Trattandosi di un semplice strumento di documentazione, esso non impegna la responsabilità delle istituzioni

►B 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

(Testo rilevante ai fini del SEE)

(GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1)

Modificato da:

		Gazzetta ufficiale		
		n.	pag.	data
►**M1**	Regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione del 18 luglio 2008	L 199	1	28.7.2008

▼B

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

(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 ([1]),

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato ([2]),

considerando quanto segue:

(1) Il mercato interno è costituito da uno spazio senza frontiere interne in cui deve essere garantita la libera circolazione di merci, persone, servizi e capitali. A tal fine è in vigore un vasto sistema comunitario di omologazione dei veicoli a motore, istituito dalla direttiva 70/156/CEE del Consiglio, del 6 febbraio 1970, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi ([3]). Le prescrizioni tecniche per l'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dovrebbero dunque essere armonizzate per evitare condizioni divergenti da uno Stato membro all'altro e garantire elevati livelli di tutela dell'ambiente.

(2) Il presente regolamento appartiene a una serie di singoli atti normativi nell'ambito della procedura di omologazione comunitaria di cui alla direttiva 70/156/CEE che dovrebbe pertanto essere modificata di conseguenza.

(3) Su richiesta del Parlamento europeo è stato introdotto un nuovo approccio normativo nella legislazione dell'Unione europea sui veicoli. Il presente regolamento fissa pertanto le norme fondamentali sulle emissioni dei veicoli, mentre le caratteristiche tecniche saranno indicate dalle misure di esecuzione adottate secondo le procedure di comitato.

(4) Nel marzo 2001 la Commissione ha varato il programma Clean Air For Europe (CAFE), ne ha descritto i principali elementi in una comunicazione del 4 maggio 2005 e ha approvato una strategia tematica sull'inquinamento atmosferico con una comunicazione del 21 settembre 2005. La strategia tematica sostiene la necessità di ulteriori riduzioni delle emissioni prodotte dal settore dei trasporti (aerei, marittimi e terrestri), dalle famiglie e dal settore energetico, agricolo e industriale per raggiungere gli obiettivi dell'Unione europea di qualità dell'aria. In tale contesto, il compito di ridurre le emissioni dei veicoli dovrebbe essere affrontato nell'ambito di una strategia globale. Le norme Euro 5 e Euro 6 costituiscono una delle misure intese a ridurre le emissioni di particolato e di precursori dell'ozono come gli ossidi di azoto e gli idrocarburi.

([1]) GU C 318 del 23.12.2006, pag. 62.
([2]) Parere del Parlamento europeo del 13 dicembre 2006 (non ancora pubblicato nella Gazzetta ufficiale), e decisione del Consiglio del 30 maggio 2007.
([3]) GU L 42 del 23.2.1970, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/96/CE (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 81).

▼B

(5) Per conseguire gli obiettivi di qualità dell'aria perseguiti dall'Unione europea, occorre uno sforzo costante per ridurre le emissioni dei veicoli. Per tale motivo, occorrerebbe fornire all'industria informazioni chiare sui futuri valori limite delle emissioni. Questo è il motivo per cui il regolamento, oltre ad Euro 5, include la fase Euro 6 dei valori limite delle emissioni.

(6) In particolare, per migliorare la qualità dell'aria e rispettare i valori limite riguardanti l'inquinamento occorre ridurre notevolmente le emissioni di ossido di azoto provocato dai veicoli con motore diesel. Ciò implica la necessità di raggiungere valori limite ambiziosi della fase Euro 6 senza dover rinunciare ai vantaggi dei motori diesel in termini di consumo di carburanti e di emissioni di idrocarburi e monossido di carbonio. Porre un tale obiettivo di riduzione delle emissioni di ossido di azoto in una fase iniziale darà ai costruttori di veicoli una sicurezza di programmazione a lungo termine e su scala europea.

(7) Quando si fissano norme sulle emissioni, occorre conoscere le implicazioni per i mercati e la competitività dei costruttori, i costi diretti e indiretti imposti alle imprese e 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, come pure le implicazioni per il bilancio complessivo delle emissioni di CO_2.

(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 dei 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 di riparazione e di gestione dell'informazione. Gran parte di tali informazioni si riferisce ai sistemi diagnostici di bordo (OBD) e alla loro interazione con altri sistemi dei veicoli. È opportuno stabilire le caratteristiche tecniche cui i siti web dei costruttori dovrebbero conformarsi, unitamente a misure mirate che garantiscano un accesso ragionevole alle piccole e medie imprese (PMI). Le norme comuni definite con il coinvolgimento di tutti gli operatori interessati, come il formato OASIS ([1]), possono facilitare lo scambio di informazioni tra i costruttori e i fornitori di servizi. È quindi opportuno pretendere inizialmente l'uso delle specifiche tecniche del formato OASIS e invitare la Commissione a chiedere a CEN/ISO di sviluppare ulteriormente tale formato in norma, in vista di una tempestiva sostituzione del formato OASIS.

(9) Entro i primi quattro anni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, la Commissione dovrebbe rivedere il funzionamento del sistema di accesso a tutte le informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione dei veicoli, allo scopo di stabilire se è opportuno consolidare tutte le disposizioni che disciplinano l'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione dei veicoli nell'ambito di una direttiva quadro riveduta sull'omologazione. Se le disposizioni che disciplinano l'accesso a tutte le informazioni sui veicoli sono incluse in detta direttiva, le corrispondenti disposizioni del presente regolamento dovrebbero essere abrogate purché siano salvaguardati i diritti di accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione dei veicoli.

(10) La Commissione dovrebbe tenere sotto controllo le emissioni tuttora non regolate e dovute alla diffusione di carburanti di nuova formula, di tecnologie motoristiche e di sistemi di controllo delle emissioni, presentando, se del caso, al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta per regolamentare tali emissioni.

([1]) Organizzazione per la promozione delle norme sulle informazioni strutturate.

▼B

(11) Al fine di agevolare l'introduzione sul mercato e mantenere l'esistenza di veicoli a combustibile alternativo, che possono avere basse emissioni di ossidi di azoto e di particolato, e di favorire nel contempo una riduzione delle emissioni per i veicoli a benzina, il presente regolamento introduce valori limite distinti per la massa totale degli idrocarburi e per la massa degli idrocarburi diversi dal metano.

(12) È opportuno continuare ad impegnarsi per introdurre limiti di emissione più severi, con riduzioni delle emissioni di biossido di carbonio e la fissazione di detti limiti basati sulle prestazioni effettive dei veicoli durante il loro uso.

(13) Ai fini del controllo sulle emissioni di particolato ultra fine (PM 0,1 μm e inferiore), la Commissione dovrebbe adottare quanto prima, e introdurre quanto prima ed entro l'entrata in vigore della fase Euro 6, un approccio alle emissioni di PM basato sul numero, oltre a quello basato sulla massa attualmente in uso, che sia imperniato sui risultati del programma UN/ECE sulla misurazione del particolato (Particulate Measurement Programme — PMP) e coerente con gli attuali ambiziosi obiettivi per l'ambiente.

(14) Per garantire maggior riproducibilità alle misurazioni sulla massa di particolato e sul numero di particelle in laboratorio, la Commissione dovrebbe adottare un nuovo procedimento di misurazione in sostituzione di quello attuale quanto prima e entro l'entrata in vigore della fase Euro 6. Esso dovrebbe basarsi sui risultati PMP. Una volta avviato il nuovo procedimento di misura, dovrebbero essere ricalibrati i limiti di emissione della massa di PM fissati dal presente regolamento, poiché la nuova procedura registra livelli di massa inferiori al metodo attuale.

(15) La Commissione dovrebbe essere conscia della necessità di rivedere il nuovo ciclo di guida standard europeo, metodo di prova di base per regolamentare le emissioni dell'omologazione CE. Dovrebbero essere aggiornati o sostituiti dei cicli di prova per riflettere mutamenti nelle specifiche dei veicoli e nei comportamenti di guida. Perché le emissioni mondiali effettive corrispondano a quelle misurate all'omologazione, possono essere necessarie delle revisioni. Si dovrebbe altresì prevedere l'uso di sistemi portatili di misura delle emissioni e l'introduzione del concetto regolatore del «non superamento».

(16) I sistemi OBD sono necessari per controllare le emissioni durante l'uso di un veicolo. Data l'importanza di controllare le emissioni mondiali effettive, la Commissione dovrebbe studiare i requisiti di tali sistemi e le soglie di tolleranza per gli errori di rilevazione.

(17) È necessario un metodo normalizzato di misura del consumo di carburante e delle emissioni di anidride carbonica dei veicoli in modo da evitare ostacoli tecnici al commercio tra Stati membri. Clienti e utenti devono anche disporre di informazioni oggettive e precise.

(18) Prima di elaborare una proposta per le future norme sulle emissioni la Commissione dovrebbe realizzare studi volti a stabilire se sia ancora necessario suddividere in gruppi le categorie di veicoli e se si possano applicare limiti di emissione neutri rispetto alla massa.

(19) Gli Stati membri potranno accelerare, con incentivi finanziari, la vendita di veicoli rispondenti ai requisiti adottati a livello comunitario, incentivi che si dovrebbero però conformare alle disposizioni del trattato, soprattutto alle norme sugli aiuti di Stato, ed evitare distorsioni del mercato interno. Il presente regolamento non dovrebbe ledere il diritto degli Stati membri di includere le emissioni nella base per il calcolo delle imposte sui veicoli.

▼B

(20) Poiché la legislazione comunitaria sulle emissioni dei veicoli e sul consumo di carburante ha più di 35 anni di storia ed è ora distribuita su oltre 24 direttive, è opportuno sostituire tali direttive con un regolamento nuovo, corredato di misure d'attuazione. Un regolamento farà sì che le norme tecniche dettagliate siano direttamente applicabili a costruttori, autorità di omologazione e servizi tecnici e che possano essere aggiornate in modo molto più veloce ed efficace. Le direttive 70/220/CEE ([1]), 72/306/CEE ([2]), 74/290/CEE ([3]) e 80/1268/CEE ([4]), 83/351/CEE ([5]), 88/76/CEE ([6]), 88/436/CEE ([7]), 89/458/CEE ([8]), 91/441/CEE ([9]), 93/59/CEE ([10]), 94/12/CE ([11]), 96/69/CE ([12]),

([1]) Direttiva 70/220/CEE del Consiglio, del 20 marzo 1970, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con i gas prodotti dai motori ad accensione comandata dei veicoli a motore (GU L 76 del 6.4.1970, pag. 1). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2003/76/CE della Commissione (GU L 206 del 15.8.2003, pag. 29).

([2]) Direttiva 72/306/CEE del Consiglio, del 2 agosto 1972, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento prodotto dai motori diesel destinati alla propulsione dei veicoli (GU L 190 del 20.8.1972, pag. 1). Direttiva modificata dalla direttiva 2005/21/CE della Commissione (GU L 61 dell'8.3.2005, pag. 25).

([3]) Direttiva 74/290/CEE del Consiglio, del 28 maggio 1974, per l'adeguamento al progresso tecnico della direttiva 70/220/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con i gas prodotti dai motori ad accensione comandata dei veicoli a motore (GU L 159 del 15.6.1974, pag. 61). Direttiva modificata dalla direttiva 2006/101/CE (GU L 363 del 20.12.2006, pag. 238).

([4]) Direttiva 80/1268/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative al consumo di carburante dei veicoli a motore (GU L 375 del 31.12.1980, pag. 36). Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2004/3/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 49 del 19.2.2004, pag. 36).

([5]) Direttiva 83/351/CEE del Consiglio, del 16 giugno 1983, che modifica la direttiva 70/220/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con i gas prodotti dai motori ad accensione comandata dei veicoli a motore (GU L 197 del 20.7.1983, pag. 1).

([6]) Direttiva 88/76/CEE del Consiglio, del 3 dicembre 1987, che modifica la direttiva 70/220/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con i gas prodotti dai motori dei veicoli a motore (GU L 36 del 9.2.1988, pag. 1).

([7]) Direttiva 88/436/CEE del Consiglio, del 16 giugno 1988, che modifica la direttiva 70/220/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con i gas prodotti dai motori ad accensione comandata dei veicoli a motore (limitazione delle emissioni di particelle inquinanti dei motori diesel) (GU L 214 del 6.8.1988, pag. 1).

([8]) Direttiva 89/458/CEE del Consiglio, del 18 luglio 1989, che modifica, per quanto riguarda le norme europee di emissione per autoveicoli di cilindrata inferiore a 1,4 litri, la direttiva 70/220/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con le emissioni dei veicoli a motore (GU L 226 del 3.8.1989, pag. 1).

([9]) Direttiva 91/441/CEE del Consiglio, del 26 giugno 1991, che modifica la direttiva 70/220/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con le emissioni dei veicoli a motore (GU L 242 del 30.8.1991, pag. 1).

([10]) Direttiva 93/59/CEE del Consiglio, del 28 giugno 1993, che modifica la direttiva 70/220/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con le emissioni dei veicoli a motore (GU L 186 del 28.7.1993, pag. 21).

([11]) Direttiva 94/12/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 marzo 1994, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni di veicoli a motore (GU L 100 del 19.4.1994, pag. 42).

([12]) Direttiva 96/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'8 ottobre 1996, che modifica la direttiva 70/220/CEE concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico con le emissioni dei veicoli a motore (GU L 282 dell'1.11.1996, pag. 64).

▼B

98/69/CE ([1]), 2001/1/CE ([2]), 2001/100/CE ([3]) e 2004/3/CE ([4]) dovrebbero pertanto essere abrogate. Gli Stati membri dovrebbero anche abrogare la legislazione che recepisce le direttive abrogate.

(21) Per chiarire l'ambito di applicazione della legislazione in materia di emissioni dei veicoli è opportuno modificare la 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 ([5]), al fine di comprendere tutti i veicoli pesanti e di provvedere affinché il presente regolamento si applichi ai veicoli a motore leggeri.

(22) Per garantire una transizione regolare dalle attuali direttive al presente regolamento, la sua applicabilità dovrebbe essere rinviata per un certo tempo dopo la sua entrata in vigore. Durante tale periodo i costruttori dovrebbero tuttavia poter scegliere tra un'omologazione dei veicoli ai sensi delle attuali direttive o del presente regolamento. Le disposizioni sugli incentivi finanziari dovrebbero essere inoltre applicabili subito dopo l'entrata in vigore del presente regolamento. La validità dell'omologazione rilasciata nell'ambito delle attuali direttive non sarà inficiata dall'entrata in vigore del presente regolamento.

(23) Allo scopo di assicurare una transizione regolare dalle attuali direttive al presente regolamento, è opportuno prevedere nella fase Euro 5 alcune eccezioni per i veicoli atti ad adempiere a specifiche esigenze sociali. Queste eccezioni dovrebbero cessare all'entrata in vigore della fase Euro 6.

(24) Le misure necessarie per l'attuazione del presente regolamento sono 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 ([6]).

(25) In particolare, la Commissione ha il potere di introdurre valori limite basati sul numero di particelle di cui all'allegato I, nonché ricalibrare i valori limite basati sulla massa delle particelle enunciati in tale allegato. Tali misure di portata generale e intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.

([1]) Direttiva 98/69/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 ottobre 1998, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore (GU L 350 del 28.12.1998, pag. 1).

([2]) Direttiva 2001/1/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 gennaio 2001, recante modifica della direttiva 70/220/CEE del Consiglio, relativa alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore (GU L 35 del 6.2.2001, pag. 34).

([3]) Direttiva 2001/100/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 7 dicembre 2001, che modifica la direttiva 70/220/CEE del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alle misure da adottare contro l'inquinamento atmosferico da emissioni dei veicoli a motore (GU L 16 del 18.1.2002, pag. 32).

([4]) Direttiva 2004/3/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, recante modifica delle direttive del Consiglio 70/156/CEE e 80/1268/CEE per quanto riguarda la misurazione delle emissioni di biossido di carbonio e il consumo di carburante dei veicoli N_1 (GU L 49 del 19.2.2004, pag. 36).

([5]) GU L 275 del 20.10.2005, pag. 1. Direttiva modificata da ultimo dalla direttiva 2006/51/CE della Commissione (GU L 152 del 7.6.2006, pag. 11).

([6]) GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

▼B

(26) In particolare, la Commissione ha anche il potere di stabilire procedure, test e requisiti specifici per l'omologazione, nonché procedure riviste di misurazione per il particolato e un valore limite basato sul numero di particelle, e di adottare misure concernenti l'utilizzazione di impianti di manipolazione, l'accesso alle informazioni sulle riparazioni dei veicoli e la loro manutenzione e i test periodici per misurare le emissioni. Tali misure di portata generale e intese a integrare il presente regolamento con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5 *bis* della decisione 1999/468/CE.

(27) Poiché gli obiettivi del presente regolamento, vale a dire la realizzazione del mercato interno attraverso l'introduzione di prescrizioni tecniche comuni riguardo alle emissioni dei veicoli a motore e l'accesso garantito alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli per gli operatori indipendenti sulla stessa base dei concessionari e meccanici autorizzati, non possono essere realizzati in misura sufficiente dagli Stati membri e pertanto 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:

CAPITOLO I

SCOPO, AMBITO D'APPLICAZIONE E DEFINIZIONI

Articolo 1

Scopo

1. Il presente regolamento fissa i requisiti tecnici comuni per l'omologazione di veicoli a motore («veicoli») e parti di ricambio, come i dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento, riguardo alle loro emissioni.

2. Il presente regolamento fissa inoltre norme sulla conformità in servizio, la durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, i sistemi diagnostici di bordo (OBD), la misurazione del consumo di carburante e l'accessibilità delle informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo.

Articolo 2

Ambito d'applicazione

1. Il presente regolamento si applica a veicoli delle categorie M_1, M_2, N_1, e N_2 di cui all'allegato II della direttiva 70/156/CEE con una massa di riferimento non superiore a 2 610 kg.

2. Su richiesta del costruttore, l'omologazione concessa a norma del presente regolamento può essere estesa dai veicoli di cui al paragrafo 1 ai veicoli M_1, M_2, N_1 e N_2 definiti nell'allegato II della direttiva 70/156/CEE con una massa di riferimento non superiore a 2 840 kg e che soddisfano le condizioni di cui al presente regolamento e ai relativi provvedimenti di attuazione.

▼B

Articolo 3

Definizioni

Nell'ambito delle finalità del presente regolamento e dei suoi provvedimenti di attuazione si applicano le seguenti definizioni:

1) «veicolo ibrido»: veicolo munito di almeno due diversi convertitori d'energia e di due diversi sistemi di stoccaggio (sul veicolo) dell'energia per la sua propulsione;

2) «veicoli atti ad adempiere a specifiche esigenze sociali»: veicoli diesel della categoria M_1 che possono essere:

   a) veicoli per uso speciale definiti nella direttiva 70/156/CEE con massa di riferimento superiore a 2 000 kg;

   b) veicoli con massa di riferimento superiore a 2 000 kg e progettati per il trasporto di 7 o più occupanti, compreso il conducente, salvo, a partire dal 1º settembre 2012, i veicoli della categoria M_1G definiti nella direttiva 70/156/CEE;

   oppure

   c) veicoli con massa di riferimento superiore a 1 760 kg usati specificamente per scopi commerciali e adibiti al trasporto di sedie a rotelle all'interno del veicolo.

3) «massa di riferimento»: massa del veicolo in ordine di marcia, meno la massa forfettaria del conducente di 75 kg, più una massa forfettaria di 100 kg;

4) «gas inquinanti»: emissioni dei gas di scarico di monossido di carbonio, ossidi di azoto, espressi in equivalente di biossido d'azoto (NO_2) e di idrocarburi;

5) «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;

6) «emissioni dallo scarico»: emissione di gas inquinanti e di particolato;

7) «emissioni per evaporazione»: vapori di idrocarburi emessi dal sistema di alimentazione del carburante di un veicolo, non proveniente dalle emissioni dallo scarico;

8) «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;

9) «sistema diagnostico di bordo» o «sistema OBD»: sistema di controllo delle emissioni in grado di identificare la probabile zona di malfunzionamento mediante codici di guasto inseriti nella memoria di un computer;

10) «impianto di manipolazione»: ogni elemento di progetto che rilevi temperatura, velocità del veicolo, velocità del motore (RPM), marcia innestata, depressione del collettore o altri parametri, al fine di attivare, modulare, ritardare o disattivare il funzionamento di una qualsiasi parte del sistema di controllo delle emissioni che riduca l'efficacia di tale sistema in modi che è lecito attendersi durante il normale funzionamento e il normale uso del veicolo;

11) «dispositivo di controllo dell'inquinamento»: componente di un veicolo che controlla e/o limita le emissioni dallo scarico e per evaporazione;

12) «dispositivo d'origine di controllo dell'inquinamento»: un dispositivo di controllo dell'inquinamento o l'insieme di tali dispositivi coperti dall'omologazione concessa al veicolo;

▼B

13) «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, come definita dalla direttiva 70/156/CEE;

14) «informazioni sulla riparazione e sulla manutenzione»: ogni informazione sulla diagnosi, la manutenzione, l'ispezione, il controllo periodico, la riparazione, la riprogrammazione o la riinizializzazione del veicolo fornita dai costruttori ai propri concessionari/meccanici autorizzati, con tutti gli emendamenti e supplementi successivi a tale informazione. Tali informazioni comprendono tutte le spiegazioni necessarie per l'installazione di parti o dispositivi sul veicolo;

15) «operatori indipendenti»: imprese diverse dai concessionari e meccanici autorizzati, coinvolte direttamente o indirettamente nella riparazione e manutenzione dei veicoli a motore: 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;

16) «biocarburanti»: carburanti liquidi o gassosi utilizzati per il trasporto, prodotti mediante biomassa;

17) «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.

CAPITOLO II

OBBLIGHI DEI COSTRUTTORI RELATIVI ALL'OMOLOGAZIONE

Articolo 4

Obblighi dei costruttori

1. I costruttori dimostrano che tutti i veicoli nuovi venduti, immatricolati o messi in servizio nella Comunità sono stati omologati conformemente al presente regolamento e ai relativi provvedimenti d'attuazione. I costruttori dimostrano inoltre che tutti i nuovi dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento da omologare, venduti o messi in servizio nella Comunità, sono stati omologati conformemente al presente regolamento e ai relativi provvedimenti d'attuazione.

Tali obblighi comprendono il rispetto dei limiti delle emissioni di cui all'allegato I e dei provvedimenti d'attuazione di cui all'articolo 5.

2. I costruttori garantiscono il rispetto delle procedure di omologazione a verifica della conformità della produzione, della durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento e della conformità in condizioni d'uso.

Le misure tecniche adottate dal costruttore devono inoltre essere tali da garantire che le emissioni dallo scarico e le emissioni per evaporazione risultino effettivamente limitate, conformemente al presente regolamento, per tutta la normale durata di vita dei veicoli in condizioni normali di utilizzazione. Pertanto, i controlli della conformità in condizioni d'uso vanno effettuati per 5 anni o 100 000 km a seconda del caso che si verifica per primo. Le prove di durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento a fini di omologazione vanno effettuate per 160 000 km. Per conformarsi a tali prove di durata tale scopo i costruttori devono avere la possibilità di effettuare test di invecchiamento al banco di prova, nel rispetto delle misure di attuazione di cui al paragrafo 4.

▼B

Il controllo di conformità in condizioni d'uso verifica, in particolare, le emissioni dello scarico quali misurate sulla base dei limiti di emissione di cui all'allegato I. Al fine di migliorare il controllo delle emissioni per evaporazione e delle emissioni a bassa temperatura ambiente, la Commissione riesamina le procedure di prova.

3. I costruttori precisano le emissioni di biossido di carbonio ed i dati relativi al consumo di carburante in un documento consegnato all'acquirente del veicolo al momento dell'acquisto.

4. I metodi e i requisiti specifici per attuare i paragrafi 2 e 3 sono stabiliti secondo la procedura di cui all'articolo 15, paragrafo 2.

Articolo 5

Requisiti e prove

1. Il costruttore produce i veicoli in modo che progetto, costruzione e assemblaggio dei componenti che influiscono sulle emissioni permettano che il veicolo, nell'uso normale, soddisfi il presente regolamento e i relativi provvedimenti d'attuazione.

2. L'uso di impianti di manipolazione che riducono l'efficacia di sistemi di controllo delle emissioni è vietato. Tale divieto non si applica quando:

a) l'impianto si giustifica per la necessità di proteggere il motore da danni o avarie e di un funzionamento sicuro dei veicoli;

b) l'impianto non funziona dopo l'avvio del motore;

c) le condizioni sono in sostanza comprese nelle procedure di prova a verifica delle emissioni per evaporazione e delle emissioni medie dallo scarico.

3. I metodi, le prove e i requisiti specifici per l'omologazione stabiliti dal presente paragrafo, nonché i requisiti per attuare il paragrafo 2, intesi a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, integrandolo, sono adottati secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 15, paragrafo 3. Essi comprendono i requisiti relativi ai seguenti elementi:

a) emissioni dallo scarico, compresi i cicli di prova, emissioni a bassa temperatura ambiente, emissioni a regime di minimo, opacità del fumo, funzionamento e rigenerazione corretti dei sistemi di post-trattamento;

b) emissioni per evaporazione e del basamento motore;

c) sistemi OBD e prestazione dei dispositivi di controllo dell'inquinamento in condizioni d'uso;

d) durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento, conformità in servizio, conformità della produzione e controlli tecnici;

e) misurazione delle emissioni di gas a effetto serra e del consumo di carburante;

f) veicoli ibridi e veicoli a carburante alternativo;

g) estensione dell'omologazione e requisiti per i piccoli costruttori;

h) attrezzatura di prova;

e

i) carburanti di riferimento, come benzina, gasolio, gas e biocarburanti, come il bioetanolo, il biodiesel e il biogas.

I requisiti di cui sopra si applicano, se del caso, ai veicoli indipendentemente dal tipo di carburante da essi utilizzato.

▼B

CAPITOLO III

ACCESSO ALL'INFORMAZIONE PER LA RIPARAZIONE E LA MANUTENZIONE DEI VEICOLI

Articolo 6

Obblighi dei costruttori

1. I costruttori consentono, attraverso siti web e un formato standardizzato, in modo facile, rapido e non discriminatorio rispetto al contenuto predisposto o all'accesso consentito ai concessionari/meccanici autorizzati, un accesso illimitato e normalizzato alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli anche agli operatori indipendenti. Al fine di facilitare il conseguimento di questo obiettivo, le informazioni devono essere presentate coerentemente, inizialmente in conformità ai requisiti tecnici del formato OASIS ([1]). I costruttori mettono inoltre a disposizione materiale informativo agli operatori indipendenti, nonché ai concessionari/meccanici autorizzati.

2. Le informazioni di cui al paragrafo 1 comprendono:

a) identificazione inequivocabile del veicolo;

b) manuali di uso e manutenzione;

c) manuali tecnici;

d) informazioni sulle componenti e le diagnosi (come valori di misurazione teorici minimi e massimi);

e) schemi di cablaggio;

f) codici diagnostici di guasto (compresi i codici specifici dei costruttori);

g) numero di identificazione della calibratura del software applicabile a un tipo di veicolo;

h) informazioni su strumenti e accessori brevettati e fornite per mezzo di tali strumenti e accessori brevettati;

e

i) informazioni sui registri di dati e dati bidirezionali di monitoraggio e prova.

3. Concessionari/meccanici autorizzati in seno al sistema di distribuzione di un certo costruttore di veicoli sono considerati operatori indipendenti ai fini del presente regolamento se forniscono servizi di riparazione o di manutenzione a veicoli di un costruttore del cui sistema di distribuzione essi non sono membri.

4. Le informazioni per la riparazione e la manutenzione dei veicoli sono accessibili sempre, salvo disposizione contraria a fini di manutenzione del sistema di informazione.

5. Per fabbricare o riparare componenti OBD di ricambio, strumenti diagnostici e attrezzature di prova, i costruttori forniscono, senza discriminare, le pertinenti informazioni OBD e le informazioni per la riparazione e la manutenzione dei veicoli a tutti i fabbricanti/meccanici interessati di componenti, strumenti diagnostici o attrezzatura di prova.

([1]) Il «formato OASIS» si riferisce alle specifiche tecniche del documento OASIS SC2-D5, Format of Automotive Repair Information, versione 1.0, 28 maggio 2003 (disponibile presso: http://www.oasis-open.org/committees/download.php/2412/Draft%20Committee%20Specification.pdf) e delle sezioni 3.2, 3.5, 3.6, 3.7 nonché 3.8 del documento OASIS SC1-D2, Autorepair Requirements Specification, versione 6.1, del 10.1.2003 (disponibile presso http://lists.oasis-open.org/archives/autorepair/200302/pdf 00005.pdf), che utilizza solo testi e formati grafici aperti.

▼B

6. Ai fini della progettazione e della costruzione di apparecchiature automobilistiche per veicoli a combustibile alternativo, i costruttori forniscono, senza discriminare, le pertinenti informazioni OBD e le informazioni per la riparazione e la manutenzione dei veicoli a tutti i costruttori, installatori e/o meccanici autorizzati in materia di apparecchiature per veicoli a combustibile alternativo.

7. Quando chiede l'omologazione CE o nazionale, il costruttore deve provare all'autorità di omologazione il rispetto del presente regolamento riguardo l'accesso alle informazioni per la riparazione e la manutenzione dei veicoli e delle informazioni di cui al paragrafo 5. Se, in quel momento, le informazioni non sono ancora disponibili o conformi al presente regolamento e ai relativi provvedimenti d'attuazione, il costruttore le fornisce entro sei mesi dalla data dell'omologazione. Se la conformità non viene provata entro tale periodo, l'autorità d'omologazione adotta misure adeguate per garantire la conformità.

Il costruttore modifica e completa l'informazione per la riparazione e la manutenzione dei veicoli sui propri siti web nel momento stesso in cui essa è accessibile ai meccanici autorizzati.

Articolo 7

Spese di accesso alle informazioni per la riparazione e la manutenzione dei veicoli

1. I costruttori possono fatturare spese ragionevoli e proporzionate di accesso alle informazioni per la riparazione e la manutenzione dei veicoli di cui al presente regolamento; le spese non sono ragionevoli né proporzionate se scoraggiano l'accesso senza tener conto dell'ampiezza dell'uso fattone dall'operatore indipendente.

2. I costruttori mettono a disposizione le informazioni per la riparazione e la manutenzione dei veicoli su base giornaliera, mensile e annua, fatturando spese d'accesso diverse a seconda dei rispettivi periodi per i quali esso viene consentito.

Articolo 8

Provvedimenti di attuazione

I provvedimenti necessari per dare attuazione agli articoli 6 e 7 e che sono volti a modificare elementi non essenziali del presente regolamento integrandolo, sono adottati secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 15, paragrafo 3. Ciò comprende la definizione e l'aggiornamento delle specifiche tecniche relative alle modalità della messa a disposizione delle informazioni OBD e per la riparazione e la manutenzione dei veicoli, con un'attenzione particolare per le esigenze specifiche delle PMI.

Articolo 9

Relazione

Entro il 2 luglio 2011, la Commissione presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una relazione sul funzionamento del sistema d'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli, riservando un'attenzione particolare agli effetti sulla concorrenza e sul funzionamento del mercato interno nonché ai benefici per l'ambiente. La relazione valuta se sia opportuno consolidare tutte le disposizioni che disciplinano l'accesso alle informazioni sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli nell'ambito di una direttiva quadro rivista sull'omologazione.

▼B

CAPITOLO IV

OBBLIGHI DEGLI STATI MEMBRI

Articolo 10

Omologazione

1. Con effetto dal 2 luglio 2007, su richiesta del costruttore, le autorità nazionali non possono, per motivi attinenti le emissioni o il consumo di carburante dei veicoli, rifiutare il rilascio dell'omologazione CE o nazionale a un nuovo tipo di veicolo né proibirne l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in servizio, se il veicolo interessato è conforme al presente regolamento e ai relativi provvedimenti di attuazione, nella fattispecie ai valori limite d'emissione Euro 5 o Euro 6 fissati rispettivamente nella tabella 1 e tabella 2 dell'allegato I.

2. A decorrere dal 1º settembre 2009, e dal 1º settembre 2010 per i veicoli delle classi II e III della categoria N_1 e della categoria N_2, le autorità nazionali rifiuteranno, per motivi attinenti le emissioni o il consumo di carburante, il rilascio dell'omologazione CE o nazionale a nuovi tipi di veicoli che non siano conformi al presente regolamento e ai relativi provvedimenti di attuazione, nella fattispecie agli allegati, ad eccezione dei valori limite d'emissione Euro 6 di cui alla tabella 2 dell'allegato I. Per le prove relative alle emissioni dallo scarico, i valori limite applicati ai veicoli concepiti per rispondere a esigenze sociali specifiche sono gli stessi che quelli applicati ai veicoli della classe III della categoria N_1.

3. A decorrere dal 1º gennaio 2011, e dal 1º gennaio 2012 per i veicoli delle classi II e III della categoria N_1 e della categoria N_2 e per i veicoli concepiti per rispondere a esigenze sociali specifiche, le autorità nazionali cesseranno di ritenere validi ai fini dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 70/156/CEE i certificati di conformità relativi ai veicoli nuovi che non siano conformi al presente regolamento e ai relativi provvedimenti di attuazione, nella fattispecie agli allegati, ad eccezione dei valori limite Euro 6 di cui alla tabella 2 dell'allegato I e, per motivi attinenti le emissioni o il consumo di carburante, vieteranno l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in servizio di tali veicoli. Per le prove relative alle emissioni dallo scarico, i valori limite applicati ai veicoli concepiti per rispondere a esigenze sociali specifiche sono gli stessi di quelli applicati ai veicoli della classe III della categoria N_1.

4. A decorrere dal 1º settembre 2014, e dal 1º settembre 2015 per i veicoli delle classi II e III della categoria N_1 e della categoria N_2, le autorità nazionali rifiuteranno, per motivi attinenti le emissioni o il consumo di carburante, il rilascio dell'omologazione CE o nazionale per nuovi tipi di veicoli che non siano conformi al presente regolamento e ai relativi provvedimenti di attuazione, nella fattispecie ai valori limite Euro 6 di cui alla tabella 2 dell'allegato I.

5. A decorrere dal 1º settembre 2015, e dal 1º settembre 2016 per i veicoli delle classi II e III della categoria N_1e della categoria N_2, le autorità nazionali cesseranno di ritenere validi ai fini dell'articolo 7, paragrafo 1, della direttiva 70/156/CEE i certificati di conformità relativi ai veicoli nuovi che non siano conformi al presente regolamento e ai relativi provvedimenti di attuazione, nella fattispecie ai valori limite Euro 6 di cui alla tabella 2 dell'allegato I, e, per motivi attinenti le emissioni o il consumo di carburante, vieteranno l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in servizio di tali veicoli.

▼M1

6. Il limite di emissione di 5,0 mg/km relativo alla massa del particolato di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato I ha effetto a decorrere dalle date indicate nei paragrafi 1, 2 e 3.

Il limite di emissione di 4,5 mg/km relativo alla massa del particolato di cui alle tabelle 1 e 2 dell'allegato I ha effetto a decorrere dal

▼M1

1º settembre 2011 per l'omologazione di nuovi tipi di veicolo e dal 1º gennaio 2013 per tutti i nuovi veicoli venduti, immatricolati o immessi in circolazione nella Comunità.

▼B

Articolo 11

Omologazione delle parti di ricambio

1. Le autorità nazionali vietano la vendita o l'installazione su un veicolo di dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento nuovi, destinati a veicoli omologati ai sensi del presente regolamento, qualora essi non siano di un tipo per il quale è stata rilasciata un'omologazione ai sensi del presente regolamento e dei relativi provvedimenti di attuazione.

2. Le autorità nazionali possono continuare a rilasciare estensioni dell'omologazione CE ai dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento concepiti per norme precedenti il presente regolamento alle condizioni applicate in origine. Le autorità nazionali vietano la vendita o l'installazione su un veicolo di tali dispositivi antinquinamento di ricambio qualora essi non siano di un tipo per il quale è stata rilasciata un'adeguata omologazione.

3. I requisiti di cui ai paragrafi 1 e 2 non si applicano ai dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento destinati a veicoli omologati prima dell'adozione delle prescrizioni in materia di omologazione delle componenti.

Articolo 12

Incentivi finanziari

1. Gli Stati membri possono introdurre incentivi finanziari che si applicano alla produzione in serie di veicoli conformi al presente regolamento e ai relativi provvedimenti di attuazione.

Tali incentivi sono validi per tutti i veicoli nuovi, in vendita sul mercato di uno Stato membro, che siano conformi almeno ai valori limite di emissione di cui alla tabella 1 dell'allegato I prima delle date fissate all'articolo 10, paragrafo 3. Essi cessano di essere applicati in tali date.

A partire dalle date di cui all'articolo 10, paragrafo 3 e sino alle date di cui all'articolo 10, paragrafo 5, possono essere concessi incentivi finanziari applicabili unicamente ai veicoli nuovi in vendita sul mercato di uno Stato membro che siano conformi ai valori limite di emissione di cui alla tabella 2 dell'allegato I. Gli incentivi cessano di essere applicati alle date di cui all'articolo 10, paragrafo 5.

2. Gli Stati membri possono concedere incentivi finanziari per ammodernare i veicoli in servizio e per demolire quelli che non sono conformi.

3. Per ogni tipo di veicolo gli incentivi finanziari di cui ai paragrafi 1 e 2 non superano il costo supplementare dei dispositivi tecnici montati per soddisfare i limiti delle emissioni fissati nell'allegato I, costo d'installazione compreso.

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

Articolo 13

Sanzioni

1. Gli Stati membri fissano le norme sulle sanzioni applicabili alle violazioni del presente regolamento da parte dei costruttori e adottano le misure necessarie per garantirne l'attuazione. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri no-

▼B

tificano tali norme alla Commissione entro il 2 gennaio 2009 e la informano immediatamente di tutte le successive modifiche ad esse relative.

2. Le violazioni 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 dispositivi difettosi;

e

e) il rifiuto di consentire l'accesso alle informazioni.

CAPITOLO V

DISPOSIZIONI FINALI

Articolo 14

Ridefinizione delle specifiche

1. La Commissione esamina la possibilità di includere le emissioni di metano nel calcolo delle emissioni di biossido di carbonio. Se necessario, essa presenta al Parlamento europeo e al Consiglio una proposta corredata di misure volte a eliminare o limitare le emissioni di metano.

2. Al termine del programma sulla misurazione del particolato, effettuato sotto l'egida del World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations, e al più tardi al momento dell'entrata in vigore della norma Euro 6, la Commissione adotta le misure in appresso, intese a modificare elementi non essenziali del presente regolamento, integrandolo senza ridurre le ambizioni attuali per quanto riguarda l'ambiente:

a) modifica del presente regolamento secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 15, paragrafo 3, per ricalibrare i valori limite indicati nell'allegato I del presente regolamento in base alla massa di particolato e a introdurvi valori limite basati sul numero di particelle in modo da stabilire un'ampia correlazione con i valori limite di massa della benzina e del gasolio;

b) l'adozione di un metodo rivisto di misura per il particolato e di un valore limite per il numero di particelle, secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 15, paragrafo 3.

3. La Commissione verifica le procedure, le prove e i requisiti di cui all'articolo 5, paragrafo 3, nonché i cicli di prova utilizzati per misurare le emissioni. Qualora tale revisione accerti che queste non sono più adeguate, o non riflettono più le reali emissioni mondiali, sono adattate per dare adeguato riscontro alle emissioni generate dalla vera guida su strada. Le necessarie misure, concepite per modificare elementi non essenziali del presente regolamento, integrandolo, sono adottate secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 15, paragrafo 3.

4. La Commissione tiene sotto controllo gli agenti inquinanti soggetti ai requisiti e alle prove di cui all'articolo 5, paragrafo 3. Qualora la Commissione concluda che è necessario regolamentare le emissioni di ulteriori agenti inquinanti, presenta una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio per modificare di conseguenza il presente regolamento.

5. La Commissione riesamina i limiti di emissione di cui all'allegato I, tabella 4 per le emissioni dallo scarico di monossido di

▼B

carbonio e di idrocarburi dopo una prova di partenza a freddo e presenta, ove opportuno, una proposta al Parlamento europeo e Consiglio al fine di rendere più rigorosi i limiti di emissione.

6. I pertinenti allegati della direttiva 2005/55/CE sono modificati secondo la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 15, paragrafo 3, al fine di prevedere requisiti per l'omologazione di tutti i veicoli che rientrano nell'ambito d'applicazione della direttiva.

Articolo 15

Procedura di comitato

1. La Commissione è assistita da un comitato.

2. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente paragrafo, si applicano gli articoli 5 e 7 della decisione 1999/468/CE, tenendo conto delle disposizioni dell'articolo 8 della stessa.

Il periodo di cui all'articolo 5, paragrafo 6 della decisione 1999/468/CE è fissato a tre mesi.

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

Articolo 16

Modifiche delle direttive 70/156/CEE e 2005/55/CE

1. La direttiva 70/156/CEE è modificata conformemente all'allegato II del presente regolamento.

2. La direttiva 2005/55/CE è modificata come segue:

a) il titolo è sostituito dal seguente:

«Direttiva 2005/55/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 settembre 2005, relativa all'omologazione dei veicoli commerciali pesanti riguardo alle loro emissioni (Euro IV e V)»;

b) l'articolo 1 è sostituito dal seguente:

«Articolo 1

Ai fini della presente direttiva valgono le seguenti definizioni:

a) "veicolo": qualsiasi veicolo a motore quale definito all'articolo 2 della direttiva 70/156/CEE con una massa di riferimento superiore a 2 610 kg;

b) "motore": la fonte di propulsione motrice di un veicolo che può essere omologata in quanto entità tecnica separata quale definita all'articolo 2 della direttiva 70/156/CEE;

c) "veicolo ecologico migliorato (EEV)": il veicolo azionato da un motore conforme ai valori limite di emissione facoltativi indicati nella riga C delle tabelle di cui al punto 6.2.1 dell'allegato I»;

c) la sezione 1 dell'allegato I è sostituita dalla seguente:

«1. La presente direttiva riguarda il controllo degli inquinanti gassosi e delle emissioni di particolato, la vita utile dei dispositivi di controllo delle emissioni, la conformità dei veicoli/motori in circolazione e i sistemi diagnostici di bordo (OBD) di tutti i veicoli a motore nonché i motori indicati all'articolo 1, ad eccezione dei veicoli delle categorie M_1, N_1, N_2 e M_2 omologati ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007 (*).

(*) GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.»

▼B

Articolo 17

Abrogazione

1. Le seguenti direttive sono abrogate a decorrere dal 2 gennaio 2013:

— direttiva 70/220/CEE,

— direttiva 72/306/CEE,

— direttiva 74/290/CEE,

— direttiva 77/102/CEE,

— direttiva 78/665/CEE,

— direttiva 80/1268/CEE,

— direttiva 83/351/CEE,

— direttiva 88/76/CEE,

— direttiva 88/436/CEE,

— direttiva 89/458/CEE,

— direttiva 91/441/CEE,

— direttiva 93/59/CEE,

— direttiva 93/116/CE,

— direttiva 94/12/CE,

— direttiva 96/44/CE,

— direttiva 96/69/CE,

— direttiva 98/69/CE,

— direttiva 98/77/CE,

— direttiva 1999/100/CE,

— direttiva 1999/102/CE,

— direttiva 2001/1/CE,

— direttiva 2001/100/CE,

— direttiva 2002/80/CE,

— direttiva 2003/76/CE,

— direttiva 2004/3/CE.

2. Gli allegati II e V della direttiva 89/491/CEE della Commissione, del 17 luglio 1989, recante adeguamento al progresso tecnico delle direttive 70/157/CEE 70/220/CEE, 72/245/CEE, 72/306/CEE, 80/1268/CEE e 80/1269/CEE del Consiglio concernenti i veicoli a motore ([1]), sono soppressi a decorrere dal 2 gennaio 2013.

3. I riferimenti alle direttive abrogate vanno intesi come riferimenti al presente regolamento.

4. Gli Stati membri abrogano la legislazione di attuazione adottata ai sensi delle direttive di cui al paragrafo 1 a decorrere dal 2 gennaio 2013.

([1]) GU L 238 del 15.8.1989, pag. 43.

▼B

Articolo 18

Entrata in vigore

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

2. Il presente regolamento si applica dal 3 gennaio 2009, ad eccezione dell'articolo 10, paragrafo 1, e dall'articolo 12 che si applicano dal 2 luglio 2007.

3. Le modifiche o i provvedimenti d'attuazione di cui all'articolo 5, paragrafo 3, e all'articolo 14, paragrafo 6, sono adottati al più tardi il 2 luglio 2008.

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

▼B

ALLEGATO I

LIMITI D'EMISSIONE

▼M1

Tabella 1

limiti d'emissione EUR 5

		Massa di riferimento (MR) (kg)	Valori limite													
			Massa di monossido di carbonio (CO)		Massa di idrocarburi totali (THC)		Massa di idrocarburi non metanici (NMHC)		Massa di ossidi di azoto (NO_x)		Massa combinata di idrocarburi e ossidi di azoto (THC + NO_x)		Massa di particolato (1) (PM)		Numero di particelle (2) (P)	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (n./km)	
Categoria	Classe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI (3)	CI	PI	CI
M	—	Tutte	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6{,}0 \times 10^{11}$
N_1	I	MR ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	180	—	230	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6{,}0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < MR ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	235	—	295	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6{,}0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < MR	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6{,}0 \times 10^{11}$
N_2	—	Tutte	2 270	740	160	—	108	—	82	280	—	350	5,0/4,5	5,0/4,5	—	$6{,}0 \times 10^{11}$

Legenda: PI = motori ad accensione comandata, CI = motori ad accensione spontanea

(1) Un procedimento di misura riveduto per il particolato sarà introdotto prima dell'applicazione del valore limite di 4,5 mg/km.

(2) Un nuovo procedimento di misura per il particolato sarà introdotto prima dell'applicazione del valore limite.

(3) I limiti relativi alla massa di particolato per i motori ad accensione comandata si applicano solo ai veicoli con motore a iniezione diretta.

▼M1

Tabella 2

limiti d'emissione EUR 6

		Massa di riferimento (MR) (kg)	Valori limite													
			Massa di monossido di carbonio (CO)		Massa di idrocarburi totali (THC)		Massa di idrocarburi non metanici (NMHC)		Massa di ossidi di azoto (NO_x)		Massa combinata di idrocarburi e ossidi di azoto (THC + NO_x)		Massa di particolato (1) (PM)		Numero di particelle (2) (P)	
			L_1 (mg/km)		L_2 (mg/km)		L_3 (mg/km)		L_4 (mg/km)		$L_2 + L_4$ (mg/km)		L_5 (mg/km)		L_6 (n./km)	
Categoria	Classe		PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI	CI	PI (3)	CI	PI (4)	CI (5)
M	—	Tutte	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0/4,5	5,0/4,5		$6{,}0 \times 10^{11}$
N_1	I	MR ≤ 1 305	1 000	500	100	—	68	—	60	80	—	170	5,0/4,5	5,0/4,5		$6{,}0 \times 10^{11}$
	II	1 305 < MR ≤ 1 760	1 810	630	130	—	90	—	75	105	—	195	5,0/4,5	5,0/4,5		$6{,}0 \times 10^{11}$
	III	1 760 < MR	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0/4,5	5,0/4,5		$6{,}0 \times 10^{11}$
N_2	—	Tutte	2 270	740	160	—	108	—	82	125	—	215	5,0/4,5	5,0/4,5		$6{,}0 \times 10^{11}$

Legenda: PI = motori ad accensione comandata, CI = motori ad accensione spontanea

(1) Un procedimento di misura riveduto per il particolato sarà introdotto prima dell'applicazione del valore limite di 4,5 mg/km.

(2) In questa fase verrà definito un valore per i veicoli con motore ad accensione comandata.

(3) I limiti relativi alla massa di particolato per i motori ad accensione comandata si applicano solo ai veicoli con motore a iniezione diretta.

(4) Un valore sarà definito prima del 1º settembre 2014.

(5) Un nuovo procedimento di misura per il particolato sarà introdotto prima dell'applicazione del valore limite.

▼B

Tabella 3

Limite d'emissione per la prova delle emissioni per evaporazione

Massa delle emissioni per evaporazione (g/prova)
2,0

Tabella 4

Limite d'emissione per le emissioni dallo scarico di monossido di carbonio e di idrocarburi dopo una prova di partenza a freddo

Temperatura di prova 266 K (–7 °C)			
Categoria del veicolo	Classe	Massa del monossido di carbonio (CO) L_1 (g/km)	Massa degli idrocarburi (HC) L_2 (g/km)
M	—	15	1,8
N_1	I	15	1,8
	II	24	2,7
	III	30	3,2
N_2		30	3,2

▼B

ALLEGATO II

Modifiche della direttiva 70/156/CEE

La direttiva 70/156/CEE è modificata come segue:

1) nell'articolo 2 si aggiunge la seguente frase dopo l'ultimo trattino:

«Ove nella presente direttiva si faccia riferimento ad una direttiva particolare o ad un regolamento, si dovranno comprendere anche i relativi provvedimenti d'attuazione.»;

2) le parole «o regolamento» si aggiungono dopo le parole «direttiva particolare» nelle seguenti disposizioni:

articolo 2, primo trattino; articolo 2, nono trattino; articolo 2, decimo trattino; articolo 2, quattordicesimo trattino; articolo 3, paragrafo 1; articolo 3, paragrafo 4; articolo 4, paragrafo 1, lettera c); articolo 4, paragrafo 1, lettera d); articolo 5, paragrafo 5; articolo 6, paragrafo 3; articolo 7, paragrafo 2; articolo 13, paragrafo 4; articolo 13, paragrafo 5; allegato I, primo comma; allegato III, parte III; allegato IV, parte II, primo paragrafo; allegato V sezione 1, lettera a); allegato V sezione 1, lettera b); allegato V sezione 1, lettera c); allegato VI, pagina 2 della scheda di omologazione CE per veicoli; allegato VII, sezione 4; allegato VII, nota 1 a piè di pagina; allegato X, sezione 2.1.; allegato X, sezione 3.3.; allegato XI, appendice 4, significato delle lettere: X; allegato XII, sezione B(2); allegato XIV, sezione 2(a); allegato XIV, sezione 2(c); allegato XIV, sezione 2(d);

3) le parole «o regolamenti» si aggiungono dopo la parola «direttive» nelle seguenti disposizioni:

articolo 2, ottavo trattino; articolo 3, paragrafo 1; articolo 3, paragrafo 2); articolo 4, paragrafo 1, lettera a), primo e secondo trattino; articolo 4, paragrafo 1, lettera b); articolo 4, paragrafo 3; articolo 5, paragrafo 4, terzo comma; articolo 5, paragrafo 6; articolo 8, paragrafo 2; articolo 8, paragrafo 2, lettera c); articolo 9, paragrafo 2; articolo 10, paragrafo 2; articolo 11, paragrafo 1; articolo 13, paragrafo 2; articolo 14, paragrafo 1, lettera i); elenco degli allegati: titolo dell'allegato XIII; allegato I, primo comma; allegato IV, parte I, prima e seconda riga; allegato IV, parte II, nota 1 a piè di pagina; allegato V sezione 1(b); allegato V sezione 3; allegato V sezione 3(a); allegato V sezione 3(b); allegato VI, punti 1e 2; allegato VI, pagina 2 della scheda di omologazione CE per veicoli; allegato X, sezione 2.2.; allegato X, sezione 2.3.5.; allegato X, sezione 3.5; allegato XII, titolo; allegato XIV, sezione 1.1.; allegato XIV, sezione 2(c);

4) le parole «o regolamento» si aggiungono dopo la parola «direttiva» nelle seguenti disposizioni:

articolo 5, paragrafo 3, terzo comma; allegato IV, parte I, nota a piè di pagina X della tabella; allegato VI, pagina 2 della scheda di omologazione CE per veicoli, l'intestazione delle tabelle; allegato VII (1) sezione 2; allegato VII (1) sezione 3; allegato VII (1) sezione 4; allegato VIII, sezioni 1, 2, 2.1, 2.2 e 3; allegato IX, pagina 2 per veicoli completi o completati della categoria M_1, punti 45, 46.1 e 46.2; allegato IX, pagina 2 per veicoli completi o completati delle categorie M_2 e M_3, punti 45 e 46.1; allegato IX, pagina 2 per veicoli completi o completati delle categorie N_1, N_2 e N_3 punti 45 e 46.1; allegato IX, pagina 2 per veicoli incompleti della categoria M_1 punti 45 e 46.1; allegato IX, pagina 2 per veicoli incompleti delle categorie M_2 e M_3, punti 45 e 46.1; allegato IX, pagina 2 per veicoli incompleti delle categorie N_1, N_2 e N_3, punti 45 e 46.1; allegato X nota a piè di pagina 2; allegato X sezione 1.2.2; allegato XI, appendice 4, significato delle lettere: N/A; allegato XV, intestazione della tabella;

le parole «o regolamenti» si aggiungono dopo la parola «direttive» nelle seguenti disposizioni:

allegato IX, pagina 2 per veicoli completi o completati della categoria M_1; allegato IX, pagina 2 per veicoli completi o completati delle categorie M_2 e M_3; allegato IX, pagina 2 per veicoli completi o completati delle categorie N_1, N_2 e N_3; allegato IX, pagina 2 per veicoli incompleti della categoria M_1; allegato IX, pagina 2 per veicoli incompleti delle categorie M_2 e M_3; allegato IX, pagina 2 per veicoli incompleti delle categorie N_1, N_2 e N_3; allegato XV;

5) nell'articolo 8, paragrafo 2, lettera c), le parole «o uno o più regolamenti» si aggiungono dopo le parole «una o più direttive»;

▼B

6) nell'allegato IV, parte I, si sostituiscono l'intestazione della tabella e il punto 2 con quanto segue:

«Oggetto	Numero della direttiva/regolamento	Riferimento della Gazzetta ufficiale	Applicabilità									
			M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2. Emissioni/Accesso alle informazioni	…/…/CE (CE) n. …/…	L … del …, pag. …	X ([10])	X ([10])		X ([10])	X ([10])					

([10]) Per i veicoli con massa di riferimento non superiore a 2 610 kg. Su richiesta del costruttore si può applicare ai veicoli con una massa di riferimento non superiore a 2 840 kg.»

7) nell'allegato IV, sono soppressi i punti 11 e 39 della parte I;

8) nell'allegato VII, (4) si aggiungono le parole «o ad un regolamento particolare» dopo le parole «in base a una direttiva particolare»;

9) nell'allegato VII, (5) si aggiungono le parole «o regolamento» dopo le parole «l'ultima direttiva»;

10) nell'allegato XI, appendice 1, si sostituiscono l'intestazione della tabella e il punto 2 con quanto segue:

«Numero	Oggetto	Numero della direttiva/regolamento	$M_1 \leq 2\,500$ ([1]) kg	$M_1 > 2\,500$ ([1]) kg	M_2	M_3
2	Emissioni/Accesso alle informazioni	…/…/CE (CE) n. …/…	Q	G+Q	G+Q»	

11) nell'allegato XI, appendice 1, sono soppressi i punti 11 e 39;

12) nell'allegato XI, appendice 2, si sostituiscono l'intestazione della tabella e il punto 2 con quanto segue:

«Numero	Oggetto	Numero della direttiva/regolamento	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Emissioni/Accesso alle informazioni	…/…/CE (CE) n. …/…	A	A		A	A»					

13) nell'allegato XI, appendice 2, sono soppressi i punti 11 e 39;

14) nell'allegato XI, appendice 3, si sostituiscono l'intestazione della tabella e il punto 2 con quanto segue:

«Numero	Oggetto	Numero della direttiva/regolamento	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
2	Emissioni/Accesso alle informazioni	…/…/CE (CE) n. …/…	Q		Q	Q»					

15) nell'allegato XI, appendice 3, è soppresso il punto 11;

16) nell'allegato XI, appendice 4, si sostituiscono l'intestazione della tabella e il punto 2 con quanto segue:

«Numero	Oggetto	Numero della direttiva/regolamento	Gru mobile della categoria Numero
2	Emissioni/Accesso alle informazioni	…/…/CE (CE) n. …/…	N/A»

17) nell'allegato XI, appendice 4, è soppresso il punto 11.