

## I

(Atti adottati a norma dei trattati CE/Euratom la cui pubblicazione è obbligatoria)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO (CE) N. 595/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

del 18 giugno 2009

**relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95,

vista la proposta della Commissione,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo <sup>(1)</sup>,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato <sup>(2)</sup>,

considerando quanto segue:

(1) Il mercato interno comprende uno spazio senza frontiere interne nel quale deve essere garantita la libera circolazione dei beni, delle persone, dei servizi e dei capitali. A tal fine, per i veicoli a motore vige un sistema generale comunitario di omologazione. I requisiti tecnici per l'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dovrebbero, pertanto, essere armonizzati al fine di evitare l'adozione di requisiti diversi da uno Stato membro all'altro e di garantire un elevato grado di protezione dell'ambiente.

<sup>(1)</sup> GU C 211 del 19.8.2008, pag. 12.

<sup>(2)</sup> Parere del Parlamento europeo del 16 dicembre 2008 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale) e decisione del Consiglio dell'8 giugno 2009.

(2) Il presente regolamento costituisce un regolamento nuovo e distinto, adottato nel contesto della procedura comunitaria di omologazione di cui alla 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 («la direttiva quadro») <sup>(3)</sup>. È opportuno, pertanto, modificare di conseguenza gli allegati IV, VI e XI di tale direttiva.

(3) In seguito alla richiesta del Parlamento europeo, nella legislazione comunitaria in materia di veicoli è stato introdotto un nuovo approccio normativo. Il presente regolamento dovrebbe, pertanto, limitarsi a fissare le disposizioni fondamentali sulle emissioni dei veicoli a motore, mentre i dettagli tecnici dovrebbero essere fissati in misure di attuazione, adottate in base a procedure di comitato.

(4) Il Sesto programma comunitario di azione in materia di ambiente, approvato con decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 luglio 2002 <sup>(4)</sup>, stabilisce la necessità di portare l'inquinamento a livelli che riducano al minimo gli effetti nocivi sulla salute umana, prestando particolare attenzione alle popolazioni sensibili e all'ambiente nel suo insieme. La legislazione comunitaria ha fissato norme adeguate relative alla qualità dell'aria ambiente, a tutela della salute umana e in particolare degli individui sensibili, nonché ai livelli massimi nazionali delle emissioni. Successivamente alla sua comunicazione del 4 maggio 2001 che ha istituito il programma «Aria pulita per l'Europa» (Clean Air For Europe — CAFE), il 21 settembre 2005 la Commissione ha adottato un'altra comunicazione denominata

<sup>(3)</sup> GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

<sup>(4)</sup> GU L 242 del 10.9.2002, pag. 1.

«Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico». Una delle conclusioni cui è giunta tale strategia tematica è che per cogliere gli obiettivi di qualità dell'aria dell'Unione europea, i trasporti (aerei, marittimi e terrestri), le famiglie e i settori energia, agricoltura e industria devono ulteriormente ridurre le emissioni. In questo contesto, il compito di ridurre le emissioni dei veicoli dovrebbe essere affrontato come parte di una strategia globale. Le norme euro VI sono una delle misure destinate a ridurre le effettive emissioni di inquinanti atmosferici durante l'uso come i particolati (PM) e i precursori dell'ozono come gli ossidi d'azoto (NO<sub>x</sub>) e gli idrocarburi.

- (5) Per conseguire gli obiettivi di qualità dell'aria perseguiti dall'Unione europea, occorre uno sforzo costante per ridurre le emissioni dei veicoli. Per questo motivo, l'industria dovrebbe ottenere informazioni chiare sui futuri valori limite delle emissioni e disporre di un termine sufficiente per il raggiungimento di detti obiettivi e per lo sviluppo delle necessarie soluzioni tecniche.
- (6) Per migliorare la qualità dell'aria e soddisfare i valori limite d'inquinamento e i livelli massimi nazionali delle emissioni è, in particolare, necessario ridurre le emissioni di NO<sub>x</sub> dei veicoli pesanti. Fissare in una fase iniziale i valori limite per le emissioni di NO<sub>x</sub> dovrebbe dare ai costruttori di veicoli a motore certezza di programmazione a lungo termine e su scala europea.
- (7) Quando si stabiliscono norme sulle emissioni è importante considerare le implicazioni per la competitività dei mercati e dei costruttori, i costi diretti e indiretti per le imprese, i vantaggi sempre maggiori in termini di stimoli all'innovazione, di miglioramento della qualità dell'aria, di riduzione dei costi sanitari e di aumento della speranza di vita.
- (8) Per migliorare il funzionamento del mercato interno, in particolare per quanto riguarda la libera circolazione delle merci, la libertà di stabilimento e la libera prestazione di servizi, sono necessari un accesso illimitato alle informazioni sulla riparazione dei veicoli, attraverso una funzione di ricerca standardizzata che consenta di reperire le informazioni tecniche, e una concorrenza efficace sul mercato dei servizi d'informazione relativa alla riparazione e alla manutenzione del veicolo. Gran parte di tali informazioni si riferisce ai sistemi diagnostici di bordo (OBD) e alla loro interazione con altri sistemi del veicolo. È necessario stabilire le caratteristiche tecniche cui i costruttori devono conformarsi nel fornire informazioni sui propri siti web, nonché le misure mirate che garantiscano un accesso ragionevole alle piccole e medie imprese (PMI).
- (9) Entro il 7 agosto 2013, la Commissione dovrebbe rivedere il funzionamento del sistema di accesso illimitato alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo allo scopo di stabilire se è opportuno consolidare tutte le disposizioni che disciplinano l'accesso

alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo nell'ambito della legislazione quadro riveduta sull'omologazione. Se le disposizioni che disciplinano l'accesso a dette informazioni sono così consolidate, le corrispondenti disposizioni del presente regolamento dovrebbero essere abrogate, purché siano salvaguardati gli esistenti diritti di accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione dei veicoli.

- (10) La Commissione dovrebbe incentivare lo sviluppo di un formato standard internazionale per un accesso illimitato e normalizzato alle informazioni relative alla riparazione e manutenzione dei veicoli, ad esempio attraverso l'attività del Comitato europeo di normalizzazione (CEN).
- (11) È necessario stabilire una norma comune europea con riguardo al formato delle informazioni OBD dei veicoli e delle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione dei veicoli. Sino all'adozione di detta norma, le informazioni OBD dei veicoli e le informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione dei veicoli pesanti dovrebbero essere presentate in modo facilmente accessibile e in un formato in grado di garantire un accesso non discriminatorio. Le informazioni dovrebbero essere rese disponibili nei siti web dei costruttori o, nel caso ciò non sia possibile a causa della loro natura, in un altro formato adeguato.
- (12) La Commissione dovrebbe sorvegliare le emissioni non ancora regolate e dovute all'uso più ampio di combustibili, tecnologie motoristiche e sistemi di controllo delle emissioni del tutto nuovi. Se necessario, la Commissione dovrebbe, inoltre, presentare una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio al fine di regolare tali emissioni.
- (13) È opportuno incoraggiare l'introduzione di veicoli a combustibili alternativi, in grado di emettere meno NO<sub>x</sub> e particolato. Dovrebbero quindi essere introdotti valori limite per gli idrocarburi, gli idrocarburi diversi dal metano e il metano.
- (14) Onde garantire il controllo delle emissioni di particolato inquinante ultrafine (PM 0,1 µm e inferiori), la Commissione dovrebbe avere il potere di adottare un approccio basato sul numero di emissioni di tale particolato, oltre che sulla massa, com'è attualmente. L'approccio basato sul numero di emissioni di particolato dovrebbe imperniarsi sui risultati del programma di misurazione del particolato (PMP) della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) ed essere coerente con gli ambiziosi obiettivi in materia di ambiente, attualmente esistenti.
- (15) Al fine di raggiungere tali obiettivi ambientali, è opportuno segnalare che i limiti basati sul numero di particelle rispecchiano con ogni probabilità i più elevati livelli di prestazione attualmente ottenuti con filtri antiparticolato mediante l'uso della migliore tecnologia disponibile.

- (16) Nelle prove che sono alla base del regolamento per l'omologazione CE sulle emissioni, la Commissione dovrebbe adottare cicli di guida armonizzati a livello mondiale. Andrebbero considerate anche l'applicazione di sistemi portatili di misura delle emissioni per verificare le emissioni effettive durante l'uso e l'introduzione di procedure di controllo delle emissioni fuori ciclo.
- (17) L'installazione a posteriori, sui veicoli commerciali pesanti, di filtri antiparticolato per i motori diesel potrebbe determinare un aumento delle emissioni di diossido d'azoto (NO<sub>2</sub>). Nel quadro della strategia tematica sull'inquinamento atmosferico è quindi opportuno che la Commissione elabori una proposta legislativa intesa ad armonizzare le norme nazionali in materia di installazione a posteriori e che si accerti che, in tale contesto, siano garantiti i requisiti in materia di protezione dell'ambiente.
- (18) I sistemi OBD sono importanti per controllare le emissioni durante l'uso di un veicolo. Data l'esigenza di verificare le emissioni effettive a livello mondiale, la Commissione dovrebbe continuare ad esaminare i requisiti di tali sistemi e le soglie di tolleranza degli errori di controllo.
- (19) Per sorvegliare il contributo di questo settore, nel suo insieme, alle emissioni complessive dei gas a effetto serra, occorre che la Commissione introduca la misurazione del consumo di combustibile e delle emissioni di anidride carbonica (CO<sub>2</sub>) dei veicoli pesanti.
- (20) Al fine di promuovere il mercato dei veicoli puliti e a basso consumo energetico, la Commissione dovrebbe studiare la fattibilità e lo sviluppo di una definizione e una metodologia del consumo di energia e delle emissioni di CO<sub>2</sub> per l'intero veicolo e non solo per i motori, fatto salvo l'utilizzo di test virtuali e reali. Tale definizione e la metodologia dovrebbero coprire anche i sistemi di trasmissione alternativi (ad esempio, i veicoli ibridi) e gli effetti dei miglioramenti sui veicoli, ad esempio, per quanto riguarda l'aerodinamica, il peso, la capacità di carico e la resistenza al rotolamento. Se si potrà mettere a punto un metodo adeguato di presentazione e di confronto, il consumo di carburante e le emissioni di CO<sub>2</sub> che ne derivano dovrebbero essere messe a disposizione del pubblico per tipi di veicoli distinti.
- (21) Per controllare meglio le emissioni effettive durante l'uso, comprese le emissioni fuori ciclo, e facilitare il processo di conformità dei veicoli in servizio, occorre adottare un metodo di analisi e valori di riferimento basati sull'uso di sistemi portatili di misura delle emissioni entro un termine adeguato.
- (22) Al fine di conseguire gli obiettivi UE di qualità dell'aria, la Commissione dovrebbe introdurre norme armonizzate per garantire che le emissioni fuori ciclo dei veicoli pesanti e dei loro motori siano debitamente controllate su un'ampia gamma di motori e di condizioni ambientali.
- (23) Il corretto funzionamento del sistema di post-trattamento, soprattutto nel caso dei NO<sub>x</sub>, è il requisito fondamentale per soddisfare le norme stabilite in materia di emissioni inquinanti. In questo contesto, si dovrebbero introdurre misure per garantire il corretto funzionamento dei sistemi che usano un reagente.
- (24) Gli Stati membri possono accelerare mediante incentivi finanziari la commercializzazione di veicoli che rispondano a requisiti adottati a livello comunitario. Il presente regolamento non dovrebbe ledere il diritto degli Stati membri di inserire le emissioni nel metodo di calcolo delle tasse eventualmente imposte ai veicoli.
- (25) Quando gli Stati membri elaborano misure volte a garantire l'adeguamento a posteriori dei veicoli pesanti esistenti, tali misure dovrebbero basarsi sulle norme euro VI.
- (26) Gli Stati membri dovrebbero stabilire norme sulle sanzioni applicabili in caso di violazione del presente regolamento e garantirne l'attuazione. Tali sanzioni dovrebbero essere effettive, proporzionate e dissuasive.
- (27) I requisiti di potenza del motore dei veicoli a motore di cui alla direttiva 80/1269/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla potenza dei motori degli autoveicoli<sup>(1)</sup>, dovrebbero essere introdotti nel presente regolamento e nel 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 (5 euro e 6 euro) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo<sup>(2)</sup>. È opportuno, pertanto, modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 715/2007 e abrogare la direttiva 80/1269/CEE.
- (28) Per semplificare la normativa comunitaria, è opportuno sostituire con un regolamento la normativa in vigore in materia di veicoli pesanti, segnatamente la direttiva 2005/55/CE<sup>(3)</sup> e la direttiva 2005/78/CE della Commissione<sup>(4)</sup>. Il ricorso ad un regolamento dovrebbe assicurare l'applicabilità diretta delle disposizioni tecniche dettagliate ai costruttori, agli enti di omologazione e ai servizi tecnici e che possano essere aggiornate in modo rapido ed efficiente. È opportuno, pertanto, abrogare le direttive 2005/55/CE e 2005/78/CE e modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 715/2007.

<sup>(1)</sup> GU L 375 del 31.12.1980, pag. 46.

<sup>(2)</sup> GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.

<sup>(3)</sup> Direttiva 2005/55/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 settembre 2005, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da prendere contro l'emissione di inquinanti gassosi e di particolato prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione di veicoli e contro l'emissione di inquinanti gassosi prodotti dai motori ad accensione comandata alimentati con gas naturale o con gas di petrolio liquefatto destinati alla propulsione di veicoli (GU L 275 del 20.10.2005, pag. 1).

<sup>(4)</sup> Direttiva 2005/78/CE della Commissione, del 14 novembre 2005, che attua la direttiva 2005/55/CE e ne modifica gli allegati I, II, III, IV e VI (GU L 313 del 29.11.2005, pag. 1).

- (29) Le misure per l'esecuzione del presente regolamento dovrebbero essere adottate secondo la decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione <sup>(1)</sup>.
- (30) In particolare, la Commissione dovrebbe avere il potere di introdurre nell'allegato I valori limite basati sul numero delle particelle, di fissare, se del caso, il valore del livello ammissibile della componente di NO<sub>2</sub> nel valore limite per gli NO<sub>x</sub>, di stabilire procedure, prove e requisiti specifici per l'omologazione nonché un procedimento per misurare il numero delle particelle, di adottare provvedimenti relativi alle emissioni fuori ciclo, l'utilizzo di sistemi portatili di misura delle emissioni, l'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e i cicli di prova usati per misurare le emissioni. Tali misure, di portata generale ed intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, anche completandolo con nuovi elementi non essenziali, devono essere adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 bis della decisione 1999/468/CE.
- (31) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, segnatamente la realizzazione del mercato interno mediante l'introduzione di prescrizioni tecniche comuni con riguardo alle emissioni dei veicoli a motore e la garanzia dell'accessibilità delle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione dei veicoli per gli operatori indipendenti come per i concessionari e i meccanici autorizzati, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e possono dunque essere realizzati meglio a livello comunitario, la Comunità può intervenire, in base al principio di sussidiarietà sancito dall'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire tali obiettivi in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo,

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

##### Oggetto

Il presente regolamento fissa prescrizioni tecniche comuni per l'omologazione di veicoli a motore, motori e parti di ricambio per quanto riguarda le loro emissioni.

Il presente regolamento stabilisce inoltre regole per la conformità in servizio di veicoli e motori, la durabilità dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, i sistemi OBD, la misura del consumo di combustibile e di emissioni di CO<sub>2</sub> e l'accessibilità delle informazioni OBD dei veicoli e delle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo.

<sup>(1)</sup> GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23.

#### Articolo 2

##### Ambito d'applicazione

Il presente regolamento si applica ai veicoli a motore delle categorie M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub>, N<sub>1</sub> e N<sub>2</sub>, definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE con massa di riferimento superiore a 2 610 kg e a tutti i veicoli a motore delle categorie M<sub>3</sub> e N<sub>3</sub>, definiti nello stesso allegato.

Il presente regolamento si applica fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 2, del regolamento (CE) n. 715/2007.

Su richiesta del costruttore, l'omologazione di un veicolo completato concessa ai sensi del presente regolamento e delle relative misure di attuazione è estesa al suo veicolo incompleto con una massa di riferimento non superiore a 2 610 kg. Le omologazioni vengono estese qualora il fabbricante può dimostrare che tutte le combinazioni relative alla carrozzeria che devono essere montate sul veicolo incompleto aumentano la massa di riferimento del veicolo rendendola superiore a 2 610 kg.

Su richiesta del costruttore, l'omologazione di un veicolo concessa ai sensi del presente regolamento e delle relative misure di attuazione è estesa alle sue varianti e versioni con una massa di riferimento superiore a 2 380 kg a condizione che esso soddisfi anche i requisiti relativi alla misurazione delle emissioni di gas serra e del consumo di carburante di cui al regolamento (CE) n. 715/2007 e relative disposizioni di attuazione.

#### Articolo 3

##### Definizioni

Ai fini del presente regolamento, si intende per:

- 1) «motore», la fonte di propulsione motrice di un veicolo cui può essere rilasciata un'omologazione in quanto unità tecnica distinta, definita all'articolo 3, punto 25 della direttiva 2007/46/CE;
- 2) «gas inquinanti», emissioni dei gas di scarico di monossido di carbonio, di NO<sub>x</sub>, espressi in equivalente di NO<sub>2</sub>, e di idrocarburi;
- 3) «particolato», componenti dei gas di scarico, eliminate dai gas di scarico diluiti a una temperatura massima di 325 K (52 °C) mediante filtri descritti nella procedura di prova per verificare le emissioni medie dallo scarico;
- 4) «emissioni dallo scarico», emissione di gas inquinanti e di particolato;
- 5) «basamento motore», spazi, nel motore o al suo esterno, collegati alla coppa dell'olio con passaggi interni o esterni, attraverso i quali gas e vapori possono essere emessi;

- 6) «dispositivo di controllo dell'inquinamento», componenti di un veicolo che controllano e/o limitano le emissioni dallo scarico;
- 7) «sistema diagnostico di bordo (OBD)», un sistema a bordo di un veicolo o collegato ad un motore, in grado di individuare un malfunzionamento ed eventualmente di indicare la comparsa mediante un sistema di allarme, di identificare la probabile zona di malfunzionamento mediante informazioni inserite nella memoria di un computer e di comunicare tali informazioni all'esterno del veicolo;
- 8) «strategia di manomissione», una strategia di controllo delle emissioni che riduce l'efficacia dei dispositivi di controllo delle emissioni in condizioni ambientali o di funzionamento del motore tipiche del normale funzionamento dei veicoli o estranee alle procedure di prova per l'omologazione;
- 9) «dispositivo d'origine di controllo dell'inquinamento», dispositivo di controllo dell'inquinamento o l'insieme di tali dispositivi, coperti dall'omologazione concessa al veicolo interessato;
- 10) «dispositivo di ricambio di controllo dell'inquinamento», dispositivo di controllo dell'inquinamento o l'insieme di tali dispositivi destinato a sostituire un dispositivo d'origine di controllo dell'inquinamento e che può essere omologato come entità tecnica separata ai sensi dell'articolo 3, punto 25, della direttiva 2007/46/CE;
- 11) «informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo», ogni informazione sulla diagnosi, la manutenzione, l'ispezione, il controllo periodico, la riparazione, la riprogrammazione o la riinizializzazione o il supporto diagnostico a distanza del veicolo, fornita dai costruttori ai propri concessionari e meccanici autorizzati, con tutti gli emendamenti e supplementi successivi a tale informazione. Tali informazioni comprendono tutte le informazioni necessarie per l'installazione di parti o dispositivi sul veicolo;
- 12) «costruttore», la persona o l'ente responsabile, verso l'autorità di omologazione, di tutti gli aspetti del procedimento di omologazione o autorizzazione e della conformità della produzione. Non è indispensabile che detta persona o ente partecipino direttamente a tutte le fasi di costruzione del veicolo, del sistema, del componente o dell'entità tecnica soggetti all'omologazione;
- 13) «operatore indipendente», imprese diverse dai concessionari e meccanici autorizzati, coinvolte direttamente o indirettamente nella riparazione e manutenzione dei veicoli a motore, in particolare meccanici, costruttori o distributori di utensili, apparecchiature per la riparazione, o parti di ricambio, editori di informazioni tecniche, club automobilistici, addetti al soccorso stradale, a servizi d'ispezione e di prova e alla formazione di installatori, costruttori e meccanici di dispositivi per veicoli alimentati da combustibili alternativi;
- 14) «veicolo alimentato da carburante alternativo», un veicolo in grado di funzionare utilizzando almeno un tipo di carburante che sia gassoso a temperatura e pressione atmosferica oppure derivato da oli sostanzialmente non minerali;
- 15) «massa di riferimento», la massa del veicolo in ordine di marcia, meno la massa forfettaria del conducente di 75 kg, più una massa forfettaria di 100 kg;
- 16) «manomissione», la disattivazione, l'adattamento o la modifica del sistema di controllo delle emissioni o del sistema di propulsione del veicolo, ivi compresi eventuali software o altri elementi logici di controllo di tali sistemi, che, intenzionalmente o meno, possa causare il deterioramento delle prestazioni del veicolo in materia di emissioni.

La Commissione può adattare la definizione di cui al primo comma, punto 7, per tener conto dei progressi tecnici compiuti in materia di sistemi OBD. Tale misura, intesa a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, è adottata secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 2.

#### Articolo 4

##### Obblighi dei costruttori

1. I costruttori devono dimostrare che tutti i veicoli nuovi venduti, immatricolati o messi in servizio nella Comunità, tutti i motori nuovi venduti o messi in servizio nella Comunità e tutti i nuovi dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento che richiedono un'omologazione ai sensi degli articoli 8 e 9, venduti o messi in servizio nella Comunità, sono muniti di un'omologazione ai sensi del presente regolamento e delle relative misure di attuazione.

2. I costruttori devono garantire il rispetto, in seno all'omologazione, delle procedure di verifica della conformità della produzione, della durabilità dei dispositivi di controllo dell'inquinamento e della conformità in servizio.

Le misure tecniche adottate dal costruttore devono garantire che le emissioni dallo scarico siano effettivamente limitate, ai sensi del presente regolamento e delle relative misure di attuazione, per tutta la normale durata di vita dei veicoli in condizioni d'uso normali.

A tal fine, percorrenze e periodi di tempo, rispetto ai quali vanno effettuate le prove di durabilità dei dispositivi di controllo dell'inquinamento per l'omologazione e la prova di conformità di veicoli o motori in servizio, sono i seguenti:

- a) 160 000 km o cinque anni, a seconda del caso che si verifica per primo, per i motori installati su veicoli delle categorie M<sub>1</sub>, N<sub>1</sub> ed M<sub>2</sub>;

b) 300 000 km o sei anni, a seconda del caso che si verifica per primo, per motori installati su veicoli di categoria N<sub>2</sub>, N<sub>3</sub> di massa massima tecnicamente ammissibile non superiore a 16 tonnellate, ed M<sub>3</sub> classe I, classe II e classe A, e classe B di massa massima tecnicamente ammissibile non superiore a 7,5 t;

c) 700 000 km o sette anni, a seconda del caso che si verifica per primo, per motori installati su veicoli di categoria N<sub>3</sub> di massa massima tecnicamente ammissibile superiore a 16 tonnellate, ed M<sub>3</sub>, classe III e classe B di massa massima tecnicamente ammissibile superiore a 7,5 t.

3. La Commissione stabilisce le procedure e i requisiti specifici per l'attuazione dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 2.

#### Articolo 5

##### Requisiti e prove

1. I costruttori garantiscono il rispetto dei limiti delle emissioni di cui all'allegato I.

2. I costruttori producono veicoli e motori in modo che i componenti in grado di influire sulle emissioni siano progettati, costruiti e montati in modo tale da permettere al motore o al veicolo, nell'uso normale, di soddisfare il presente regolamento e le relative misure di attuazione.

3. È vietato il ricorso a strategie di manipolazione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni.

4. La Commissione adotta le misure di attuazione del presente articolo, ivi compresi le misure relative ai seguenti elementi:

a) emissioni dallo scarico, compresi i cicli di prova, l'applicazione di sistemi portatili di misura per verificare le emissioni effettive durante l'uso, il controllo e la limitazione delle emissioni fuori ciclo, la fissazione di valori limite per il numero delle particelle, nel rispetto degli ambiziosi requisiti in materia ambientale, attualmente esistenti, e le emissioni a regime di minimo;

b) emissioni dal basamento motore;

c) sistemi OBD e prestazione dei dispositivi di controllo dell'inquinamento in servizio;

d) durabilità dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento, confor-

mità di motori e veicoli in servizio, conformità della produzione e controlli tecnici;

e) emissioni di CO<sub>2</sub> e consumo di carburante;

f) concessione dell'estensione delle omologazioni;

g) attrezzatura di prova;

h) carburanti di riferimento, quali benzina, gasolio, gas e bio-carburanti, come il bioetanolo, il biodiesel e il biogas;

i) misurazione della potenza del motore;

j) corretto funzionamento e rigenerazione dei dispositivi di controllo dell'inquinamento;

k) i provvedimenti particolari per garantire il corretto funzionamento dei controlli sugli NO<sub>x</sub>; tali provvedimenti garantiscono che i veicoli non possano funzionare qualora i controlli sugli NO<sub>x</sub> non siano operanti, ad esempio a causa della mancanza del necessario reagente o di un ricircolo dei gas di scarico (EGR) malfunzionante o disattivato.

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, anche completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 2.

#### Articolo 6

##### Accesso alle informazioni

1. I costruttori consentono agli operatori indipendenti un accesso illimitato e normalizzato alle informazioni OBD dei veicoli, alle attrezzature di diagnostica e altre apparecchiature o strumenti, compreso il pertinente software e alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione dei veicoli.

I costruttori forniscono una struttura standardizzata, sicura e a distanza per permettere ai meccanici indipendenti di realizzare operazioni che comportano l'accesso al sistema di sicurezza del veicolo.

Nel caso di omologazione in più fasi, il costruttore responsabile di una determinata omologazione è altresì tenuto a fornire le informazioni relative alla riparazione sia al costruttore finale che agli operatori indipendenti, relativamente alla fase in questione. Il costruttore finale è tenuto a fornire le informazioni relative al veicolo nel suo complesso agli operatori indipendenti.

Gli articoli 6 e 7 del regolamento (CE) n. 715/2007 si applicano mutatis mutandis.

Sino all'approvazione della norma pertinente, ad esempio attraverso l'attività del CEN, le informazioni OBD dei veicoli e le informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo sono presentate in modo facilmente accessibile e non discriminatorio.

Dette informazioni sono pubblicate nei siti web dei costruttori o, nel caso ciò non sia possibile a causa della natura delle informazioni, in un altro formato adeguato.

2. Ai fini dell'attuazione del paragrafo 1, la Commissione stabilisce e aggiorna le adeguate specifiche tecniche concernenti le modalità secondo le quali vanno fornite le informazioni OBD dei veicoli e le informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo. La Commissione tiene conto delle attuali tecnologie di informazione, degli sviluppi prevedibili della tecnologia dei veicoli, delle norme ISO esistenti e dell'eventualità di una norma ISO a livello mondiale.

La Commissione può adottare ulteriori provvedimenti necessari all'attuazione del paragrafo 1.

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, anche completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 2.

#### Articolo 7

##### **Obblighi relativi a sistemi che usano un reagente consumabile**

1. Costruttori, meccanici e operatori dei veicoli non devono manomettere i sistemi che usano un reagente consumabile.

2. Gli operatori dei veicoli garantiscono che i veicoli non entrino in funzione senza un reagente consumabile.

#### Articolo 8

##### **Calendario per la richiesta di omologazione di veicoli e motori**

1. A decorrere dal 31 dicembre 2012, le autorità nazionali rifiutano, per motivi attinenti le emissioni, il rilascio dell'omologazione CE o l'omologazione nazionale ai nuovi tipi di veicoli o motori che non siano conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione.

A veicoli e a motori destinati all'esportazione verso paesi terzi possono essere rilasciati certificati tecnici di omologazione corrispondenti a livelli di emissioni precedenti a euro VI, purché tali certificati evidenzino chiaramente che i veicoli e i motori in questione non possono essere commercializzati nella Comunità.

2. A decorrere dal 31 dicembre 2013, le autorità nazionali cessano di ritenere validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE i certificati di conformità dei veicoli nuovi non

conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione e, per motivi attinenti le emissioni, ne vietano l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio.

A decorrere dalla stessa data e salvo il caso di motori di ricambio per veicoli in servizio, le autorità nazionali vietano la vendita o l'uso di nuovi motori non conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione.

3. Fatti salvi i paragrafi 1 e 2 del presente articolo e con riserva dell'entrata in vigore delle misure di attuazione di cui all'articolo 4, paragrafo 3, all'articolo 5, paragrafo 4 e all'articolo 6, paragrafo 2, primo comma, si richiama del costruttore, le autorità nazionali non possono, per motivi attinenti alle emissioni dei veicoli, rifiutare il rilascio dell'omologazione CE o nazionale ad un nuovo tipo di veicolo o di motore, né proibire l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in servizio di un nuovo veicolo e la vendita o l'uso di nuovi motori, se il veicolo o i motori interessati sono conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione.

#### Articolo 9

##### **Obblighi degli Stati membri relativi all'omologazione di parti di ricambio**

La vendita o l'installazione su un veicolo di nuovi dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento, destinati ad essere montati su veicoli omologati ai sensi del presente regolamento e delle relative misure di attuazione, sono vietate se non sono di un tipo per il quale sia stata rilasciata l'omologazione ai sensi del presente regolamento e delle relative misure di attuazione.

#### Articolo 10

##### **Incentivi finanziari**

1. Con riserva dell'entrata in vigore delle misure d'attuazione del presente regolamento, gli Stati membri possono introdurre incentivi finanziari che si applicano a veicoli a motore prodotti in serie conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione.

Tali incentivi si applicano a tutti i veicoli nuovi, commercializzati nello Stato membro interessato e conformi al presente regolamento e alle relative misure d'attuazione. Tuttavia, essi cessano di essere applicati entro e non oltre il 31 dicembre 2013.

2. Con riserva dell'entrata in vigore delle misure d'attuazione del presente regolamento, gli Stati membri possono concedere incentivi finanziari per l'adeguamento a posteriori di veicoli in servizio al fine di garantire il rispetto dei valori limite d'emissione di cui all'allegato I e per la demolizione di veicoli non conformi al presente regolamento e alle relative misure di attuazione.

3. Per ogni tipo di autoveicolo, gli incentivi finanziari di cui ai paragrafi 1 e 2 non devono superare il costo supplementare dei dispositivi tecnici utilizzati per soddisfare i limiti delle emissioni di cui all'allegato I, compresi i costi d'installazione sul veicolo.

4. La Commissione è informata dei progetti per introdurre o modificare gli incentivi finanziari di cui ai paragrafi 1 e 2.

#### Articolo 11

##### Sanzioni

1. Gli Stati membri fissano le norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni del presente regolamento e delle relative misure di attuazione e adottano le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali norme alla Commissione entro il 7 febbraio 2011 e la informano immediatamente di tutte le successive modifiche ad esse relative.

2. Le violazioni da parte dei costruttori soggette a sanzioni comprendono:

- a) il rilascio di dichiarazioni false durante le procedure di omologazione o le procedure che sfociano in azioni di richiamo;
- b) la falsificazione dei risultati delle prove relative all'omologazione o alla conformità in servizio;
- c) la mancata comunicazione di dati o specifiche tecniche che potrebbero determinare azioni di richiamo o il ritiro dell'omologazione;
- d) l'impiego di strategie di manomissione;
- e) il rifiuto di consentire l'accesso alle informazioni.

Le violazioni da parte dei costruttori, meccanici e operatori dei veicoli soggette a sanzioni, comprendono la manomissione dei sistemi di controllo delle emissioni di NO<sub>x</sub>. Ciò include, ad esempio, la manomissione dei sistemi che usano un reagente consumabile.

Le violazioni commesse dagli operatori dei veicoli soggette a sanzioni comprendono la guida di un veicolo senza un reagente consumabile.

#### Articolo 12

##### Ridefinizione delle specifiche

1. Al termine delle parti pertinenti del PMP dell'UN/ECE, effettuato sotto l'egida del Forum mondiale per l'armonizzazione delle regolamentazioni relative ai veicoli, la Commissione,

senza abbassare il livello di protezione dell'ambiente all'interno della Comunità:

- a) introduce, quale ulteriore controllo delle emissioni di particolato, valori limite basati sul numero di particelle fissati a un livello adeguato alle tecnologie effettivamente utilizzate in quel momento per soddisfare il limite per la massa del particolato;
- b) adotta un metodo di misura per il numero delle particelle.

La Commissione, senza abbassare il livello di tutela ambientale all'interno della Comunità, specifica, inoltre, un valore limite per l'emissione di NO<sub>2</sub> in aggiunta a quello totale per l'emissione di NO<sub>x</sub>, se del caso. Il limite per l'emissione di NO<sub>2</sub> è fissato a un livello che tenga conto del rendimento delle tecnologie esistenti in quel momento.

Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, anche completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 2.

2. La Commissione stabilisce fattori di correlazione tra il ciclo transiente europeo (ETC) e il ciclo europeo a stato stazionario (ESC), come descritti nella direttiva 2005/55/CE, da un lato, e il ciclo di guida transiente armonizzato a livello mondiale (WHTC) e il ciclo di guida a stato stazionario armonizzato a livello mondiale (WHSC), dall'altro, e adegua i valori limite di conseguenza. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, anche completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 2.

3. La Commissione verifica le procedure, le prove e i requisiti di cui all'articolo 5, paragrafo 4, nonché i cicli di prova usati per misurare le emissioni.

Se dalla verifica emerge che tali procedure, prove, requisiti e cicli di prova non sono più adatti o non riflettono più le effettive emissioni mondiali, essi devono essere corretti per riflettere adeguatamente le emissioni generate dalla guida reale su strada. Tali misure, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, anche completandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 13, paragrafo 2.

4. La Commissione segue l'evoluzione delle sostanze inquinanti elencate all'articolo 3, punto 2. Se la Commissione ritiene opportuno regolare le emissioni di altre sostanze inquinanti, essa presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta di modifica del presente regolamento.



*Articolo 13***Procedura di comitato**

1. La Commissione è assistita dal Comitato tecnico — veicoli a motore (CTVM), istituito dall'articolo 40, paragrafo 1, della direttiva 2007/46/CE.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano l'articolo 5 *bis*, paragrafi da 1 a 4, e l'articolo 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

*Articolo 14***Attuazione**

Entro il 1° aprile 2010, la Commissione adotta le misure di attuazione di cui all'articolo 4, paragrafo 3, all'articolo 5, paragrafo 4, all'articolo 6, paragrafo 2 e all'articolo 12, paragrafo 1, lettere a) e b).

*Articolo 15***Modifiche del regolamento (CE) n. 715/2007**

Il regolamento (CE) n. 715/2007 è modificato come segue:

1) l'articolo 5, paragrafo 3, è modificato come segue:

i) dopo la lettera h), la parola «e» è soppressa;

ii) è inserita la lettera seguente:

«j) misurazione della potenza del motore.»;

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

Fatto a Bruxelles, addì 18 giugno 2009.

*Per il Parlamento europeo*

*Il presidente*

H.-G. PÖTTERING

2) l'articolo 14, paragrafo 6, è soppresso.

*Articolo 16***Modifiche alla direttiva 2007/46/CE**

Gli allegati IV, VI e XI della direttiva 2007/46/CE sono modificati in conformità all'allegato II del presente regolamento.

*Articolo 17***Abrogazione**

1. Le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE sono abrogate a decorrere dal 31 dicembre 2013.

2. I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti al presente regolamento.

*Articolo 18***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 7 agosto 2009. Tuttavia, l'articolo 8, paragrafo 3, e l'articolo 10 si applicano a decorrere dal 7 agosto 2009 e il punto 1), lettera a), i), il punto 1), lettera b), i), il punto 2), lettera a), il punto 3), lettera a), i), il punto 3), lettera b), i), il punto 3), lettera c), i), il punto 3), lettera d), i) e il punto 3), lettera e), i) dell'allegato II si applicano a decorrere dal 31 dicembre 2013.

*Per il Consiglio*

*Il presidente*

Š. FÜLE

## ALLEGATO I

## Limiti d'emissione euro VI

	Valori limite							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH <sub>4</sub> (mg/kWh)	NO <sub>x</sub> <sup>(1)</sup> (mg/kWh)	NH <sub>3</sub> (ppm)	Massa del particolato (mg/kWh)	Numero di particelle <sup>(2)</sup> (#/kWh)
ESC (as)	1 500	130			400	10	10	
ETC (as)	4 000	160			400	10	10	
ETC (ac)	4 000		160	500	400	10	10	
WHSC <sup>(3)</sup>								
WHTC <sup>(3)</sup>								

Nota:

ac = accensione comandata,

as = accensione spontanea.

<sup>(1)</sup> Il livello ammissibile della componente di NO<sub>2</sub> nel valore limite di NO<sub>x</sub> può essere definito in un momento successivo.

<sup>(2)</sup> Un numero standard deve essere definito in un momento successivo, al più tardi entro il 1° aprile 2010.

<sup>(3)</sup> I valori limite relativi al WHSC e al WHTC, che sostituiscono i valori limite relativi a ESC ed ETC, saranno introdotti in un momento successivo, entro il 1° aprile 2010, una volta stabiliti i fattori di correlazione rispetto ai cicli attuali (ESC ed ETC).

## ALLEGATO II

## Modifiche alla direttiva 2007/46/CE

La direttiva 2007/46/CE è modificata come segue:

1) la parte I dell'allegato IV è modificata come segue:

a) la tabella è modificata come segue:

i) i punti 40 e 41 sono soppressi;

ii) è inserito il punto 41 bis seguente:

Oggetto	Riferimento dell'atto normativo	Pubblicazione nella Gazzetta ufficiale	Applicazione									
			M <sub>1</sub>	M <sub>2</sub>	M <sub>3</sub>	N <sub>1</sub>	N <sub>2</sub>	N <sub>3</sub>	O <sub>1</sub>	O <sub>2</sub>	O <sub>3</sub>	O <sub>4</sub>
«41 bis Emissioni (euro VI) veicoli pesanti/accesso alle informazioni	Regolamento (CE) n. 595/2009	GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1	X <sup>12</sup>	X <sup>12</sup>	X	X <sup>12</sup>	X <sup>12</sup>	X»				

iii) è inserita la nota seguente:

«<sup>(12)</sup> Per veicoli con massa di riferimento superiore a 2 610 kg non omologati (a richiesta del costruttore e se la loro massa di riferimento non supera i 2 840 kg) ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007.»;

b) nell'appendice, la tabella è modificata come segue:

i) i punti 40 e 41 sono soppressi;

ii) è inserito il punto 41 bis seguente:

	Oggetto	Riferimento dell'atto normativo	Pubblicazione nella Gazzetta ufficiale	M <sub>1</sub>
«41 bis	Emissioni (euro VI) di veicoli pesanti, esclusa l'intera serie di requisiti relativi alla diagnostica di bordo (OBD) e l'accesso alle informazioni/accesso alle informazioni	Regolamento (CE) n. 595/2009	GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1	A»

2) nell'appendice dell'allegato VI, la tabella è modificata come segue:

a) i punti 40 e 41 sono soppressi;

b) è inserito il punto 41 bis seguente:

Oggetto	Riferimento dell'atto normativo	Modificato da	Applicabile alle varianti
«41 bis Emissioni (euro VI) veicoli pesanti/accesso alle informazioni	Regolamento (CE) n. 595/2009»		

3) l'allegato XI è modificato come segue:

a) nell'appendice 1, la tabella è modificata come segue:

i) i punti 40 e 41 sono soppressi;

ii) è inserito il punto 41 bis seguente:

Voce	Oggetto	Riferimento dell'atto normativo	$M_1 \leq 2\,500$ (1) kg	$M_1 > 2\,500$ (1) kg	$M_2$	$M_3$
«41 bis	Emissioni (euro VI) veicoli pesanti/accesso alle informazioni	Regolamento (CE) n. 595/2009	G + H	G + H	G + H	G + H»

b) nell'appendice 2, la tabella è modificata come segue:

i) i punti 40 e 41 sono soppressi;

ii) è inserito il punto 41 bis seguente:

Voce	Oggetto	Riferimento dell'atto normativo	$M_1$	$M_2$	$M_3$	$N_1$	$N_2$	$N_3$	$O_1$	$O_2$	$O_3$	$O_4$
«41 bis	Emissioni (euro VI) veicoli pesanti/accesso alle informazioni	Regolamento (CE) n. 595/2009	X	X	X	X	X	X»				

c) nell'appendice 3, la tabella è modificata come segue:

i) i punti 40 e 41 sono soppressi;

ii) è inserito il punto 41 bis seguente:

Voce	Oggetto	Riferimento dell'atto normativo	$M_1$
«41 bis	Emissioni (euro VI) veicoli pesanti/accesso alle informazioni	Regolamento (CE) n. 595/2009	X»

d) nell'appendice 4, la tabella è modificata come segue:

i) i punti 40 e 41 sono soppressi;

ii) è inserito il punto 41 bis seguente:

Voce	Oggetto	Riferimento dell'atto normativo	$M_2$	$M_3$	$N_1$	$N_2$	$N_3$	$O_1$	$O_2$	$O_3$	$O_4$
«41 bis	Emissioni (euro VI) veicoli pesanti/accesso alle informazioni	Regolamento (CE) n. 595/2009	H	H	H	H	H»				

e) nell'appendice 5, la tabella è modificata come segue:

i) i punti 40 e 41 sono soppressi;

ii) è inserito il punto 41 *bis* seguente:

Voce	Oggetto	Riferimento dell'atto normativo	Gru mobili della categoria N <sub>3</sub>
«41 <i>bis</i> »	Emissioni (euro VI) veicoli pesanti/accesso alle informazioni	Regolamento (CE) n. 595/2009	V»