n) e o), del punto 1.1, o, in alternativa ai dati specificati nelle lettere h) e i), la massa aggiunta standard fornita nel quadro delle informazioni relative all'omologazione di cui alla direttiva 2007/46/CE, allegato I, punto 2.17.2;
- b) il veicolo di base (completo): i dati di cui alle lettere a), b), c), d), e), g), h), i), n) e o) del punto 1.1;
- c) il veicolo completato: i dati di cui alle lettere a), f), g), h), j), k), l), m) e o) del punto 1.1.

Qualora uno dei dati di cui alle lettere a) e b) del primo comma non possa essere fornito per il veicolo di base, lo Stato membro fornisce i dati relativi al veicolo completato.

Per i veicoli completati di categoria N1 va usato il formato stabilito al punto 2 della parte C.

Il numero di identificazione del veicolo di cui alla lettera o) del punto 1.1 non è reso pubblico.

2. I dati di cui al punto 1 devono essere ricavati dal certificato di conformità. Nel caso di veicoli a doppia alimentazione (benzina-gas), i cui certificati di conformità riportano i valori delle emissioni specifiche di CO₂ sia per la benzina sia per il carburante gas, gli Stati membri utilizzano solo il valore misurato per il gas.
3. Gli Stati membri stabiliscono, per ogni anno civile:
 - a) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione CE;
 - b) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione in più fasi, se disponibile;
 - c) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione individuale;
 - d) il numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi soggetti a omologazione nazionale di piccole serie.

B. Metodologia per accertare i dati di monitoraggio delle emissioni di CO₂ prodotte dai veicoli commerciali leggeri nuovi

I dati di monitoraggio che gli Stati membri sono tenuti a determinare ai sensi della parte A, punti 1 e 3, sono ricavati secondo il metodo descritto nella presente parte.

1. Numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati

Gli Stati membri determinano il numero di veicoli commerciali leggeri nuovi immatricolati nel loro territorio nell'anno di monitoraggio interessato, suddiviso in veicoli soggetti a omologazione CE, omologazioni individuali e omologazioni nazionali di piccole serie nonché, se disponibile, soggetti a omologazione in più fasi.

2. Veicoli completati

Nel caso di veicoli costruiti in più fasi, le emissioni specifiche di CO₂ dei veicoli completati sono attribuite al costruttore del veicolo di base.

Onde garantire la rappresentatività dei valori delle emissioni di CO₂, dell'efficienza energetica del combustibile e della massa dei veicoli completati, senza imporre un onere eccessivo al costruttore del veicolo di base, la Commissione definisce una procedura di monitoraggio specifica e ove opportuno apporta le necessarie modifiche alla pertinente normativa in materia di omologazione.

Sebbene per il calcolo dell'obiettivo per il 2020 conformemente all'allegato I, parte B, punto 2, la massa aggiunta standard vada ripresa dalla parte C del presente allegato, laddove tale valore relativo alla massa non possa essere determinato, ai fini del calcolo in via provvisoria dell'obiettivo specifico per le emissioni di cui all'articolo 7, paragrafo 4, è possibile utilizzare la massa in ordine di marcia del veicolo completato.

Se il veicolo di base è un veicolo completo, ai fini del calcolo dell'obiettivo specifico per le emissioni è utilizzata la massa in ordine di marcia di tale veicolo. Tuttavia, qualora tale valore relativo alla massa non possa essere determinato, ai fini del calcolo in via provvisoria dell'obiettivo specifico per le emissioni è possibile utilizzare la massa in ordine di marcia del veicolo completato.

C. Formati per la comunicazione di dati

Per ogni anno, gli Stati membri comunicano i dati di cui al presente allegato, parte A, punti 1 e 3, secondo il formato indicato di seguito:

Sezione 1

Dati aggregati risultanti dal monitoraggio

Stato membro ⁽¹⁾	
Anno	
Numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione CE	
Numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi omologati individualmente	
Numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi soggetti a omologazione nazionale di piccole serie	
Numero totale di nuove immatricolazioni di veicoli commerciali leggeri nuovi oggetto di omologazione in più fasi (se disponibile)	

⁽¹⁾ Codici ISO 3166 alpha-2 ad eccezione della Grecia e del Regno Unito i cui codici sono, rispettivamente, «EL» e «UK».

Sezione 2

Dati dettagliati risultanti dal monitoraggio — per ciascun veicolo

Riferimento alla parte A, punto 1.1	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato ⁽¹⁾
a)	Nome del costruttore secondo la denominazione standard UE ⁽²⁾
	Nome del costruttore secondo la dichiarazione OEM VEICOLO COMPLETO/VEICOLO DI BASE ⁽³⁾
	Nome del costruttore secondo la dichiarazione OEM VEICOLO COMPLETATO ⁽³⁾
	Nome del costruttore nel registro dello Stato membro ⁽²⁾
b)	Numero di omologazione e relativa estensione
c)	Tipo
	Variante
	Versione
d)	Marca
e)	Categoria di veicolo omologato
f)	Categoria di veicolo immatricolato
g)	Emissioni specifiche di CO ₂ (ciclo misto) Valore NEDC fino al 31 dicembre 2020
	Emissioni specifiche di CO ₂ (ciclo misto) Valore WLTP

Riferimento alla parte A, punto 1.1	Dati dettagliati per ciascun veicolo immatricolato ⁽¹⁾
h)	Massa in ordine di marcia VEICOLO DI BASE
	Massa in ordine di marcia VEICOLO COMPLETATO/VEICOLO COMPLETO
i) ⁽⁴⁾	Massa massima a pieno carico tecnicamente ammissibile
j)	Interasse
	Larghezza dell'asse sterzante (asse 1)
	Larghezza dell'altro asse (asse 2)
k)	Tipo di carburante
	Modalità carburante
l)	Cilindrata (cm ³)
m)	Consumo di energia elettrica (Wh/km)
n)	Codice della o delle ecoinnovazioni
	Risparmi totali di emissioni di CO ₂ dovuti alla o alle ecoinnovazioni con procedura NEDC fino al 31 dicembre 2020
	Risparmi totali di emissioni di CO ₂ dovuti alla o alle ecoinnovazioni con WLTP
o)	Numero di identificazione del veicolo
p)	Massa di prova WLTP
q)	Fattore di deviazione De (se disponibile)
	Fattore di verifica (se disponibile)
r)	Numero di identificazione della famiglia di veicoli
s)	Autonomia elettrica, se disponibile
Direttiva 2007/46/CE, allegato I, punto 2.17.2 ⁽⁵⁾	Massa aggiunta standard (se applicabile in caso di veicoli omologati in più fasi)

Note:

- ⁽¹⁾ Qualora, per i veicoli omologati in più fasi, non possano essere forniti dati relativi al veicolo di base, lo Stato membro fornisce come minimo i dati del veicolo completato in questo formato.
- ⁽²⁾ Nel caso di omologazione nazionale in piccole serie (national small series — NSS) o di omologazione individuale (individual approval — IVA), il nome del costruttore è indicato nella colonna «Nome del costruttore nel registro dello Stato membro», mentre nella colonna denominata «Nome costruttore secondo la denominazione standard UE» è indicata una delle seguenti diciture: «AA-NSS» o «AA-IVA», a seconda dei casi.
- ⁽³⁾ Nel caso di veicoli omologati in più fasi è indicato il costruttore del veicolo di base (incompleto/completo). Se il costruttore del veicolo base non è disponibile, è indicato solo il costruttore del veicolo completato.
- ⁽⁴⁾ Nel caso di veicoli omologati in più fasi è indicata la massa massima a carico tecnicamente ammissibile del veicolo di base.
- ⁽⁵⁾ Nel caso di veicoli omologati in più fasi, la massa in ordine di marcia e la massa massima a carico tecnicamente ammissibile del veicolo di base possono essere sostituite dalla massa aggiunta standard specificata nelle informazioni relative all'omologazione conformemente alla direttiva 2007/46/CE, allegato I, punto 2.17.2.

ALLEGATO IV

REGOLAMENTI ABROGATI ED ELENCO DELLE RISPETTIVE MODIFICHE

Regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1).
Regolamento (UE) n. 397/2013 della Commissione	(GU L 120 dell'1.5.2013, pag. 4).
Regolamento (UE) n. 333/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 103 del 5.4.2014, pag. 15).
Regolamento delegato (UE) 2015/6 della Commissione	(GU L 3 del 7.1.2015, pag. 1).
Regolamento delegato (UE) 2017/1502 della Commissione	(GU L 221 del 26.8.2017, pag. 4).
Regolamento delegato (UE) 2018/649 della Commissione	(GU L 108 del 27.4.2018, pag. 14).
Regolamento (UE) n. 510/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 145 del 31.5.2011, pag. 1).
Regolamento delegato (UE) n. 205/2012 della Commissione	(GU L 72 del 10.3.2012, pag. 2).
Regolamento (UE) n. 253/2014 del Parlamento europeo e del Consiglio	(GU L 84 del 20.3.2014, pag. 38).
Regolamento delegato (UE) n. 404/2014 della Commissione	(GU L 121 del 24.4.2014, pag. 1).
Regolamento delegato (UE) 2017/748 della Commissione	(GU L 113 del 29.4.2017, pag. 9).
Regolamento delegato (UE) 2017/1499 della Commissione	(GU L 219 del 25.8.2017, pag. 1).

ALLEGATO V

TAVOLA DI CONCORDANZA

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
Articolo 1, primo comma	Articolo 1, paragrafo 1	Articolo 1, paragrafo 1
Articolo 1, secondo comma	Articolo 1, paragrafo 2	Articolo 1, paragrafo 2
Articolo 1, terzo comma	—	Articolo 1, paragrafo 3
—	—	Articolo 1, paragrafo 4
—	—	Articolo 1, paragrafo 5
—	—	Articolo 1, paragrafo 6
—	—	Articolo 1, paragrafo 7
Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafo 1	Articolo 2, paragrafo 1
Articolo 2, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 2	Articolo 2, paragrafo 2
Articolo 2, paragrafo 3	Articolo 2, paragrafo 3	Articolo 2, paragrafo 3
Articolo 2, paragrafo 4	Articolo 2, paragrafo 4	Articolo 2, paragrafo 4
Articolo 3, paragrafo 1, frase introduttiva	Articolo 3, paragrafo 1, frase introduttiva	Articolo 3, paragrafo 1, frase introduttiva
Articolo 3, paragrafo 1, lettere a) e b)	Articolo 3, paragrafo 1, lettere a) e b)	Articolo 3, paragrafo 1, lettere a) e b)
—	Articolo 3, paragrafo 1, lettere c), d) ed e)	Articolo 3, paragrafo 1, lettere c), d) ed e)
Articolo 3, paragrafo 1, lettere c) e d)	Articolo 3, paragrafo 1, lettere f) e g)	Articolo 3, paragrafo 1, lettere f) e g)
Articolo 3, paragrafo 1, lettera f)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera h)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera h)
Articolo 3, paragrafo 1, lettera e)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera j)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera i)
Articolo 3, paragrafo 1, lettera g)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera i)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera j)
—	—	Articolo 3, paragrafo 1, lettere k), l) e m)
	Articolo 3, paragrafo 1, lettera k)	Articolo 3, paragrafo 1, lettera n)
Articolo 3, paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 2	Articolo 3, paragrafo 2
Articolo 4, primo comma	Articolo 4, primo comma	Articolo 4, paragrafo 1, frase introduttiva e lettere a) e b)
—	—	Articolo 4, paragrafo 1, lettera c)
—	Articolo 4, secondo comma	Articolo 4, paragrafo 2
Articolo 4, secondo comma	Articolo 4, terzo comma	Articolo 4, paragrafo 3
Articolo 5	Articolo 5	—
Articolo 5 bis	—	Articolo 5
Articolo 6	Articolo 6	—
Articolo 7, paragrafo 1	Articolo 7, paragrafo 1	Articolo 6, paragrafo 1
Articolo 7, paragrafo 2, lettere a), b) e c)	Articolo 7, paragrafo 2, lettere a), b) e c)	Articolo 6, paragrafo 2, lettere a), b) e c)
—	—	Articolo 6, paragrafo 2, lettera d)
Articolo 7, paragrafo 3	Articolo 7, paragrafo 3	Articolo 6, paragrafo 3
Articolo 7, paragrafo 4	Articolo 7, paragrafo 4	Articolo 6, paragrafo 4
Articolo 7, paragrafo 5	Articolo 7, paragrafo 5	Articolo 6, paragrafo 5
Articolo 7, paragrafo 6	Articolo 7, paragrafo 6	Articolo 6, paragrafo 6

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
Articolo 7, paragrafo 7	Articolo 7, paragrafo 7	Articolo 6, paragrafo 7
Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 8, paragrafo 1	Articolo 7, paragrafo 1
Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 8, paragrafo 2	Articolo 7, paragrafo 2
Articolo 8, paragrafo 3	Articolo 8, paragrafo 3	Articolo 7, paragrafo 3
Articolo 8, paragrafo 4, primo e secondo comma	Articolo 8, paragrafo 4, primo e secondo comma	Articolo 7, paragrafo 4, primo e secondo comma
Articolo 8, paragrafo 4, terzo comma	Articolo 8, paragrafo 4, primo comma	Articolo 7, paragrafo 4, terzo comma
Articolo 8, paragrafo 5, terzo comma	Articolo 8, paragrafo 5	Articolo 7, paragrafo 5, terzo comma
Articolo 8, paragrafo 5, terzo comma	Articolo 8, paragrafo 6	Articolo 7, paragrafo 5, secondo comma
Articolo 8, paragrafo 6	Articolo 8, paragrafo 7	—
Articolo 8, paragrafo 7	Articolo 8, paragrafo 8	Articolo 7, paragrafo 6, primo comma
—	—	Articolo 7, paragrafo 6, secondo comma
Articolo 8, paragrafo 8	—	—
Articolo 8, paragrafo 9, primo comma	Articolo 8, paragrafo 9, primo comma	Articolo 7, paragrafo 7
Articolo 8, paragrafo 9, secondo comma	Articolo 8, paragrafo 9, secondo comma	Articolo 7, paragrafo 8
—	—	Articolo 7, paragrafo 9
—	—	Articolo 7, paragrafo 10
—	Articolo 8, paragrafo 10	Articolo 7, paragrafo 11
Articolo 9, paragrafo 1	Articolo 9, paragrafo 1	Articolo 8, paragrafo 1
Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, frase introduttiva	Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, frase introduttiva	Articolo 8, paragrafo 2, primo comma, prima parte
Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, lettera a)	Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, lettera a)	—
Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, lettera b)	Articolo 9, paragrafo 2, primo comma, lettera b)	Articolo 8, paragrafo 2, primo comma, seconda parte
Articolo 9, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 9, paragrafo 2, secondo comma	Articolo 8, paragrafo 2, secondo comma
Articolo 9, paragrafo 3	Articolo 9, paragrafo 3	Articolo 8, paragrafo 3
Articolo 9, paragrafo 4	Articolo 9, paragrafo 4	Articolo 8, paragrafo 4
Articolo 10, paragrafo 1, frase introduttiva	Articolo 10, paragrafo 1, frase introduttiva	Articolo 9, paragrafo 1, frase introduttiva
Articolo 10, paragrafo 1, lettere da a) a e)	Articolo 10, paragrafo 1, lettere da a) a e)	Articolo 9, paragrafo 1, lettere da a) a e)
—	—	Articolo 9, paragrafo 1, lettera f)
Articolo 10, paragrafo 2	Articolo 10, paragrafo 2	Articolo 9, paragrafo 2
—	—	Articolo 9, paragrafo 3
Articolo 11, paragrafo 1	Articolo 11, paragrafo 1	Articolo 10, paragrafo 1
Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 11, paragrafo 2	Articolo 10, paragrafo 2
Articolo 11, paragrafo 3	Articolo 11, paragrafo 3	Articolo 10, paragrafo 3, primo comma
—	—	Articolo 10, paragrafo 3, secondo comma
Articolo 11, paragrafo 4, primo comma	—	Articolo 10, paragrafo 4, primo comma

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
Articolo 11, paragrafo 4, secondo comma, frase introduttiva	—	Articolo 10, paragrafo 4, secondo comma, frase introduttiva
Articolo 11, paragrafo 4, secondo comma, lettera a)	—	Articolo 10, paragrafo 4, secondo comma, lettera a)
Articolo 11, paragrafo 4, secondo comma, lettera b)	—	—
Articolo 11, paragrafo 4, secondo comma, lettera c)	—	Articolo 10, paragrafo 4, secondo comma, lettera b)
—	—	Articolo 10, paragrafo 4, secondo comma, lettera c)
Articolo 11, paragrafo 4, terzo e quarto comma	—	Articolo 10, paragrafo 4, terzo e quarto comma
Articolo 11, paragrafo 5	Articolo 11, paragrafo 4	Articolo 10, paragrafo 5
Articolo 11, paragrafo 6	Articolo 11, paragrafo 5	Articolo 10, paragrafo 6
Articolo 11, paragrafo 7	Articolo 11, paragrafo 6	Articolo 10, paragrafo 7
Articolo 11, paragrafo 8	Articolo 11, paragrafo 7	Articolo 10, paragrafo 8
Articolo 11, paragrafo 9	Articolo 11, paragrafo 8	Articolo 10, paragrafo 9
Articolo 12, paragrafo 1, primo comma	Articolo 12, paragrafo 1, primo comma	Articolo 11, paragrafo 1, primo comma
Articolo 12, paragrafo 1, secondo comma	—	Articolo 11, paragrafo 1, secondo comma
Articolo 12, paragrafo 1, terzo comma	Articolo 12, paragrafo 1, secondo comma	Articolo 11, paragrafo 1, terzo comma
—	—	Articolo 11, paragrafo 1, quarto comma
Articolo 12, paragrafo 2	Articolo 12, paragrafo 2	Articolo 11, paragrafo 2, parte introduttiva, lettere a), b) e c), e lettera d), prima parte
—	—	Articolo 11, paragrafo 2, parte introduttiva, lettera d), ultima parte
Articolo 12, paragrafo 3	Articolo 12, paragrafo 3	Articolo 11, paragrafo 3
Articolo 12, paragrafo 4	Articolo 12, paragrafo 4	Articolo 11, paragrafo 4
—	—	Articolo 12
—	—	Articolo 13
Articolo 13, paragrafo 1	—	—
—	Articolo 13, paragrafo 1	—
—	—	Articolo 14, titolo
—	—	Articolo 14, paragrafo 1, primo comma, frase introduttiva
Articolo 13, paragrafo 2, primo e secondo comma	—	Articolo 14, paragrafo 1, lettera a)
—	Articolo 13, paragrafo 5	Articolo 14, paragrafo 1, lettera b)
		Articolo 14, paragrafo 1, lettere c) e d)

Regolamento (CE) n. 443/2009	Regolamento (UE) n. 510/2011	Presente regolamento
Articolo 13, paragrafo 2, terzo comma	Articolo 13, paragrafo 5	Articolo 14, paragrafo 2
—	—	Articolo 15, paragrafo 1
—	—	Articolo 15, paragrafo 2
—	—	Articolo 15, paragrafo 3
—	Articolo 13, paragrafo 2	—
—	—	Articolo 15, paragrafo 4, prima parte
Articolo 13, paragrafo 3	Articolo 13, paragrafo 6, primo comma	Articolo 15, paragrafo 4, seconda parte
—	Articolo 13, paragrafo 4	—
Articolo 13, paragrafo 4	Articolo 13, paragrafo 6, secondo comma	—
Articolo 13, paragrafo 5	—	—
Articolo 13, paragrafo 6	Articolo 13, paragrafo 3	—
—	—	Articolo 15, paragrafo 5
—	—	Articolo 15, paragrafo 6
Articolo 13, paragrafo 7, primo comma	Articolo 13, paragrafo 6, terzo comma	Articolo 15, paragrafo 7
Articolo 13, paragrafo 7, secondo comma	Articolo 13, paragrafo 6, quarto comma	Articolo 15, paragrafo 8
Articolo 14, paragrafo 1	Articolo 14, paragrafo 1	Articolo 16, paragrafo 1
Articolo 14, paragrafo 2	Articolo 14, paragrafo 2	Articolo 16, paragrafo 2
Articolo 14, paragrafo 3	Articolo 14, paragrafo 2 <i>bis</i>	Articolo 16, paragrafo 3
Articolo 14 <i>bis</i> , paragrafo 1	Articolo 15, paragrafo 3	Articolo 17, paragrafo 1
Articolo 14 <i>bis</i> , paragrafo 2	Articolo 15, paragrafo 1	Articolo 17, paragrafo 2
Articolo 14 <i>bis</i> , paragrafo 3	Articolo 16	Articolo 17, paragrafo 3
Articolo 14 <i>bis</i> , paragrafo 4	Articolo 15, paragrafo 2	Articolo 17, paragrafo 4
Articolo 14 <i>bis</i> , paragrafo 5	Articolo 17	Articolo 17, paragrafo 5
Articolo 15	—	—
—	—	Articolo 18
Articolo 16	Articolo 18	Articolo 19
Allegato I	—	Allegato I, parte A, punti da 1 a 5
—	—	Allegato I, parte A, punto 6
—	Allegato I	Allegato I, parte B, punti da 1 a 5
—	—	Allegato I, parte B, punto 6
Allegato II, parte A	—	Allegato II, parte A
Allegato II, parte B	—	—
Allegato II, parte C	—	Allegato II, parte B
—	Allegato II	Allegato III
—	—	Allegato IV
—	—	Allegato V

REGOLAMENTO (UE) 2019/632 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO**del 17 aprile 2019****che modifica il regolamento (UE) n. 952/2013 al fine di prorogare l'uso transitorio di mezzi diversi dai procedimenti informatici previsti dal codice doganale dell'Unione**

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 33 e l'articolo 207,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽¹⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Ai sensi del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione ⁽²⁾ («codice»), tutti gli scambi di informazioni tra le autorità doganali e tra gli operatori economici e le autorità doganali, nonché l'archiviazione di tali informazioni, devono essere effettuati utilizzando procedimenti informatici.
- (2) Tuttavia, il codice consente l'utilizzo di mezzi di scambio e archiviazione delle informazioni diversi dai procedimenti informatici di cui all'articolo 6, paragrafo 1 del codice per un periodo transitorio, qualora i sistemi elettronici necessari per l'applicazione delle disposizioni del codice non siano ancora operativi. Tale periodo transitorio deve concludersi al più tardi il 31 dicembre 2020.
- (3) Conformemente al codice, gli Stati membri sono tenuti a collaborare con la Commissione al fine di sviluppare, tenere aggiornati ed utilizzare sistemi elettronici per lo scambio e l'archiviazione delle informazioni doganali, mentre la Commissione è tenuta ad elaborare un programma di lavoro relativo allo sviluppo e all'utilizzazione dei sistemi elettronici.
- (4) Il programma di lavoro è stato stabilito dalla decisione di esecuzione (UE) 2016/578 della Commissione ⁽³⁾. Esso contiene un elenco di 17 sistemi elettronici che devono essere messi a punto per l'applicazione del codice, unicamente dagli Stati membri (nel caso di sistemi che saranno gestiti a livello nazionale – «sistemi nazionali») oppure dagli Stati membri in stretta collaborazione con la Commissione (nel caso dei sistemi a livello di Unione, alcuni dei quali sono costituiti sia da componenti dell'Unione che da componenti nazionali – «sistemi transeuropei»).
- (5) Il programma di lavoro stabilisce il calendario per l'attuazione di tali sistemi nazionali e transeuropei.
- (6) Il passaggio all'utilizzo esclusivo di sistemi elettronici per le interazioni tra gli operatori economici e le autorità doganali, nonché tra autorità doganali, consentirà alle semplificazioni previste nel codice di essere pienamente efficaci, con un conseguente miglioramento dello scambio di informazioni tra soggetti interessati, una maggiore efficacia della registrazione dell'arrivo, del transito e dell'uscita delle merci, uno sdoganamento centralizzato e controlli doganali armonizzati sull'intero territorio doganale dell'Unione, riducendo in tal modo i costi amministrativi, la burocrazia, gli errori e le frodi nelle dichiarazioni doganali e la scelta opportunistica del punto di importazione.
- (7) La messa a punto di sistemi elettronici impone alla Commissione e agli Stati membri di armonizzare i dati sulla base di modelli accettati a livello internazionale, come previsto dal codice, di effettuare investimenti, sia in termini finanziari che di tempo e, in determinati casi, di riprogrammare completamente gli attuali sistemi

⁽¹⁾ Posizione del Parlamento europeo del 13 marzo 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 9 aprile 2019.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 9 ottobre 2013, che istituisce il codice doganale dell'Unione (GUL 269 del 10.10.2013, pag. 1).

⁽³⁾ Decisione di esecuzione (UE) 2016/578 della Commissione, dell'11 aprile 2016, che stabilisce il programma di lavoro relativo allo sviluppo e all'utilizzazione dei sistemi elettronici previsti dal codice doganale dell'Unione (GUL 99 del 15.4.2016, pag. 6).

elettronici. Gli Stati membri hanno programmato lo sviluppo di tali sistemi elettronici in maniera diversa, con conseguenti sfasamenti nei tempi di attivazione di tali sistemi attraverso l'Unione. Poiché i sistemi elettronici sono strettamente interconnessi, è importante attivarli nel giusto ordine. Ritardi nello sviluppo di un sistema comportano quindi inevitabilmente ritardi nello sviluppo degli altri sistemi. Il codice (che fissa al 31 dicembre 2020 il termine ultimo per l'applicazione delle misure transitorie) è stato adottato nel 2013, ma le norme integrative e di attuazione dello stesso, vale a dire il regolamento delegato (UE) 2015/2446 della Commissione ⁽⁴⁾, il regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione ⁽⁵⁾ e il regolamento delegato (UE) 2016/341 della Commissione ⁽⁶⁾, sono state pubblicate solamente nel 2015 e nel 2016. Ciò ha causato un ritardo nella definizione delle specifiche funzionali e tecniche necessarie per la messa a punto dei sistemi elettronici.

- (8) Sebbene l'articolo 278 del codice fissi l'unico termine del 31 dicembre 2020 per l'attivazione di tutti i sistemi di cui al medesimo articolo, e nonostante gli sforzi compiuti dall'Unione e da alcuni Stati membri, a livello finanziario ed operativo, per completare i lavori entro il termine stabilito, è risultato evidente che alcuni sistemi potranno essere attivati soltanto parzialmente entro tale data. Ciò significa che alcuni sistemi preesistenti dovranno continuare ad essere utilizzati oltre tale data. In assenza di modifiche legislative che proroghino tale termine, le imprese e le autorità doganali non saranno in grado di espletare le loro mansioni e di ottemperare ai loro obblighi giuridici per quanto riguarda le operazioni doganali.
- (9) I lavori dovrebbero proseguire dopo il 31 dicembre 2020 su tre gruppi di sistemi. Il primo gruppo è costituito dai sistemi elettronici nazionali interessati dalla notifica dell'arrivo, dalla presentazione, dalle dichiarazioni di stoccaggio temporaneo e dalle dichiarazioni doganali per le merci introdotte nel territorio doganale dell'Unione (comprese le procedure speciali, ad eccezione del perfezionamento passivo), che devono essere aggiornati o costruiti al fine di tener conto di talune prescrizioni del codice, come l'armonizzazione dei requisiti sui dati da introdurre in tali sistemi. Il secondo gruppo è costituito da sistemi elettronici esistenti che devono essere migliorati per tener conto di talune prescrizioni del codice, come l'armonizzazione dei requisiti sui dati da introdurre nei sistemi. Questo gruppo è costituito da tre sistemi transeuropei (il sistema che gestisce le dichiarazioni sommarie di entrata, il sistema che si occupa del transito esterno e interno, e il sistema che gestisce le merci portate fuori dal territorio doganale dell'Unione) e dal sistema nazionale per le esportazioni (compresa la componente relativa alle esportazioni del sistema nazionale dei regimi speciali). Il terzo gruppo è costituito da tre nuovi sistemi elettronici transeuropei (i sistemi riguardanti le garanzie per le obbligazioni doganali potenziali o esistenti, la posizione doganale delle merci, e lo sdoganamento centralizzato). La Commissione, in collaborazione con gli Stati membri, ha predisposto un calendario dettagliato per consentire l'attivazione di tali sistemi entro la fine del 2025.
- (10) In linea con la nuova programmazione per lo sviluppo dei sistemi elettronici, il periodo previsto dal codice, durante il quale i mezzi di scambio e archiviazione delle informazioni diversi dai procedimenti informatici di cui all'articolo 6, paragrafo 1, del codice possono essere utilizzati su base transitoria, dovrebbe essere prorogato fino al 2022 per quanto riguarda il primo gruppo e al 2025 per quanto riguarda il secondo e il terzo dei gruppi di sistemi elettronici.
- (11) Per quanto riguarda gli altri sistemi da mettere a punto ai fini dell'applicazione del codice, il termine ultimo generale del 31 dicembre 2020 per l'utilizzo di mezzi di scambio e di archiviazione delle informazioni diversi dai procedimenti informatici di cui all'articolo 6, paragrafo 1, del codice dovrebbe continuare ad applicarsi.
- (12) Al fine di consentire al Parlamento europeo e al Consiglio di monitorare l'attivazione di tutti i sistemi elettronici necessari per l'applicazione delle disposizioni del codice di cui all'articolo 278 del codice, è opportuno che la Commissione riferisca periodicamente in merito ai progressi compiuti e al conseguimento degli obiettivi intermedi entro i termini previsti. Gli Stati membri dovrebbero fornire alla Commissione opportune informazioni a tal fine due volte all'anno. Una volta operativi tutti i sistemi elettronici, la Commissione dovrebbe valutare se tali sistemi siano idonei allo scopo mediante un controllo di idoneità da avviare entro un anno a decorrere dal primo giorno in cui tali sistemi sono diventati tutti operativi.
- (13) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il codice,

⁽⁴⁾ Regolamento delegato (UE) 2015/2446 della Commissione, del 28 luglio 2015, che integra il regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio in relazione alle modalità che specificano alcune disposizioni del codice doganale dell'Unione (GUL 343 del 29.12.2015, pag. 1).

⁽⁵⁾ Regolamento di esecuzione (UE) 2015/2447 della Commissione, del 24 novembre 2015, recante modalità di applicazione di talune disposizioni del regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce il codice doganale dell'Unione (GUL 343 del 29.12.2015, pag. 558).

⁽⁶⁾ Regolamento delegato (UE) 2016/341 della Commissione, del 17 dicembre 2015, che integra il regolamento (UE) n. 952/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme transitorie relative a talune disposizioni del codice doganale dell'Unione nei casi in cui i pertinenti sistemi elettronici non sono ancora operativi e che modifica il regolamento delegato (UE) 2015/2446 della Commissione (GUL 69 del 15.3.2016, pag. 1).

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Modifiche del regolamento (UE) n. 952/2013

Il regolamento (UE) n. 952/2013 è così modificato:

1) L'articolo 278 è sostituito dal seguente:

«Articolo 278

Misure transitorie

1. Al più tardi fino al 31 dicembre 2020, mezzi di scambio e di archiviazione delle informazioni diversi dai procedimenti informatici di cui all'articolo 6, paragrafo 1, possono essere utilizzati su base transitoria se i sistemi elettronici necessari per l'applicazione delle disposizioni del codice diversi da quelli contemplati ai paragrafi 2 e 3 del presente articolo non sono ancora operativi.

2. Al più tardi fino al 31 dicembre 2022, mezzi diversi dai procedimenti informatici di cui all'articolo 6, paragrafo 1, possono essere utilizzati su base transitoria se i sistemi elettronici necessari per l'applicazione delle seguenti disposizioni del codice non sono ancora operativi:

- a) le disposizioni in materia di notifica di arrivo, di presentazione e di dichiarazioni di stoccaggio temporaneo di cui agli articoli 133, 139, 145 e 146; e
- b) le disposizioni in materia di dichiarazione doganale per le merci introdotte nel territorio doganale dell'Unione di cui agli articoli 158, 162, 163, 166, 167, da 170 a 174, 201, 240, 250, 254 e 256.

3. Al più tardi fino al 31 dicembre 2025, mezzi diversi dai procedimenti informatici di cui all'articolo 6, paragrafo 1, possono essere utilizzati su base transitoria se i sistemi elettronici necessari per l'applicazione delle seguenti disposizioni del codice non sono ancora operativi:

- a) le disposizioni sulle garanzie per le obbligazioni doganali potenziali o esistenti di cui all'articolo 89, paragrafo 2, lettera b) e all'articolo 89, paragrafo 6;
- b) le disposizioni sulle dichiarazioni sommarie di entrata e sull'analisi dei rischi di cui agli articoli 46, 47, 127, 128 e 129;
- c) le disposizioni sulla posizione doganale delle merci di cui all'articolo 153, paragrafo 2;
- d) le disposizioni sullo sdoganamento centralizzato di cui all'articolo 179;
- e) le disposizioni in materia di transito di cui all'articolo 210, lettera a), all'articolo 215, paragrafo 2, e agli articoli 226, 227, 233 e 234; e
- f) le disposizioni in materia di perfezionamento passivo, dichiarazioni pre-partenza, formalità di uscita delle merci, esportazione di merci dell'Unione, riesportazione di merci non dell'Unione e dichiarazioni sommarie di uscita per le merci portate fuori dal territorio doganale dell'Unione di cui agli articoli 258, 259, 263, 267, 269, 270, 271, 272, 274 e 275.».

2) È inserito l'articolo seguente:

«Articolo 278 bis

Obblighi di comunicazione

1. Entro il 31 dicembre 2019 e successivamente ogni anno, fino alla data in cui i sistemi elettronici di cui all'articolo 278 siano diventati pienamente operativi, la Commissione presenta una relazione al Parlamento europeo e al Consiglio sui progressi compiuti nello sviluppo di tali sistemi elettronici.

2. La relazione annuale valuta i progressi compiuti dalla Commissione e dagli Stati membri nello sviluppo di ciascuno dei sistemi elettronici, tenendo conto in particolare delle tappe seguenti:

- a) la data di pubblicazione delle specifiche tecniche relative alla comunicazione esterna del sistema elettronico;
- b) il periodo di verifica della conformità presso gli operatori economici; e
- c) le date previste ed effettive di attivazione dei sistemi elettronici.

3. Se dalla valutazione emerge che i progressi compiuti non sono soddisfacenti, la relazione descrive altresì le azioni di attenuazione da adottare per garantire l'attivazione dei sistemi elettronici prima della fine del periodo transitorio applicabile.

4. Gli Stati membri forniscono alla Commissione due volte all'anno una tabella aggiornata sui loro progressi in materia di sviluppo e attivazione dei sistemi elettronici. La Commissione pubblica tali informazioni aggiornate sul suo sito web.».

3) L'articolo 279 è sostituito dal seguente:

«Articolo 279

Delega di potere

Alla Commissione è conferito il potere di adottare atti delegati conformemente all'articolo 284 che specifichino le norme relative allo scambio e all'archiviazione di dati nelle situazioni di cui all'articolo 278.».

Articolo 2

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Strasburgo, il 17 aprile 2019

Per il Parlamento europeo

Il presidente

A. TAJANI

Per il Consiglio

Il presidente

G. CIAMBA

Dichiarazione comune del Parlamento europeo e del Consiglio

Il Parlamento europeo e il Consiglio accolgono con favore la relazione speciale della Corte dei conti europea n. 26/2018, dal titolo «Una serie di ritardi nei sistemi informatici doganali: cosa non ha funzionato?» e altre recenti relazioni pertinenti nel settore delle dogane, che hanno fornito ai co-legislatori una migliore panoramica delle cause dei ritardi nell'attuazione dei sistemi informatici necessari per migliorare le operazioni doganali nell'Unione.

Il Parlamento europeo e il Consiglio ritengono che ogni futuro audit della Corte dei conti europea che valuti le relazioni elaborate dalla Commissione sulla base dell'articolo 278 bis del codice doganale dell'Unione potrebbe contribuire positivamente ad evitare ulteriori ritardi.

Il Parlamento europeo e il Consiglio invitano la Commissione e gli Stati membri a tenere pienamente conto di tali audit.

DIRETTIVE

DIRETTIVA (UE) 2019/633 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 17 aprile 2019

in materia di pratiche commerciali sleali nei rapporti tra imprese nella filiera agricola e alimentare

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, in particolare l'articolo 43, paragrafo 2,

vista la proposta della Commissione europea,

previa trasmissione del progetto di atto legislativo ai parlamenti nazionali,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo ⁽¹⁾,

visto il parere del Comitato delle regioni ⁽²⁾,

deliberando secondo la procedura legislativa ordinaria ⁽³⁾,

considerando quanto segue:

- (1) Nella filiera agricola e alimentare sono comuni squilibri considerevoli nel potere contrattuale tra fornitori e acquirenti di prodotti agricoli e alimentari. È probabile che tali squilibri nel potere contrattuale comportino pratiche commerciali sleali nel momento in cui partner commerciali più grandi e potenti cerchino di imporre determinate pratiche o accordi contrattuali a proprio vantaggio relativamente a un'operazione di vendita. Tali pratiche possono ad esempio: discostarsi nettamente dalle buone pratiche commerciali, essere in contrasto con i principi di buona fede e correttezza ed essere imposte unilateralmente da un partner commerciale alla sua controparte, imporre un trasferimento ingiustificato e sproporzionato del rischio economico da un partner commerciale alla sua controparte, oppure imporre un significativo squilibrio di diritti e doveri a uno dei partner commerciali. Alcune pratiche potrebbero essere manifestamente sleali anche quando entrambe le parti le accettano. È opportuno introdurre, nell'Unione, un livello minimo di tutela rispetto alle pratiche commerciali sleali per ridurne la frequenza, in quanto possono avere un effetto negativo sul tenore di vita della comunità agricola. L'approccio di armonizzazione minima della presente direttiva consente agli Stati membri di adottare o mantenere norme nazionali che vanno al di là delle pratiche commerciali sleali elencate nella presente direttiva.
- (2) Dal 2009 tre pubblicazioni della Commissione (la comunicazione della Commissione del 28 ottobre 2009 sul migliore funzionamento della filiera alimentare in Europa, la comunicazione della Commissione del 15 luglio 2014 per affrontare le pratiche commerciali sleali nella filiera alimentare tra imprese, e la relazione della Commissione del 29 gennaio 2016 sulle pratiche commerciali sleali nella filiera alimentare tra imprese) si sono incentrate sul funzionamento della filiera alimentare, comprese le pratiche commerciali sleali che vi sono attuate. La Commissione ha suggerito gli elementi specifici da includere preferibilmente in eventuali quadri di gestione, su base nazionale e volontaria, riguardanti le pratiche commerciali sleali attuate nella filiera alimentare. Non essendo tali elementi entrati tutti a far parte del quadro giuridico o dei regimi di gestione volontaria degli Stati membri, il verificarsi di tali pratiche è rimasto al centro del dibattito politico nell'Unione.
- (3) Nel 2011, il Forum di alto livello per un migliore funzionamento della filiera alimentare, guidato dalla Commissione, ha approvato una serie di principi di buone prassi nelle relazioni verticali nella filiera alimentare, concordati dalle organizzazioni che rappresentano la maggioranza degli operatori della filiera alimentare. Tali principi sono diventati la base per l'iniziativa della filiera avviata nel 2013.

⁽¹⁾ GU C 440 del 6.12.2018, pag. 165.

⁽²⁾ GU C 387 del 25.10.2018, pag. 48.

⁽³⁾ Posizione del Parlamento europeo del 12 marzo 2019 (non ancora pubblicata nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio del 9 aprile 2019.

- (4) Nella sua risoluzione del 7 giugno 2016 sulle pratiche commerciali sleali nella filiera alimentare ⁽⁴⁾ il Parlamento europeo ha invitato la Commissione a presentare una proposta relativa a un quadro giuridico dell'Unione in materia di pratiche commerciali sleali. Nelle sue conclusioni del 12 dicembre 2016 sul rafforzamento della posizione degli agricoltori nella filiera alimentare e sulla lotta contro le pratiche commerciali sleali, il Consiglio ha invitato la Commissione ad avviare tempestivamente una valutazione d'impatto al fine di proporre un quadro legislativo dell'Unione o misure non legislative per affrontare le pratiche commerciali sleali. La Commissione ha preparato una valutazione d'impatto, preceduta da una consultazione pubblica aperta e da consultazioni mirate. Inoltre, durante il processo legislativo la Commissione ha fornito informazioni che dimostrano come i grandi operatori rappresentino una percentuale considerevole del valore complessivo della produzione.
- (5) Nella filiera agricola e alimentare operano diversi soggetti, a livelli diversi delle fasi di produzione, trasformazione, marketing, distribuzione e vendita al dettaglio dei prodotti agricoli e alimentari. Per questi prodotti, tale filiera è di gran lunga il più importante canale di transito «dal produttore al consumatore». Gli operatori commercializzano i prodotti agricoli e alimentari, segnatamente i prodotti agricoli primari, inclusi quelli della pesca e dell'acquacoltura, elencati nell'allegato I del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE), e i prodotti non elencati in tale allegato ma trasformati per uso alimentare a partire dai prodotti elencati in tale allegato.
- (6) Che il rischio commerciale sia implicito in qualunque attività economica è un dato di fatto, ma la produzione agricola è caratterizzata anche da un'estrema incertezza dovuta sia alla dipendenza dai processi biologici sia all'esposizione ai fattori meteorologici. Tale incertezza è aggravata dal fatto che i prodotti agricoli e alimentari sono più o meno deperibili e stagionali. In un contesto di politica agricola decisamente più orientato al mercato rispetto al passato, proteggersi dalle pratiche commerciali sleali è ora più importante per gli operatori presenti nella filiera agricola e alimentare.
- (7) In particolare è probabile che tali pratiche commerciali sleali abbiano un impatto negativo sul tenore di vita della comunità agricola. Tale impatto è ritenuto sia diretto, in quanto riguarda i produttori agricoli e le loro organizzazioni in qualità di fornitori, che indiretto, poiché le conseguenze delle pratiche commerciali sleali che avvengono nella filiera agricola e alimentare si ripercuotono «a cascata» con effetti negativi sui produttori primari in tale filiera.
- (8) Nella maggior parte degli Stati membri, anche se non in tutti, esistono norme nazionali specifiche che tutelano i fornitori dalle pratiche commerciali sleali attuate nei rapporti tra imprese lungo la filiera agricola e alimentare. Anche quando è possibile fare affidamento sul diritto contrattuale o su iniziative di autoregolamentazione, il timore di ritorsioni commerciali nei confronti di un denunciante, così come i rischi finanziari associati al contrasto di tali pratiche, limitano di fatto l'utilità tali mezzi di ricorso previsti. Di conseguenza, alcuni Stati membri che dispongono di norme specifiche in materia di pratiche commerciali sleali affidano l'applicazione di tali norme alle autorità amministrative. Laddove esistono, tuttavia, le norme degli Stati membri contro le pratiche commerciali sleali sono caratterizzate da notevoli differenze tra uno Stato membro e l'altro.
- (9) Il numero e le dimensioni degli operatori variano tra una fase e l'altra della filiera agricola e alimentare. È probabile che le differenze nel potere contrattuale, che corrispondono alla dipendenza economica del fornitore dall'acquirente, portino gli operatori più grandi a imporre agli operatori più piccoli pratiche commerciali sleali. Un approccio dinamico, basato sulle dimensioni relative del fornitore e dell'acquirente in termini di fatturato, dovrebbe fornire agli operatori che ne hanno maggiormente bisogno una maggiore tutela contro le pratiche commerciali sleali. Le pratiche commerciali sleali sono dannose soprattutto per le imprese di dimensioni medio-piccole (PMI) presenti nella filiera agricola e alimentare. Anche le imprese più grandi delle PMI ma con un fatturato annuale non superiore a 350 000 000 EUR dovrebbero essere tutelate dalle pratiche commerciali sleali, onde evitare che il costo di tali pratiche sia trasferito ai produttori agricoli. L'effetto a cascata sui produttori agricoli sembra essere particolarmente significativo per le imprese il cui fatturato annuale arriva a un massimo di 350 000 000 EUR. La tutela dei fornitori intermedi di prodotti agricoli ed alimentari, inclusi i prodotti trasformati, può servire anche a evitare una diversione degli scambi dai produttori agricoli e dalle loro associazioni, che producono prodotti trasformati, verso fornitori non tutelati.
- (10) Della tutela garantita dalla presente direttiva dovrebbero beneficiare i produttori agricoli e le persone fisiche e giuridiche che forniscono prodotti agricoli e alimentari, comprese le organizzazioni di produttori, riconosciute o meno, e le associazioni di organizzazioni di produttori, riconosciute o meno, in funzione del loro potere contrattuale relativo. Tali organizzazioni di produttori e associazioni di organizzazioni di produttori comprendono le cooperative. Tali produttori e persone sono particolarmente vulnerabili alle pratiche commerciali

⁽⁴⁾ GU C 86 del 6.3.2018, pag. 40.

sleali e meno in grado di farvi fronte senza subirne un impatto negativo sulla loro sostenibilità economica. Per quanto riguarda le categorie di fornitori che dovrebbero essere tutelati ai sensi della presente direttiva, va rilevato che parte rilevante delle cooperative composte da agricoltori sono imprese più grandi delle PMI ma con un fatturato annuale non superiore a 350 000 000 EUR.

- (11) Nella presente direttiva dovrebbero rientrare le transazioni commerciali indipendentemente dal fatto che siano effettuate tra imprese oppure tra imprese e autorità pubbliche, dato che queste ultime dovrebbero essere vincolate al rispetto delle stesse norme quando acquistano prodotti agricoli e alimentari. La presente direttiva si dovrebbe applicare a tutte le autorità pubbliche che agiscono quali acquirenti.
- (12) È opportuno tutelare i fornitori nell'Unione non solo dalle pratiche commerciali sleali attuate da acquirenti che sono nello stesso Stato membro dell'acquirente o in uno Stato membro diverso da quello dell'acquirente, ma anche contro pratiche commerciali sleali attuate da acquirenti stabiliti al di fuori dell'Unione. Tale tutela potrebbe evitare eventuali conseguenze indesiderate, quali la scelta del luogo di stabilimento sulla base delle norme applicabili. Anche i fornitori stabiliti al di fuori dell'Unione dovrebbero beneficiare della tutela da pratiche commerciali sleali qualora vendano prodotti agricoli e alimentari nell'Unione. Non solo tali fornitori sono probabilmente altrettanto vulnerabili rispetto a pratiche commerciali sleali, ma un ambito di applicazione più ampio potrebbe evitare la diversione indesiderata degli scambi verso fornitori non tutelati, che vanificherebbe la tutela dei fornitori nell'Unione.
- (13) L'ambito di applicazione della presente direttiva dovrebbe comprendere alcuni servizi accessori alla vendita di prodotti agricoli e alimentari.
- (14) La presente direttiva dovrebbe applicarsi al comportamento commerciale degli operatori più grandi rispetto agli operatori con un minor potere contrattuale. Un'approssimazione adeguata del potere contrattuale relativo è il fatturato annuale dei diversi operatori. Pur essendo un'approssimazione, questo criterio consente agli operatori di poter prevedere i propri diritti e obblighi ai sensi della presente direttiva. Un limite massimo dovrebbe impedire che la tutela sia accordata a operatori che non sono vulnerabili o lo sono considerevolmente meno rispetto alle controparti o ai concorrenti più piccoli. La presente direttiva stabilisce pertanto categorie di operatori della filiera definite sulla base del fatturato, in base alle quali è accordata la tutela.
- (15) Poiché le pratiche commerciali sleali possono verificarsi in qualsiasi fase della vendita di un prodotto agricolo o alimentare, prima, durante o dopo un'operazione di vendita, gli Stati membri dovrebbero far sì che la presente direttiva si applichi a questo tipo di pratiche indipendentemente dal momento in cui si verificano.
- (16) Nel decidere se una particolare pratica commerciale è da considerarsi sleale è importante ridurre il rischio che il ricorso ad accordi equi tra le parti, volti a creare efficienza, venga limitato. È quindi opportuno operare una distinzione tra le pratiche che sono previste in termini chiari ed univoci negli accordi di fornitura o in accordi successivi fra le parti e pratiche messe in atto dopo l'inizio dell'operazione, senza essere state preventivamente concordate, in modo tale da vietare unicamente le modifiche unilaterali e retroattive apportate alle condizioni chiare ed univoche pertinenti dell'accordo di fornitura. Alcune pratiche commerciali sono però considerate sleali per loro stessa natura e non dovrebbero essere soggette alla libertà contrattuale delle parti.
- (17) I ritardi di pagamento dei prodotti agricoli e alimentari, compresi i ritardi di pagamenti per prodotti deperibili, e gli annullamenti di ordini di prodotti deperibili con un breve preavviso incidono negativamente sulla sostenibilità economica del fornitore, senza fornire alcuna forma di beneficio compensativo. Tali pratiche dovrebbero pertanto essere vietate. In tale contesto, ai fini della presente direttiva è opportuno prevedere una definizione di prodotti agricoli e alimentari deperibili. Le definizioni utilizzate negli atti dell'Unione connessi alla legislazione alimentare hanno obiettivi diversi, ad esempio la salute e la sicurezza alimentare, e pertanto non sono appropriate ai fini della presente direttiva. Un prodotto dovrebbe essere considerato deperibile se si può presumere che diventerà inadatto alla vendita entro 30 giorni dall'ultima fase della raccolta, produzione o trasformazione da parte del fornitore, indipendentemente dall'ulteriore trasformazione del prodotto dopo la vendita e dal fatto che esso sia trattato dopo la vendita conformemente ad altre norme, in particolare quelle in materia di sicurezza alimentare. I prodotti deperibili sono generalmente utilizzati o venduti rapidamente. Non sono compatibili con la correttezza delle transazioni commerciali i pagamenti per prodotti deperibili effettuati a oltre 30 giorni dalla consegna, oppure oltre 30 giorni dopo il termine di un periodo di consegna convenuto in cui i prodotti sono consegnati periodicamente, oppure oltre 30 giorni dopo la data in cui è stato stabilito l'importo da corrispondere. Al fine di garantire una maggiore tutela agli agricoltori e alla loro liquidità, i fornitori di altri prodotti agricoli e alimentari non dovrebbero dover aspettare i pagamenti oltre 60 giorni dalla consegna, oppure oltre 60 giorni dal termine di un periodo di consegna convenuto in cui i prodotti sono consegnati periodicamente, oppure oltre 60 giorni dalla data in cui è stato stabilito l'importo da corrispondere.

Tali limiti dovrebbero applicarsi solo ai pagamenti connessi alla vendita di prodotti agricoli e alimentari e non ad altri pagamenti, quali i pagamenti supplementari versati da una cooperativa ai propri membri. Conformemente alla direttiva 2011/7/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾, dovrebbe anche essere possibile considerare la data in cui è stato stabilito l'importo da corrispondere per un periodo di consegna concordato, ai fini della presente direttiva, la data di emissione della fattura, oppure la data della sua ricezione da parte dell'acquirente.

- (18) Le disposizioni stabilite dalla presente direttiva in merito ai ritardi di pagamento costituiscono norme specifiche per il settore agricolo e alimentare in relazione alle disposizioni sui periodi di pagamento definite nella direttiva 2011/7/UE. Le disposizioni stabilite dalla presente direttiva in merito ai ritardi di pagamento non dovrebbero ripercuotersi su accordi relativi a clausole di ripartizione del valore ai sensi dell'articolo 172 *bis* del regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁶⁾. Al fine di salvaguardare lo svolgimento regolare del programma destinato alle scuole di cui all'articolo 23 del regolamento (UE) n. 1308/2013, le disposizioni stabilite dalla presente direttiva in merito ai ritardi di pagamento non dovrebbero applicarsi a pagamenti effettuati da un acquirente (ossia richiedente dell'aiuto) a un fornitore nel quadro del programma destinato alle scuole. Tenendo conto del fatto che per gli enti pubblici che forniscono assistenza sanitaria dare priorità all'assistenza sanitaria in modo da trovare un equilibrio tra le esigenze dei singoli pazienti e le risorse finanziarie rappresenta una sfida, queste disposizioni non dovrebbero applicarsi nemmeno agli enti pubblici ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 4, lettera b), della direttiva 2011/7/UE.
- (19) Le uve e il mosto per la produzione di vino hanno specifiche caratteristiche in quanto le uve sono raccolte solo nel corso di un periodo dell'anno molto limitato, ma sono utilizzate per produrre vino che in alcuni casi sarà venduto solo molti anni dopo. Al fine di rispondere a tale situazione specifica, le organizzazioni di produttori e le organizzazioni interprofessionali hanno tradizionalmente sviluppato per la fornitura di tali prodotti contratti tipo. Tali contratti tipo prevedono specifici termini di pagamento a rate. Poiché sono utilizzati dai fornitori e dagli acquirenti nell'ambito di accordi pluriennali, tali contratti tipo non si limitano pertanto a fornire ai produttori agricoli la sicurezza di relazioni di vendita durature, ma contribuiscono anche alla stabilità della filiera. Qualora detti contratti tipo siano stati elaborati da parte di organizzazioni di produttori, organizzazioni interprofessionali o associazioni di organizzazioni di produttori riconosciute e siano stati resi vincolanti da uno Stato membro entro il 1° gennaio 2019 ai sensi dell'articolo 164 del regolamento (UE) n. 1308/2013 («estensione») oppure qualora l'estensione dei contratti tipo sia rinnovata da uno Stato membro senza che ai termini di pagamento siano apportate modifiche significative svantaggiose per i fornitori di uve e mosto, le disposizioni stabilite dalla presente direttiva in merito ai ritardi di pagamento non dovrebbero applicarsi ai contratti tra fornitori di uve e mosto per la produzione di vino e i loro acquirenti diretti. Gli Stati membri hanno l'obbligo di notificare alla Commissione i relativi accordi di organizzazioni di produttori, organizzazioni interprofessionali e associazioni di organizzazioni di produttori riconosciute ai sensi dell'articolo 164, paragrafo 6, del regolamento (UE) n. 1308/2013.
- (20) Un preavviso di annullamento per prodotti deperibili inferiore a 30 giorni dovrebbe essere considerato sleale in quanto il fornitore non sarebbe in grado di trovare uno sbocco alternativo per tali prodotti. Tuttavia, nel caso di prodotti in determinati settori, anche un preavviso di annullamento più breve potrebbe comunque lasciare ai fornitori tempo sufficiente per vendere i prodotti altrove oppure utilizzarli essi stessi. È pertanto opportuno consentire agli Stati membri di prevedere, per questi settori, preavvisi di annullamento più brevi in casi debitamente giustificati.
- (21) Gli acquirenti più forti non dovrebbero modificare unilateralmente condizioni contrattuali concordate, ad esempio eliminando dal listino prodotti coperti da un accordo di fornitura. Ciò non dovrebbe tuttavia applicarsi a situazioni in cui tra il fornitore e l'acquirente esiste un accordo che stipuli espressamente la possibilità che l'acquirente specifichi in un momento successivo un elemento specifico della transazione relativamente a ordini futuri. Ciò potrebbe riguardare ad esempio le quantità ordinate. Un accordo non è necessariamente concluso in un momento preciso per tutti gli aspetti della transazione tra il fornitore e l'acquirente.
- (22) Fornitori e acquirenti di prodotti agricoli e alimentari dovrebbero poter negoziare liberamente operazioni di vendita, compresi i prezzi. Tali negoziati comprendono anche pagamenti per servizi forniti dall'acquirente al fornitore, quali l'inserimento in listino, il marketing e la promozione. Qualora tuttavia un acquirente imponga al fornitore pagamenti non connessi a una specifica operazione di vendita, tale pratica dovrebbe essere ritenuta sleale ed essere vietata dalla presente direttiva.
- (23) Anche se non dovrebbe sussistere alcun obbligo di ricorrere a contratti scritti, il loro uso nella filiera agricola e alimentare può contribuire a evitare determinate pratiche commerciali sleali. Pertanto, e al fine di tutelare i fornitori da tali pratiche sleali, è opportuno che i fornitori o le loro associazioni abbiano il diritto di richiedere

⁽⁵⁾ Direttiva 2011/7/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, relativa alla lotta contro i ritardi di pagamento nelle transazioni commerciali (GUL 48 del 23.2.2011, pag. 1).

⁽⁶⁾ Regolamento (UE) n. 1308/2013 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 17 dicembre 2013, recante organizzazione comune dei mercati dei prodotti agricoli e che abroga i regolamenti (CEE) n. 922/72, (CEE) n. 234/79, (CE) n. 1037/2001 e (CE) n. 1234/2007 del Consiglio (GUL 347 del 20.12.2013, pag. 671).

una conferma scritta delle condizioni di un accordo di fornitura quando tali condizioni siano già state concordate. In questi casi il rifiuto di un acquirente di confermare per iscritto le condizioni dell'accordo di fornitura dovrebbe essere ritenuta una pratica commerciale sleale e dovrebbe essere vietata. Inoltre gli Stati membri potrebbero individuare, condividere e promuovere le migliori pratiche in materia di conclusione di contratti a lungo termine, al fine di rafforzare il potere contrattuale dei produttori nella filiera agricola e alimentare.

- (24) La presente direttiva non armonizza le norme relative all'onere della prova applicabili nei procedimenti dinanzi alle autorità nazionali di contrasto, né la definizione di accordi di fornitura. Le norme relative all'onere della prova e la definizione di accordi di fornitura sono pertanto quelle stabilite dal diritto nazionale degli Stati membri.
- (25) A norma della presente direttiva, i fornitori dovrebbero poter denunciare determinate pratiche commerciali sleali. Le ritorsioni commerciali da parte degli acquirenti contro i fornitori che esercitano i propri diritti, o la minaccia di ricorrervi, ad esempio eliminando prodotti dal listino, riducendo le quantità dei prodotti ordinati oppure interrompendo determinati servizi forniti dall'acquirente al fornitore, quali il marketing o le promozioni sui prodotti del fornitore, dovrebbero essere vietate e considerate come pratiche commerciali sleali.
- (26) Normalmente è l'acquirente a farsi carico dei costi dell'immagazzinamento, dell'esposizione, dell'inserimento in listino di prodotti agricoli e alimentari, o della messa a disposizione sul mercato. La presente direttiva dovrebbe pertanto vietare che a un fornitore sia imposto un pagamento a favore dell'acquirente o di una terza parte per tali servizi, a meno che il pagamento sia stato concordato in termini chiari e univoci al momento della conclusione dell'accordo di fornitura o in eventuali accordi successivi tra l'acquirente e il fornitore. Qualora tale pagamento sia stato concordato, dovrebbe fondarsi su stime oggettive e ragionevoli.
- (27) Affinché i contributi di un fornitore ai costi della promozione, del marketing o della pubblicità dei prodotti agricoli e alimentari, comprese l'esposizione promozionale nei punti vendita e le campagne di vendita, siano considerati equi, è opportuno che siano concordati in termini chiari e univoci al momento della conclusione dell'accordo di fornitura o in eventuali accordi successivi tra l'acquirente e il fornitore. In caso contrario, dovrebbero essere vietati dalla presente direttiva. Qualora tale contributo sia stato concordato, dovrebbe fondarsi su stime oggettive e ragionevoli.
- (28) Gli Stati membri dovrebbero designare autorità di contrasto al fine di garantire l'efficace applicazione dei divieti previsti dalla presente direttiva. Tali autorità dovrebbero essere in grado di agire di propria iniziativa o sulla base di denunce presentate dalle parti vittime di pratiche commerciali sleali nella filiera agricola e alimentare, di denunce provenienti da informatori, o sulla base di denunce anonime. Un'autorità di contrasto potrebbe ritenere che non vi siano motivi sufficienti per dare seguito a una denuncia. Tale conclusione potrebbe essere dovuta anche a priorità amministrative. Nel caso in cui l'autorità di contrasto ritenga di non essere in grado di dare priorità a una denuncia, dovrebbe informarne il denunciante indicandone le motivazioni. Quando un denunciante chiede che la sua identità rimanga riservata per paura di ritorsioni commerciali, le autorità di contrasto dello Stato membro dovrebbero adottare opportuni provvedimenti.
- (29) Se uno Stato membro dispone di più di un'autorità di contrasto, dovrebbe designare un unico punto di contatto al fine di facilitare una cooperazione efficace tra le autorità di contrasto e la cooperazione con la Commissione.
- (30) I fornitori potrebbero avere più facilità a presentare denunce all'autorità di contrasto del proprio Stato membro, ad esempio per motivi linguistici. Ciononostante, in termini di esecuzione, potrebbe risultare più efficace presentare una denuncia all'autorità di contrasto dello Stato membro in cui è stabilito l'acquirente. Ai fornitori dovrebbe essere lasciata la scelta dell'autorità a cui desiderano rivolgere le denunce.
- (31) Le denunce da parte di organizzazioni di produttori, altre organizzazioni di fornitori e associazioni di tali organizzazioni, organizzazioni rappresentative comprese, possono servire a tutelare le identità dei singoli membri dell'organizzazione che si ritengono colpiti da pratiche commerciali sleali. Altre organizzazioni che hanno un interesse legittimo a rappresentare i fornitori dovrebbero anche avere il diritto di presentare denunce, su richiesta di un fornitore e nel suo interesse, a condizione che dette organizzazioni siano persone giuridiche indipendenti senza scopo di lucro. Le autorità di contrasto degli Stati membri dovrebbero pertanto essere in grado di ricevere e dar seguito alle denunce presentate da tali entità, salvaguardando nel contempo i diritti processuali dell'acquirente.
- (32) Al fine di garantire l'efficace applicazione del divieto di pratiche commerciali sleali, le autorità di contrasto designate dovrebbero disporre di tutte le risorse e le competenze necessari.

- (33) Le autorità di contrasto degli Stati membri dovrebbero disporre dei poteri e delle competenze necessari a condurre indagini. Il conferimento di tali poteri alle autorità non comporta l'obbligo di utilizzarli in ciascuna indagine che esse effettuano. I poteri delle autorità di contrasto dovrebbero ad esempio consentire loro di raccogliere efficacemente informazioni fattuali; esse dovrebbero altresì avere il potere di ordinare, se del caso, la cessazione di una pratica vietata.
- (34) Eventuali elementi deterrenti, quali il potere di imporre o avviare procedimenti, per esempio procedimenti giurisdizionali per l'imposizione di sanzioni pecuniarie e altre sanzioni altrettanto efficaci, e la pubblicazione dei risultati delle indagini, compresa la pubblicazione di informazioni relative all'acquirente che ha commesso la violazione, possono favorire un cambiamento dei comportamenti e soluzioni tra le parti in fase di precontenzioso e, pertanto, dovrebbero essere parte integrante dei poteri conferiti alle autorità di contrasto. Le sanzioni pecuniarie possono essere particolarmente efficaci e dissuasive. Tuttavia, dovrebbe spettare all'autorità di contrasto decidere quali dei suoi poteri eserciterà in ciascuna indagine e se imporrà o avvierà un procedimento per l'imposizione di una sanzione pecuniaria o un'altra sanzione altrettanto efficace.
- (35) L'esercizio dei poteri conferiti alle autorità di contrasto ai sensi della presente direttiva dovrebbe essere soggetto a opportune salvaguardie, che soddisfino gli standard dei principi generali del diritto dell'Unione e della Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, conformemente alla giurisprudenza della Corte di giustizia dell'Unione europea, tra cui il rispetto dei diritti della difesa dell'acquirente.
- (36) La Commissione e le autorità di contrasto degli Stati membri dovrebbero collaborare strettamente per garantire un approccio comune in merito all'applicazione delle norme stabilite nella presente direttiva. In particolare, le autorità di contrasto dovrebbero fornirsi assistenza reciproca, ad esempio scambiandosi informazioni e dando supporto alle indagini che hanno una dimensione transfrontaliera.
- (37) Per favorire un contrasto efficace, la Commissione dovrebbe contribuire all'organizzazione di riunioni periodiche tra le autorità di contrasto degli Stati membri in cui sia possibile scambiarsi informazioni pertinenti, migliori pratiche, nuovi sviluppi, pratiche di contrasto e raccomandazioni relative all'applicazione delle disposizioni stabilite dalla presente direttiva.
- (38) Per agevolare questo tipo di scambi, la Commissione dovrebbe creare sito Internet pubblico che contenga riferimenti alle autorità nazionali di contrasto, comprese informazioni sulle misure nazionali di recepimento della presente direttiva.
- (39) Poiché la maggior parte degli Stati membri dispone già di norme nazionali in materia di pratiche commerciali sleali, ancorché discordanti, è opportuno usare lo strumento della direttiva per introdurre un livello minimo di tutela disciplinato dal diritto dell'Unione. In tal modo gli Stati membri dovrebbero poter integrare le norme pertinenti nel loro ordinamento giuridico nazionale così da rendere possibile l'istituzione di regimi coerenti. Si dovrebbe lasciare agli Stati membri la possibilità di mantenere o introdurre nel loro territorio norme nazionali più rigorose che prevedano un livello più alto di tutela dalle pratiche commerciali sleali nei rapporti tra imprese lungo la filiera agricola e alimentare, rispettando i limiti imposti dal diritto dell'Unione applicabile al funzionamento del mercato interno, a condizione che tali norme siano proporzionate.
- (40) Gli Stati membri dovrebbero anche poter mantenere o introdurre norme nazionali volte a contrastare le pratiche commerciali sleali che non rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, rispettando i limiti imposti dal diritto dell'Unione applicabile al funzionamento del mercato interno, a condizione che tali norme siano proporzionate. Tali norme nazionali potrebbero andare al di là della presente direttiva, ad esempio per quanto riguarda le dimensioni di acquirenti e fornitori, la tutela degli acquirenti, il ventaglio di prodotti interessati nonché il ventaglio di servizi. Esse potrebbero altresì andare al di là del numero e del tipo di pratiche commerciali sleali vietate elencate nella presente direttiva.
- (41) Tali norme nazionali si applicherebbero parallelamente a misure di gestione volontarie, quali i codici di condotta nazionali o l'iniziativa sulla catena di approvvigionamento. Il ricorso a volontario a risoluzioni alternative delle controversie tra acquirenti e fornitori è espressamente incoraggiato, fatto salvo il diritto del fornitore di presentare una denuncia o di rivolgersi a giudici competenti in materia civile.
- (42) È opportuno che la Commissione abbia una visione d'insieme dell'attuazione della presente direttiva negli Stati membri. Essa, inoltre, dovrebbe essere in grado di valutare l'efficacia della presente direttiva. A tal fine, le autorità di contrasto degli Stati membri dovrebbero presentarle relazioni annuali. Tali relazioni dovrebbero, se del caso,

fornire informazioni quantitative e qualitative in merito a denunce, indagini e decisioni adottate. È opportuno attribuire alla Commissione competenze di esecuzione in modo da garantire condizioni uniformi di esecuzione dell'obbligo di presentare relazioni. Tali competenze dovrebbero essere esercitate conformemente al regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁷⁾.

- (43) Ai fini di un'efficace attuazione della politica riguardante le pratiche commerciali sleali nei rapporti tra imprese nella filiera agricola e alimentare, è opportuno che la Commissione riesamini l'applicazione della presente direttiva e presenti una relazione al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni. Tale riesame dovrebbe valutare, in particolare, l'efficacia delle misure nazionali tese a combattere le pratiche commerciali sleali nella filiera agricola e alimentare nonché l'efficacia della cooperazione tra le autorità di contrasto. Il riesame dovrebbe inoltre soffermarsi su un'eventuale giustificazione, in futuro, della tutela, oltre che dei fornitori, anche degli acquirenti di prodotti agricoli e alimentari lungo la filiera. La relazione dovrebbe essere corredata, se del caso, delle proposte legislative.
- (44) Poiché gli obiettivi della presente direttiva, vale a dire stabilire un livello minimo di tutela da parte dell'Unione armonizzando le misure divergenti in materia di pratiche commerciali sleali degli Stati membri, non possono essere conseguiti in misura sufficiente dagli Stati membri, ma, a motivo della portata e dei suoi effetti, possono essere conseguiti meglio a livello dell'Unione, quest'ultima può intervenire in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato sull'Unione europea. La presente direttiva si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO LA PRESENTE DIRETTIVA:

Articolo 1

Oggetto e ambito di applicazione

1. Allo scopo di contrastare le pratiche che si discostano nettamente dalle buone pratiche commerciali, sono contrarie ai principi di buona fede e correttezza e sono imposte unilateralmente da un partner commerciale alla sua controparte, la presente direttiva definisce un elenco minimo di pratiche commerciali sleali vietate nelle relazioni tra acquirenti e fornitori lungo la filiera agricola e alimentare e stabilisce norme minime concernenti l'applicazione di tali divieti, nonché disposizioni per il coordinamento tra le autorità di contrasto.
2. La presente direttiva si applica a determinate pratiche commerciali sleali attuate nella vendita di prodotti agricoli e alimentari:
- a) da parte di fornitori con un fatturato annuale pari o inferiore a 2 000 000 EUR ad acquirenti con un fatturato annuale superiore a 2 000 000 EUR;
 - b) da parte di fornitori con un fatturato annuale compreso tra 2 000 000 EUR e 10 000 000 EUR ad acquirenti con un fatturato annuale superiore a 10 000 000 EUR;
 - c) da parte di fornitori con un fatturato annuale compreso tra 10 000 000 EUR e 50 000 000 EUR ad acquirenti con un fatturato annuale superiore a 50 000 000 EUR;
 - d) da parte di fornitori con un fatturato annuale compreso tra 50 000 000 EUR e 150 000 000 EUR ad acquirenti con un fatturato annuale superiore a 150 000 000 EUR;
 - e) da parte di fornitori con un fatturato annuale compreso tra 150 000 000 EUR e 350 000 000 EUR ad acquirenti con un fatturato annuale superiore a 350 000 000 EUR.

Il fatturato annuale dei fornitori e degli acquirenti di cui al primo comma, lettere da a) a e) è da intendersi in conformità delle parti pertinenti dell'allegato della raccomandazione 2003/361/CE della Commissione ⁽⁸⁾, in particolare degli articoli 3, 4 e 6, comprese le definizioni di «impresa autonoma», «impresa associata», «impresa collegata», e altre questioni relative al fatturato annuale.

⁽⁷⁾ Regolamento (UE) n. 182/2011 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 febbraio 2011, che stabilisce le regole e i principi generali relativi alle modalità di controllo da parte degli Stati membri dell'esercizio delle competenze di esecuzione attribuite alla Commissione (GUL 55 del 28.2.2011, pag. 13).

⁽⁸⁾ Raccomandazione della Commissione 2003/361/CE, del 6 maggio 2003, relativa alla definizione delle microimprese, piccole e medie imprese (GUL 124 del 20.5.2003, pag. 36).

In deroga al primo comma, la presente direttiva si applica in relazione alle vendite di prodotti agricoli e alimentari da parte di fornitori con un fatturato annuale pari o inferiore a 350 000 000 EUR ad acquirenti che siano autorità pubbliche.

La presente direttiva si applica alle vendite in cui il fornitore o l'acquirente, o entrambi, sono stabiliti nell'Unione.

Nella misura in cui vi è fatto esplicito riferimento all'articolo 3, la presente direttiva si applica anche ai servizi forniti dall'acquirente al fornitore.

La presente direttiva non si applica agli accordi tra fornitori e consumatori.

3. La presente direttiva si applica ai contratti di fornitura conclusi dopo la data di applicazione delle misure di recepimento della presente direttiva ai sensi dell'articolo 13, paragrafo 1, secondo comma.

4. Gli accordi di fornitura conclusi prima della data di pubblicazione delle misure che recepiscono la presente direttiva in conformità dell'articolo 13, paragrafo 1, primo comma, sono resi conformi alla presente direttiva entro 12 mesi da tale data di pubblicazione.

Articolo 2

Definizioni

Ai fini della presente direttiva si applicano le seguenti definizioni:

- 1) «prodotti agricoli e alimentari»: i prodotti elencati nell'allegato I del TFUE e i prodotti non elencati in tale allegato, ma trasformati per uso alimentare a partire dai prodotti elencati in tale allegato;
- 2) «acquirente»: qualsiasi persona fisica o giuridica, indipendentemente dal luogo di stabilimento di tale persona, o qualsiasi autorità pubblica nell'Unione che acquista prodotti agricoli e alimentari; il termine «acquirente» può includere un gruppo di tali persone fisiche e giuridiche;
- 3) «autorità pubblica»: autorità nazionali, regionali o locali, organismi di diritto pubblico o le associazioni costituite da una o più di tali autorità o da uno o più di tali organismi di diritto pubblico;
- 4) «fornitore»: qualsiasi produttore agricolo o persona fisica o giuridica, indipendentemente dal suo luogo di stabilimento, che vende prodotti agricoli e alimentari. Il termine «fornitore» può includere un gruppo di tali produttori agricoli o un gruppo di tali persone fisiche e giuridiche, come le organizzazioni di produttori, le organizzazioni di fornitori e le associazioni di tali organizzazioni;
- 5) «prodotti agricoli e alimentari deperibili»: i prodotti agricoli e alimentari che per loro natura o nella fase della loro trasformazione potrebbero diventare inadatti alla vendita entro 30 giorni dalla raccolta, produzione o trasformazione.

Articolo 3

Divieto di pratiche commerciali sleali

1. Gli Stati membri provvedono affinché almeno tutte le seguenti pratiche commerciali sleali siano vietate:

a) l'acquirente versa al fornitore il corrispettivo a lui spettante,

i) se l'accordo di fornitura comporta la consegna dei prodotti su base regolare:

- per i prodotti agricoli e alimentari deperibili, dopo oltre 30 giorni dal termine di un periodo di consegna convenuto in cui le consegne sono state effettuate oppure dopo oltre 30 giorni dalla data in cui è stato stabilito l'importo da corrispondere per il periodo di consegna in questione, a seconda di quale delle due date sia successiva;
- per gli altri prodotti agricoli e alimentari, dopo oltre 60 giorni dal termine di un periodo di consegna convenuto in cui le consegne sono state effettuate oppure dopo oltre 60 giorni dalla data in cui è stato stabilito l'importo da corrispondere per il periodo di consegna in questione, a seconda di quale delle due date sia successiva;

ai fini dei periodi di pagamento di cui al presente punto, si considera che i periodi di consegna convenuti non superino comunque un mese;

ii) se l'accordo di fornitura non comporta la consegna dei prodotti su base regolare:

- per i prodotti agricoli e alimentari deperibili, dopo oltre 30 giorni dalla data di consegna oppure dopo oltre 30 giorni dalla data in cui è stabilito l'importo da corrispondere a seconda di quale delle due date sia successiva;
- per gli altri prodotti agricoli e alimentari, dopo oltre 60 giorni dalla data di consegna oppure dopo oltre 60 giorni dalla data in cui è stabilito l'importo da corrispondere, a seconda di quale delle due date sia successiva;

Fatti salvi i punti i) e ii) della presente lettera, se l'acquirente stabilisce l'importo da corrispondere:

- i periodi di pagamento di cui al punto i) decorrono a partire dal termine di un periodo di consegna convenuto in cui le consegne sono state effettuate; e
 - i periodi di pagamento di cui al punto ii) decorrono a partire dalla data di consegna;
- b) l'acquirente annulla ordini di prodotti agricoli e alimentari deperibili con un preavviso talmente breve da far ragionevolmente presumere che il fornitore non riuscirà a trovare un'alternativa per commercializzare o utilizzare tali prodotti; per preavviso breve si intende sempre un preavviso inferiore a 30 giorni; in casi debitamente giustificati e in determinati settori gli Stati membri possono stabilire periodi di durata inferiore a 30 giorni;
- c) l'acquirente modifica unilateralmente le condizioni di un accordo di fornitura di prodotti agricoli e alimentari relative alla frequenza, al metodo, al luogo, ai tempi o al volume della fornitura o della consegna dei prodotti agricoli e alimentari, alle norme di qualità, ai termini di pagamento o ai prezzi oppure relative alla prestazione di servizi nella misura in cui vi è fatto esplicito riferimento al paragrafo 2;
- d) l'acquirente richiede al fornitore pagamenti che non sono connessi alla vendita dei prodotti agricoli e alimentari del fornitore;
- e) l'acquirente richiede che il fornitore paghi per il deterioramento o la perdita, o entrambi, di prodotti agricoli e alimentari che si verificano presso i locali dell'acquirente o dopo che tali prodotti sono divenuti di sua proprietà, quando tale deterioramento o perdita non siano stati causati dalla negligenza o colpa del fornitore;
- f) l'acquirente rifiuta di confermare per iscritto le condizioni di un accordo di fornitura tra l'acquirente e il fornitore per il quale quest'ultimo abbia richiesto una conferma scritta; ciò non si applica quando l'accordo di fornitura riguardi prodotti che devono essere consegnati da un socio di un'organizzazione di produttori, compresa una cooperativa, all'organizzazione di produttori della quale il fornitore è socio, se lo statuto di tale organizzazione di produttori o le regole e decisioni previste in detto statuto o ai sensi di esso contengono disposizioni aventi effetti analoghi alle disposizioni dell'accordo di fornitura;
- g) l'acquirente acquisisce, utilizza o divulga illecitamente segreti commerciali del fornitore ai sensi della direttiva (UE) 2016/943 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁹⁾;
- h) l'acquirente minaccia di mettere in atto, o mette in atto, ritorsioni commerciali nei confronti del fornitore quando quest'ultimo esercita i diritti contrattuali e legali di cui gode, anche presentando una denuncia alle autorità di contrasto o cooperando con le autorità di contrasto durante un'indagine;
- i) l'acquirente chiede al fornitore il risarcimento del costo sostenuto per esaminare i reclami dei clienti relativi alla vendita dei prodotti del fornitore, benché non risultino negligenze o colpe da parte del fornitore;

Il divieto di cui al primo comma, lettera a), è fatto salvo:

- le conseguenze dei ritardi di pagamento e i mezzi di ricorso di cui alla direttiva 2011/7/UE, che si applicano, in deroga ai periodi di pagamento stabiliti nella suddetta direttiva, sulla base dei periodi di pagamento di cui alla presente direttiva;
- la possibilità che un acquirente e un fornitore concordino una clausola di ripartizione del valore ai sensi dell'articolo 172 bis del regolamento (UE) n. 1308/2013.

⁽⁹⁾ Direttiva (UE) 2016/943 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 giugno 2016, sulla protezione del know-how riservato e delle informazioni commerciali riservate (segreti commerciali) contro l'acquisizione, l'utilizzo e la divulgazione illeciti (GU L 157 del 15.6.2016, pag. 1).

Il divieto di cui al primo comma, lettera a) non si applica ai pagamenti:

- effettuati da un acquirente a un fornitore quando tali pagamenti siano effettuati nel quadro del programma destinato alle scuole a norma dell'articolo 23 del regolamento (UE) n. 1308/2013;
- effettuati da enti pubblici che forniscono assistenza sanitaria a norma dell'articolo 4, paragrafo 4, lettera b), della direttiva 2011/7/UE;
- nell'ambito di contratti di fornitura tra fornitori di uve o mosto per la produzione di vino e i loro acquirenti diretti, a condizione che:
 - i) i termini di pagamento specifici delle operazioni di vendita siano inclusi nei contratti tipo resi vincolanti dallo Stato membro a norma dell'articolo 164 del regolamento (UE) n. 1308/2013 prima del 1° gennaio 2019 e che tale estensione dei contratti tipo sia rinnovata dallo Stato membro a decorrere da tale data senza modificare sostanzialmente i termini di pagamento a danno dei fornitori di uve o mosto; e
 - ii) che i contratti di fornitura tra fornitori di uve o mosto per la produzione di vino e i loro acquirenti diretti siano pluriennali o lo diventino.

2. Gli Stati membri provvedono affinché almeno tutte le seguenti pratiche commerciali siano vietate, a meno che non siano state precedentemente concordate in termini chiari ed univoci nell'accordo di fornitura o in un altro accordo successivo tra il fornitore e l'acquirente:

- a) l'acquirente restituisce al fornitore prodotti agricoli e alimentari rimasti invenduti, senza corrispondere alcun pagamento per tali prodotti invenduti o senza corrispondere alcun pagamento per il loro smaltimento, o entrambi;
- b) al fornitore è richiesto un pagamento come condizione per l'immagazzinamento, l'esposizione, l'inserimento in listino dei suoi prodotti agricoli e alimentari, o per la messa a disposizione sul mercato;
- c) l'acquirente richiede al fornitore di farsi carico, in toto o in parte, del costo degli sconti sui prodotti agricoli e alimentari venduti dall'acquirente come parte di una promozione;
- d) l'acquirente richiede al fornitore di pagare i costi della pubblicità, effettuata dall'acquirente, dei prodotti agricoli e alimentari;
- e) l'acquirente richiede al fornitore di pagare i costi del marketing, effettuato dall'acquirente, dei prodotti agricoli e alimentari;
- f) l'acquirente richiede al fornitore di pagare i costi del personale incaricato di organizzare gli spazi destinati alla vendita dei prodotti del fornitore.

Gli Stati membri provvedono affinché la pratica commerciale di cui al primo comma, lettera c) sia vietata a meno che, prima di una promozione avviata dall'acquirente, quest'ultimo ne specifichi il periodo e indichi la quantità prevista dei prodotti agricoli e alimentari da ordinare a prezzo scontato.

3. Se l'acquirente richiede un pagamento nelle situazioni di cui al paragrafo 2, primo comma, lettere b), c), d), e) o f), l'acquirente fornisce al fornitore, qualora questi ne faccia richiesta, una stima per iscritto dei pagamenti unitari o dei pagamenti complessivi a seconda dei casi e, per le situazioni di cui al paragrafo 2, primo comma, lettere b), d), e) e f), fornisce anche una stima, per iscritto, dei costi per il fornitore e i criteri alla base di tale stima.

4. Gli Stati membri provvedono affinché i divieti di cui ai paragrafi 1 e 2 costituiscano disposizioni imperative prioritarie, applicabili a tutte le situazioni che rientrano nel campo di applicazione di tali divieti, qualunque sia la legge altrimenti applicabile al contratto di fornitura tra le parti.

Articolo 4

Autorità di contrasto designate

1. Ogni Stato membro designa una o più autorità incaricate di applicare i divieti di cui all'articolo 3 a livello nazionale («autorità di contrasto») e informa la Commissione di tale designazione.
2. Se uno Stato membro designa più di una autorità di contrasto nel suo territorio, designa un unico punto di contatto sia per la cooperazione tra autorità di contrasto sia per la cooperazione con la Commissione.

*Articolo 5***Denunce e riservatezza**

1. I fornitori possono presentare denunce all'autorità di contrasto dello Stato membro in cui essi sono stabiliti oppure all'autorità di contrasto dello Stato membro in cui è stabilito l'acquirente sospettato di avere attuato una pratica commerciale vietata. L'autorità di contrasto a cui è presentata la denuncia è competente per applicare i divieti di cui all'articolo 3.
2. Le organizzazioni di produttori, altre organizzazioni di fornitori e le associazioni di tali organizzazioni hanno il diritto di presentare una denuncia su richiesta di uno o più dei loro membri o, se del caso, su richiesta di uno o più dei soci delle rispettive organizzazioni membro, qualora tali membri si ritengano vittime di una pratica commerciale vietata. Altre organizzazioni che hanno un interesse legittimo a rappresentare i fornitori hanno il diritto di presentare denunce su richiesta di un fornitore, e nell'interesse di tale fornitore, a condizione che dette organizzazioni siano persone giuridiche indipendenti senza scopo di lucro.
3. Gli Stati membri provvedono affinché, qualora il denunciante lo richieda, l'autorità di contrasto adotti le misure necessarie per tutelare adeguatamente l'identità del denunciante o dei membri o fornitori di cui al paragrafo 2 e per tutelare adeguatamente qualunque altra informazione la cui divulgazione, secondo il denunciante, sarebbe lesiva degli interessi del denunciante o di quei membri o fornitori. Il denunciante specifica le informazioni per le quali chiede un trattamento riservato.
4. Gli Stati membri provvedono affinché l'autorità di contrasto che riceve la denuncia informi il denunciante, entro un periodo di tempo ragionevole dal ricevimento della denuncia, di come intende dare seguito alla denuncia.
5. Gli Stati membri provvedono affinché, se ritiene che non vi siano ragioni sufficienti per agire a seguito della denuncia, l'autorità di contrasto informi il denunciante dei motivi della sua decisione entro un periodo di tempo ragionevole dal ricevimento della denuncia.
6. Gli Stati membri provvedono affinché, se ritiene che vi siano ragioni sufficienti per agire a seguito della denuncia, l'autorità di contrasto avvii, conduca e concluda un'indagine sulla denuncia entro un periodo di tempo ragionevole.
7. Gli Stati membri fanno in modo che, una volta accertata la violazione dei divieti di cui all'articolo 3, l'autorità di contrasto imponga all'acquirente di porre fine alla pratica commerciale vietata.

*Articolo 6***Poteri dell'autorità di contrasto**

1. Gli Stati membri provvedono affinché tutte le autorità di contrasto nazionali dispongano delle risorse e delle competenze necessarie per assolvere i propri doveri e conferiscono loro i poteri seguenti:
 - a) il potere di avviare e condurre indagini di propria iniziativa o a seguito di una denuncia;
 - b) il potere di chiedere agli acquirenti e ai fornitori di fornire tutte le informazioni necessarie al fine di condurre indagini sulle pratiche commerciali vietate;
 - c) il potere di effettuare ispezioni in loco, senza preavviso, nel quadro delle indagini, in conformità delle norme e delle procedure nazionali;
 - d) il potere di adottare decisioni in cui accerta la violazione dei divieti di cui all'articolo 3 e impone all'acquirente di porre fine alla pratica commerciale vietata; l'autorità può astenersi dall'adottare una siffatta decisione qualora tale decisione rischi di rivelare l'identità del denunciante o qualsiasi altra informazione la cui divulgazione, secondo il denunciante stesso, potrebbe essere lesiva dei suoi interessi, e a condizione che egli abbia specificato quali sono tali informazioni conformemente all'articolo 5, paragrafo 3;
 - e) il potere di imporre o avviare procedimenti finalizzati all'imposizione di sanzioni pecuniarie e altre sanzioni di pari efficacia e provvedimenti provvisori, nei confronti dell'autore della violazione, in conformità delle norme e procedure nazionali;
 - f) il potere di pubblicare regolarmente le decisioni adottate ai sensi delle lettere d) ed e).

Le sanzioni di cui al primo comma, lettera e), sono efficaci, proporzionate e dissuasive e tengono conto della natura, della durata, della frequenza e della gravità della violazione.

2. Gli Stati membri provvedono affinché l'esercizio dei poteri di cui al paragrafo 1 sia soggetto a opportune tutele riguardo ai diritti della difesa, conformemente ai principi generali del diritto dell'Unione e alla Carta dei diritti fondamentali dell'Unione europea, compreso nei casi in cui il denunciante chiede il trattamento riservato delle informazioni a norma dell'articolo 5, paragrafo 3.

Articolo 7

Risoluzione alternativa delle controversie

Fatto salvo il diritto dei fornitori di presentare denunce a norma dell'articolo 5, e fatti salvi i poteri delle autorità di contrasto di cui all'articolo 6, gli Stati membri possono promuovere il ricorso volontario a meccanismi alternativi di risoluzione delle controversie efficaci e indipendenti, quali la mediazione, allo scopo di risolvere le controversie tra fornitori e acquirenti relative all'attuazione di pratiche commerciali sleali.

Articolo 8

Cooperazione tra autorità di contrasto

1. Gli Stati membri provvedono affinché le autorità di contrasto cooperino efficacemente tra loro e con la Commissione e affinché si prestino reciproca assistenza nelle indagini che presentano una dimensione transfrontaliera.

2. Le autorità di contrasto si riuniscono almeno una volta all'anno per discutere dell'applicazione della presente direttiva sulla base delle relazioni annuali di cui all'articolo 10, paragrafo 2. Le autorità di contrasto discutono delle migliori pratiche, dei nuovi casi e degli ultimi sviluppi nell'ambito delle pratiche commerciali sleali nella filiera agricola e alimentare e scambiano informazioni, in particolare sulle misure di attuazione che hanno adottato ai sensi della presente direttiva e sulle rispettive pratiche di contrasto. Le autorità di contrasto possono adottare raccomandazioni volte a promuovere l'applicazione coerente della presente direttiva e a potenziare il contrasto. La Commissione agevola lo svolgimento di tali riunioni.

3. La Commissione istituisce e gestisce un sito web che consenta lo scambio di informazioni tra le autorità di contrasto e la Commissione, in particolare per quanto riguarda le riunioni annuali. La Commissione crea un sito web pubblico che riporta i recapiti delle autorità di contrasto designate e i link ai siti web delle autorità di contrasto nazionali o di altre autorità degli Stati membri che a loro volta contengono informazioni sulle misure di recepimento della presente direttiva di cui all'articolo 13, paragrafo 1.

Articolo 9

Norme nazionali

1. Per garantire un più alto livello di tutela, gli Stati membri possono mantenere o introdurre norme nazionali volte a contrastare le pratiche commerciali sleali più rigorose di quelle previste nella presente direttiva, a condizione che esse siano compatibili con le norme relative al funzionamento del mercato interno.

2. La presente direttiva lascia impregiudicate le norme nazionali finalizzate a contrastare le pratiche commerciali sleali che non rientrano nell'ambito di applicazione della direttiva, a condizione che esse siano compatibili con le norme relative al funzionamento del mercato interno.

Articolo 10

Relazioni

1. Gli Stati membri provvedono affinché le loro autorità di contrasto pubblichino una relazione annuale sulle loro attività che rientrano nell'ambito di applicazione della presente direttiva, che, tra l'altro, indichi il numero delle denunce ricevute e il numero delle indagini da esse aperte o concluse nel corso dell'anno precedente. Per ogni indagine conclusa, la relazione contiene un'illustrazione sommaria del caso, l'esito dell'indagine e, se del caso, la decisione presa, nel rispetto degli obblighi di riservatezza di cui all'articolo 5, paragrafo 3.

2. Entro il 15 marzo di ogni anno, gli Stati membri trasmettono alla Commissione una relazione sulle pratiche commerciali sleali nei rapporti tra imprese nella filiera agricola e alimentare. Tale relazione contiene, in particolare, tutti i dati pertinenti riguardanti il contrasto e l'applicazione delle norme ai sensi della presente direttiva nello Stato membro interessato nel corso dell'anno precedente.

3. La Commissione può adottare atti di esecuzione che stabiliscano:
 - a) le norme relative alle informazioni necessarie ai fini dell'applicazione del paragrafo 2;
 - b) le disposizioni riguardanti la gestione delle informazioni da inviare dagli Stati membri alla Commissione e le norme sul contenuto e sulla forma di tali informazioni;
 - c) le modalità relative alla trasmissione o alla messa a disposizione delle informazioni e dei documenti agli Stati membri, alle organizzazioni internazionali, alle autorità competenti dei paesi terzi o al pubblico, fermi restando la protezione dei dati personali e i legittimi interessi dei produttori agricoli e delle imprese alla tutela dei segreti aziendali.

Tali atti di esecuzione sono adottati secondo la procedura d'esame di cui all'articolo 11, paragrafo 2.

Articolo 11

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita dal comitato per l'organizzazione comune dei mercati agricoli istituito dall'articolo 229 del regolamento (UE) n. 1308/2013. Tale comitato è un comitato ai sensi del regolamento (UE) n. 182/2011.
2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applica l'articolo 5 del regolamento (UE) n. 182/2011.

Articolo 12

Valutazione

1. Entro il 1° novembre 2025, la Commissione procede a una prima valutazione della presente direttiva e presenta al Parlamento europeo, al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione in cui espone le principali conclusioni di tale valutazione. Tale relazione è corredata, se del caso, da proposte legislative.
2. Tale valutazione esamina almeno i seguenti aspetti:
 - a) l'efficacia delle misure attuate a livello nazionale volte a contrastare le pratiche commerciali sleali nella filiera agricola e alimentare;
 - b) l'efficacia della cooperazione tra le autorità di contrasto competenti e, se del caso, i modi in cui è possibile migliorare tale cooperazione.
3. Per la relazione di cui al paragrafo 1, la Commissione si basa anzitutto sulle relazioni annuali di cui all'articolo 10, paragrafo 2. Se necessario, la Commissione può chiedere agli Stati membri informazioni aggiuntive, comprese informazioni sull'efficacia delle misure attuate a livello nazionale e sull'efficacia della cooperazione e dell'assistenza reciproca.
4. Entro il 1° novembre 2021, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni una relazione intermedia sullo stato del recepimento e dell'attuazione.

Articolo 13

Recepimento

1. Entro il 1° maggio 2021, gli Stati membri adottano e pubblicano le disposizioni legislative, regolamentari e amministrative necessarie per conformarvisi. Essi comunicano immediatamente alla Commissione il testo di tali misure.

Gli Stati membri applicano le suddette misure entro il 1° novembre 2021.

Le misure adottate dagli Stati membri contengono un riferimento alla presente direttiva o sono corredate di tale riferimento all'atto della pubblicazione ufficiale. Le modalità del riferimento sono stabilite dagli Stati membri.

2. Gli Stati membri comunicano alla Commissione il testo delle disposizioni fondamentali di diritto interno che adottano nel settore disciplinato dalla presente direttiva.

*Articolo 14***Entrata in vigore**

La presente direttiva entra in vigore il quinto giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

*Articolo 15***Destinatari**

Gli Stati membri sono destinatari della presente direttiva.

Fatto a Strasburgo, il 17 aprile 2019

Per il Parlamento europeo

Il presidente

A. TAJANI

Per il Consiglio

Il presidente

G. CIAMBA

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI INTERNI E DI PROCEDURA

MODIFICHE DEL REGOLAMENTO DI PROCEDURA DELLA CORTE DI GIUSTIZIA

LA CORTE DI GIUSTIZIA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea, e in particolare l'articolo 253, sesto comma, di quest'ultimo,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea dell'energia atomica, e in particolare l'articolo 106 bis, paragrafo 1, di quest'ultimo,

visto il protocollo sullo Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea, e in particolare l'articolo 63 di quest'ultimo,

considerando che occorre precisare, nel regolamento di procedura, le modalità di attuazione del procedimento di ammissione preventiva delle impugnazioni di cui all'articolo 58 bis del protocollo sullo Statuto della Corte di giustizia dell'Unione europea e di stabilire tanto le modalità di presentazione e di esame delle domande di ammissione di un'impugnazione quanto lo svolgimento concreto del procedimento a seguito di un siffatto esame,

con l'approvazione del Consiglio data il 9 aprile 2019,

ADOPTA LE SEGUENTI MODIFICHE DEL SUO REGOLAMENTO DI PROCEDURA:

Articolo 1

È inserito il capo seguente nel titolo quinto del regolamento di procedura della Corte di giustizia del 25 settembre 2012 ⁽¹⁾:

«Capo I bis

AMMISSIONE PREVENTIVA DELLE IMPUGNAZIONI AI SENSI DELL'ARTICOLO 58 BIS DELLO STATUTO

Articolo 170 bis

Domanda di ammissione dell'impugnazione

1. Nei casi di cui all'articolo 58 bis, primo e secondo comma, dello Statuto, il ricorrente allega al proprio ricorso una domanda di ammissione dell'impugnazione in cui espone la questione importante che l'impugnazione solleva per l'unità, la coerenza o lo sviluppo del diritto dell'Unione e che contiene tutti gli elementi necessari per consentire alla Corte di statuire su tale domanda. In assenza di una domanda siffatta, il vicepresidente della Corte dichiara l'impugnazione irricevibile.

2. La domanda di ammissione dell'impugnazione non può essere superiore a sette pagine, redatte tenendo conto dell'insieme dei requisiti formali contenuti nelle istruzioni pratiche alle parti relative alle cause proposte dinanzi alla Corte, adottate sulla base del presente regolamento.

3. Se la domanda di ammissione dell'impugnazione non è conforme ai requisiti enunciati al paragrafo precedente, il cancelliere assegna al ricorrente un breve termine per la regolarizzazione della domanda. In mancanza di regolarizzazione entro il termine assegnato, il vicepresidente della Corte, su proposta del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, decide se l'inosservanza di tale formalità comporti l'irricevibilità formale dell'impugnazione.

⁽¹⁾ GU L 265 del 29.9.2012, pag. 1, come modificato il 18 giugno 2013 (GU L 173 del 26.6.2013, pag. 65) e il 19 luglio 2016 (GU L 217 del 12.8.2016, pag. 69).

Articolo 170 ter

Decisione sulla domanda di ammissione dell'impugnazione

1. La Corte statuisce sulla domanda di ammissione dell'impugnazione nel più breve termine possibile.
2. La decisione su tale domanda è adottata, su proposta del giudice relatore, sentito l'avvocato generale, da una sezione istituita appositamente a tal fine, presieduta dal vicepresidente della Corte e formata, inoltre, dal giudice relatore e dal presidente della sezione di tre giudici a cui è assegnato il giudice relatore alla data di presentazione della domanda.
3. Sulla domanda di ammissione dell'impugnazione si decide con ordinanza motivata.
4. Qualora l'impugnazione sia ammessa, in tutto o in parte, in base ai criteri sanciti dall'articolo 58 bis, terzo comma, dello Statuto, il procedimento prosegue conformemente agli articoli da 171 a 190 bis del presente regolamento. L'ordinanza di cui al paragrafo precedente è notificata, assieme all'impugnazione, alle parti della causa dinanzi al Tribunale e precisa, qualora l'impugnazione sia ammessa solo in parte, i motivi o le parti dell'impugnazione sui quali deve vertere la comparsa di risposta.
5. Il Tribunale e, qualora non fossero stati parte nella causa dinanzi a quest'ultimo, gli Stati membri, il Parlamento europeo, il Consiglio e la Commissione europea, sono subito avvisati dal cancelliere della decisione di ammissione dell'impugnazione».

Articolo 2

Le presenti modifiche del regolamento di procedura, facenti fede nelle lingue di cui all'articolo 36 di tale regolamento, sono pubblicate nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea* e entrano in vigore il primo giorno del mese successivo a quello della loro pubblicazione.

Così deciso a Lussemburgo il 9 aprile 2019

ISSN 1977-0707 (edizione elettronica)
ISSN 1725-258X (edizione cartacea)



Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea
2985 Lussemburgo
LUSSEMBURGO

IT