

## II

(Atti non legislativi)

## REGOLAMENTI

## REGOLAMENTO (UE) N. 566/2011 DELLA COMMISSIONE

dell'8 giugno 2011

**che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione per quanto concerne l'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo**

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il 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<sup>(1)</sup>, in particolare l'articolo 4, paragrafo 4, l'articolo 5, paragrafo 3, e l'articolo 8,

vista la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 5 settembre 2007, che istituisce un quadro per l'omologazione dei veicoli a motore e dei loro rimorchi, nonché dei sistemi, componenti ed entità tecniche destinati a tali veicoli (direttiva quadro)<sup>(2)</sup>, in particolare l'articolo 39, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (CE) n. 715/2007 fissa requisiti tecnici comuni per l'omologazione di veicoli a motore («veicoli») e parti di ricambio riguardo alle loro emissioni e fissa norme sulla conformità in servizio, sulla durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, sui sistemi diagnostici di bordo («OBD»), sulla misurazione del consumo di carburante e sull'accessibilità delle informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo.
- (2) Conformemente al regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione, del 18 luglio 2008, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 715/2007 del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione dei veicoli a motore riguardo alle emissioni dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri (Euro 5 ed Euro 6) e

all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo<sup>(3)</sup>, la Commissione deve introdurre il nuovo procedimento per la prova relativa alla massa e al numero di particelle emesse dai veicoli leggeri.

- (3) La direttiva 76/756/CEE del Consiglio, del 27 luglio 1976, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative all'installazione dei dispositivi di illuminazione e di segnalazione luminosa dei veicoli a motore e dei loro rimorchi<sup>(4)</sup>, prescrive l'utilizzo di luci diurne per ragioni di sicurezza. L'effetto di tali dispositivi, costantemente accesi durante il funzionamento del veicolo, deve essere adeguatamente preso in considerazione nelle emissioni inquinanti e di biossido di carbonio (CO<sub>2</sub>) misurate.
- (4) Il rischio di manomissione e di avaria totale dei filtri antiparticolato per i motori diesel («DPF») ne rende necessario il monitoraggio, indipendentemente dal superamento del valore limite OBD applicabile.
- (5) Dato il suo carattere permanente, il monitoraggio dei circuiti elettrici deve essere esente dall'obbligo di segnalazione risultante dalle prescrizioni relative all'efficienza in uso del sistema OBD.
- (6) La frequenza limitata delle situazioni di guida in cui possono essere messi in funzione i sistemi di monitoraggio del sistema di controllo di sovralimentazione o quelli che richiedono un avviamento a freddo richiede particolari prescrizioni relative all'efficienza per tali sistemi di monitoraggio.
- (7) Le condizioni statistiche in cui la conformità alle prescrizioni relative all'efficienza in uso è valutata automaticamente devono essere armonizzate.

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

<sup>(2)</sup> GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1.

<sup>(4)</sup> GU L 262 del 27.9.1976, pag. 1.

- (8) Se la manipolazione del sistema di riduzione catalitica selettiva («SCR») viene individuata mediante il monitoraggio diretto delle emissioni di ossido di azoto (NO<sub>x</sub>), occorre definire meglio le condizioni in cui si attiva il sistema persuasivo del conducente.
- (9) La registrazione dell'attivazione del sistema persuasivo del conducente deve essere chiarita in vista di un eventuale utilizzo futuro di tale informazione in occasione di controlli tecnici.
- (10) La protezione del computer per il controllo delle emissioni da eventuali manomissioni deve essere aperta a miglioramenti tecnici risultanti dall'innovazione.
- (11) La registrazione e la segnalazione dei dati sono elementi essenziali di un sistema di monitoraggio OBD obbligatorio e non devono essere tralasciati a causa di presunte anomalie, in particolare non in maniera sistematica nel caso in cui il costruttore scelga determinate norme per la comunicazione tra strumenti di bordo e strumenti esterni.
- (12) Al fine di garantire una concorrenza effettiva sul mercato per i servizi relativi alle informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo e al fine di precisare che le informazioni in questione coprono anche i dati che devono essere forniti agli operatori indipendenti diversi dalle officine (per garantire che il mercato delle riparazioni e della manutenzione indipendenti nel complesso possa competere con i concessionari autorizzati, indipendentemente dal fatto che il costruttore del veicolo fornisca direttamente tali informazioni ai suoi meccanici e concessionari autorizzati) sono necessari ulteriori chiarimenti concernenti i dettagli delle informazioni da fornire a norma del regolamento (CE) n. 715/2007.
- (13) Anche se, secondo il principio di proporzionalità, i costruttori di veicoli non devono essere costretti a raccogliere informazioni relative alle modifiche di singoli veicoli da parte di terzi esclusivamente ai fini del regolamento (CE) n. 715/2007 e norme di attuazione, gli operatori indipendenti devono ricevere, al fine di garantire un mercato concorrenziale delle riparazioni e della manutenzione, aggiornamenti concernenti i dati relativi ai componenti del veicolo, nella misura in cui gli aggiornamenti sono accessibili ai meccanici e ai concessionari autorizzati.
- (14) Le unità di lavoro rappresentano informazioni tecniche sulla riparazione e la manutenzione importanti per gli operatori indipendenti. Occorre chiarire che esse rientrano nell'ambito di applicazione dell'articolo 6 del regolamento (CE) n. 715/2007, al fine di fornire sicurezza commerciale agli operatori del mercato.
- (15) Qualora i costruttori dei veicoli decidano di non conservare più i dati di riparazione e manutenzione — dati che anche il proprietario del veicolo può mettere a disposizione delle officine indipendenti così che esse possano indicarvi i lavori di riparazione e di manutenzione effettuati — in formato fisico nel veicolo, ma di conservarli nella base dati centrale del costruttore, tali dati, con il consenso del proprietario del veicolo, devono essere accessibili anche al riparatore indipendente così che egli possa continuare a tenere una registrazione completa dei lavori di riparazione e di manutenzione effettuati e consentire al proprietario del veicolo di disporre, in un solo documento, della prova di tutti i lavori.
- (16) È necessario garantire una maggiore flessibilità per la riprogrammazione delle unità di controllo del veicolo e lo scambio di informazioni tra i costruttori e gli operatori indipendenti al fine di consentire di adeguarsi alle innovazioni e di ridurre i costi.
- (17) È necessario garantire che i veicoli approvati conformemente al pertinente regolamento della Commissione economica per l'Europa delle Nazioni Unite (UN/ECE) equivalente ai requisiti in materia di emissioni di cui al regolamento (CE) n. 715/2007 e al regolamento (CE) n. 692/2008 e che rispettano le disposizioni di tali regolamenti in materia di accesso alle informazioni siano approvati conformemente al regolamento (CE) n. 715/2007 senza oneri amministrativi.
- (18) Poiché attualmente non esiste un procedimento strutturato comune per lo scambio di dati relativi ai componenti del veicolo tra i costruttori e gli operatori indipendenti, è necessario elaborare i principi relativi a tale scambio di dati. Il Comitato europeo di normazione (CEN) deve sviluppare formalmente un futuro procedimento strutturato comune sul formato standardizzato dei dati scambiati, senza che sia predeterminato nel mandato conferito al CEN quanto dettagliata sarà la norma. In particolare, il lavoro del CEN dovrà riflettere allo stesso modo gli interessi e le necessità del costruttore e quelli degli operatori indipendenti e dovrà anche esaminare soluzioni quali formati di dati aperti descritti da metadati ben definiti per consentire l'adattamento delle infrastrutture informatiche esistenti.
- (19) Occorre pertanto modificare di conseguenza il regolamento (CE) n. 715/2007 e il regolamento (CE) n. 692/2008.
- (20) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato tecnico per i veicoli a motore,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

#### Articolo 1

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

1) l'articolo 6 è così modificato:

a) il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. Le informazioni di cui al paragrafo 1 comprendono:

a) identificazione inequivocabile del veicolo;

b) manuali di uso e manutenzione, con i dati sulla riparazione e sulla 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;
- i) informazioni sui registri di dati e dati bidirezionali di monitoraggio e prova; e
- j) unità di lavoro standard o periodi di tempo necessari per le operazioni di riparazione e manutenzione, se sono comunicati, direttamente o tramite terzi, ai meccanici e ai concessionari autorizzati del costruttore.;

b) è aggiunto il seguente paragrafo 8:

«8. Se le riparazioni e le attività di manutenzione di un veicolo sono memorizzate in una banca dati centrale del produttore del veicolo, o a suo nome, le officine indipendenti approvate e autorizzate a norma dell'allegato XIV, punto 2.2, del regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione (\*), devono poter avere accesso a tali dati gratuitamente e alle stesse condizioni dei meccanici e dei concessionari autorizzati, così da poter registrare le informazioni sulle riparazioni e sulle attività di manutenzione eseguite.

(\*) GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1.»;

2) all'articolo 7, il paragrafo 2 è sostituito dal seguente:

«2. I costruttori mettono a disposizione le informazioni per la riparazione e la manutenzione dei veicoli e in particolare i servizi transazionali quali la riprogrammazione o l'assistenza tecnica, su base giornaliera, mensile e annua, fatturando spese d'accesso diverse a seconda dei rispettivi periodi per i quali esso viene consentito. Oltre all'accesso a tempo, i costruttori possono offrire un sistema di accesso per transazione, per cui vengono fatturate spese sulla base del numero di transazioni e non sul tempo per cui è fornito l'accesso. Qualora il costruttore metta a disposizione entrambi i sistemi di accesso, le officine indipendenti optano per il sistema che preferiscono, a tempo o per transazione.»

3) nell'allegato I, le note 1 e 2 della tabella 1 e le note 1, 2 e 5 della tabella 2 sono soppresse.

#### Articolo 2

Il regolamento (CE) n. 692/2008 è così modificato:

1) all'articolo 2 è aggiunto il seguente punto 33:

«33. "avviamento a freddo": temperatura del fluido di raffreddamento del motore (o temperatura equivalente) all'accensione del motore inferiore o uguale a 35 °C e inferiore o uguale a 7 K in più rispetto alla temperatura ambiente (ove disponibile) all'accensione del motore.»;

2) all'articolo 6, paragrafo 1, sono aggiunti i seguenti commi quarto e quinto:

«La conformità ai requisiti applicabili è confermata se sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) sono rispettati i requisiti di cui all'articolo 13;

b) il veicolo è stato approvato conformemente ai regolamenti UN/ECE n. 83, serie di emendamenti 06, e n. 101, serie di emendamenti 01, e in caso di veicoli con motore ad accensione spontanea n. 24, parte III, serie di emendamenti 03.

Nel caso di cui al quarto comma, si applica l'articolo 14.»;

3) all'articolo 10, paragrafo 1, sono aggiunti i seguenti commi terzo e quarto:

«La conformità ai requisiti applicabili è confermata se sono soddisfatte tutte le seguenti condizioni:

a) sono rispettati i requisiti di cui all'articolo 13;

b) i dispositivi di ricambio di controllo dell'inquinamento sono stati approvati conformemente al regolamento UN/ECE n. 103.

Nel caso di cui al terzo comma, si applica l'articolo 14.»;

4) all'articolo 13, il paragrafo 9 è sostituito dal seguente:

«9. Viene istituito il Forum sull'accesso alle informazioni relative ai veicoli «il Forum».

Il Forum valuterà se l'accesso alle informazioni pregiudichi i progressi compiuti nella riduzione dei furti di veicoli e formulerà raccomandazioni per migliorare le prescrizioni relative all'accesso alle informazioni. In particolare, il Forum darà indicazioni alla Commissione sull'introduzione di un processo per l'approvazione e l'autorizzazione di operatori indipendenti da parte di organizzazioni accreditate affinché tali operatori possano accedere alle informazioni relative alla sicurezza dei veicoli.

La Commissione potrà decidere di mantenere riservate le discussioni e le risultanze del Forum.»;

5) gli allegati I, III, IV, VIII, IX, XI, XII, XIV, XVI e XVIII sono modificati conformemente all'allegato I del presente regolamento;

6) l'allegato II è sostituito dal testo dell'allegato II del presente regolamento.

*Articolo 3*

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

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

Fatto a Bruxelles, l'8 giugno 2011.

*Per la Commissione*  
*Il presidente*  
José Manuel BARROSO

---

## ALLEGATO I

**Modifiche di alcuni allegati del regolamento (CE) n. 692/2008**

1) l'allegato I è così modificato:

a) il punto 2.3.1 è sostituito dal seguente:

«2.3.1. 2.3.1. Ogni veicolo dotato di computer per il controllo delle emissioni possiede caratteristiche tali da impedirne la modificazione, a meno che detta modificazione sia autorizzata dal costruttore. Il costruttore autorizza le modificazioni necessarie per la diagnosi, la manutenzione programmata, l'ispezione, l'ammmodernamento o la riparazione del veicolo. Tutti i codici informatici o parametri operativi riprogrammabili sono protetti contro la manomissione e devono garantire un livello di protezione pari almeno a quanto previsto dalle disposizioni della norma ISO 15031-7 del 15 marzo 2001 (SAE J2186 dell'ottobre 1996). Tutti i circuiti di memoria di taratura asportabili sono rivestiti di resina, racchiusi in un contenitore sigillato o protetti da algoritmi elettronici e possono essere sostituiti soltanto per mezzo di procedure o attrezzi appositi. Questo tipo di protezione è ammessa solo per gli elementi direttamente associati alla regolazione delle emissioni o alla prevenzione del furto del veicolo.»;

b) la figura I.2.4 è sostituita da quanto segue:

«Figura I.2.4

## Applicabilità delle prescrizioni di prova per le omologazioni e le estensioni

	Veicoli con motore ad accensione comandata compresi gli ibridi								Veicoli con motore ad accensione spontanea compresi gli ibridi	
	Monocarburante				Bicarburante <sup>(1)</sup>			Policarburante <sup>(1)</sup>	Policarburante	Monocarburante
Carburante di riferimento	Benzina (E5)	GPL	GN/biometano	Idrogeno	Benzina (E5)	Benzina (E5)	Benzina (E5)	Benzina (E5)	diesel (B5)	diesel (B5)
					GPL	GN/biometano	Idrogeno	etanolo (E85)	Biodiesel	
Gas inquinanti (prova di tipo 1)	Sì	Sì	Sì		Sì (entrambi i carburanti)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (solo benzina) <sup>(2)</sup>	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (solo benzina) <sup>(2)</sup>	Sì
Massa del particolato e numero di particelle (prova di tipo 1)	Sì	—	—		Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina) <sup>(2)</sup>	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (solo B5) <sup>(2)</sup>	Sì
Emissioni al minimo (prova di tipo 2)	Sì	Sì	Sì		Sì (entrambi i carburanti)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (solo benzina) <sup>(2)</sup>	Sì (entrambi i carburanti)	—	—
Emissioni del basamento (prova di tipo 3)	Sì	Sì	Sì		Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina) <sup>(2)</sup>	Sì (benzina)	—	—
Emissioni per evaporazione (prova di tipo 4)	Sì	—	—		Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina) <sup>(2)</sup>	Sì (benzina)	—	—
Durata (prova di tipo 5)	Sì	Sì	Sì		Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina) <sup>(2)</sup>	Sì (benzina)	Sì (solo B5) <sup>(2)</sup>	Sì
Emissioni a bassa temperatura (prova di tipo 6)	Sì	—	—		Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina)	Sì (solo benzina) <sup>(2)</sup>	Sì (entrambi i carburanti) <sup>(3)</sup>		
Conformità in servizio	Sì	Sì	Sì		Sì (entrambi i carburanti)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (solo benzina) <sup>(2)</sup>	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (solo B5) <sup>(2)</sup>	Sì
Diagnostica di bordo	Sì	Sì	Sì		Sì	Sì	Sì	Sì	Sì	Sì

	Veicoli con motore ad accensione comandata compresi gli ibridi							Veicoli con motore ad accensione spontanea compresi gli ibridi		
	Monocarburante				Bicarburante <sup>(1)</sup>			Policarburante <sup>(1)</sup>	Policarburante	Monocarburante
Emissioni di CO <sub>2</sub> e consumo di carburante	Sì	Sì	Sì		Sì (entrambi i carburanti)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (solo benzina)	Sì (entrambi i carburanti)	Sì (solo B5) <sup>(2)</sup>	Sì
Opacità del fumo	—	—	—		—	—	—	—	Sì (solo B5) <sup>(2)</sup>	Sì

<sup>(1)</sup> Per i veicoli combinati, bicarburante e policarburante, si applicano le prove previste per entrambi i tipi.

<sup>(2)</sup> Questa disposizione è temporanea, ulteriori requisiti per biodisel e idrogeno saranno proposti in seguito.

<sup>(3)</sup> Prova con benzina solo prima delle date indicate nell'articolo 10, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 715/2007. A decorrere da tali date, la prova è effettuata su entrambi i carburanti. Deve essere impiegato un carburante di riferimento per prove E75 specificato nell'allegato IX, sezione B.»

- c) nell'appendice 3, il punto 3.4.8 è sostituito dal seguente:
- «3.4.8. Autonomia elettrica del veicolo ..... km (conformemente all'allegato 9 del regolamento UN/ECE n. 101)»;
- d) nell'appendice 4, il punto 3.2 è sostituito dal seguente:
- «3.2. Condizioni di accesso (durata dell'accesso, tariffa di accesso oraria, giornaliera, mensile, annuale e per operazione) ai siti Internet di cui al punto 3.1.: .....»;
- e) nell'appendice 6, alla legenda della tabella 1 si aggiunge quanto segue:
- «Standard emissioni "Euro 5b" = requisiti completi in materia di emissioni Euro 5, compreso il procedimento di misura riveduto per il particolato, le prescrizioni relative al numero di particelle e le prove relative alle emissioni a bassa temperatura per i veicoli policarburante alimentati con biocarburante.
- Standard emissioni "Euro 6b" = requisiti completi in materia di emissioni Euro 6, compreso il procedimento di misura riveduto per il particolato, le prescrizioni relative al numero di particelle e le prove relative alle emissioni a bassa temperatura per i veicoli policarburante alimentati con biocarburante.
- Standard OBD "Euro 5" = requisiti di base OBD Euro 5, esclusi IUPR (rapporto di efficienza in uso), monitoraggio di NOx per i veicoli a benzina e valori limite più severi per il PM per i veicoli diesel.
- Standard OBD "Euro 6" = requisiti completi OBD Euro 6.»;

2) l'allegato III è così modificato:

- a) il punto 3.1 è sostituito dal seguente:
- «3.1. I requisiti tecnici sono quelli descritti nell'allegato 4 del regolamento UN/ECE n. 83 con le eccezioni indicate nei punti da 3.2 a 3.12. A decorrere dalle date di cui al secondo comma dell'articolo 10, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 715/2007, la massa del particolato e il numero di particelle sono determinati conformemente al procedimento per la prova relativa alle emissioni di cui alla sezione 6 dell'allegato 4 bis del regolamento UN/ECE n. 83, serie di emendamenti 05, supplemento 07, utilizzando le attrezzature di prova descritte rispettivamente ai punti 4.4.e 4.5»
- b) al punto 3.4, è aggiunto quanto segue:
- «per l'etanolo (E75) ( $C_1 H_{2,61} O_{0,329}$ );  $d = 0,886 \text{ g/l}$ »;
- c) la tabella di cui al punto 3.8 viene sostituita dalla tabella seguente:

«Carburante	X
Benzina (E5)	13,4
Diesel (B5)	13,5
GPL	11,9
GN/biometano	9,5
Etanolo (E85)	12,5
Etanolo (E75)	12,7»;

- d) al punto 3.10 è aggiunto quanto segue:
- « $Q_{THC} = 0,886$  per etanolo (E75)»
- e) è aggiunto il punto 3.14 seguente:
- «3.14. A decorrere dalle date di cui all'articolo 2 della direttiva 2008/89/CE della Commissione (\*), le luci di marcia diurna del veicolo, definite alla sezione 2 del regolamento UN/ECE n. 48 (\*\*), devono essere accese durante il ciclo di prova. Il veicolo sottoposto a prova deve essere dotato del sistema di luci di marcia diurna che presenta il consumo di energia elettrica più elevato tra i sistemi di luci di marcia diurna montati dal costruttore sui veicoli appartenenti al gruppo rappresentato dal tipo di veicolo approvato. Il costruttore deve fornire la documentazione tecnica appropriata alle autorità di omologazione.

(\*) GU L 257 del 25.9.2008, pag. 14.

(\*\*) GU L 135 del 23.5.2008, pag. 1.»;

3) nell'allegato IV, il punto 2.2 dell'appendice 1 è sostituito dal seguente:

- «2.2. I rapporti atomici specificati al punto 5.3.7.3 si intendono come segue:

Hcv = rapporto atomico idrogeno/carbonio

— per la benzina (E5) 1,89

— per il GPL: 2,53

— per il GN/biometano: 4,0

— per l'etanolo(E85): 2,74

— per l'etanolo (E75) 2,61

Ocv = rapporto atomico ossigeno/carbonio

— per la benzina (E5) 0,016

— per il GPL: 0,0

— per il GN/biometano: 0,0

— per l'etanolo(E85): 0,39

— per l'etanolo (E75) 0,329»

4) all'allegato VIII, il punto 2.3 è sostituito dal seguente:

«2.3. Il riferimento ai valori limite di cui al punto 5.3.5.2 del regolamento UN/ECE n. 83 è inteso come riferimento ai valori limite indicati nell'allegato I, tabella 4, del regolamento (CE) n. 715/2007.»;

5) al termine dell'allegato IX, sezione B, il testo «Le specifiche relative a questo carburante di riferimento saranno elaborate entro le date indicate nell'articolo 10, paragrafo 6, del regolamento (CE) n. 715/2007.» è sostituito dalla seguente tabella:

«Parametro	Unità	Limiti <sup>(1)</sup>		Metodo di prova <sup>(2)</sup>
		Minimo	Massimo	
Numero di ottano ricerca (RON)		95	—	EN ISO 5164
Numero di ottano motore (MON)		85	—	EN ISO 5163
Massa volumica a 15 °C	kg/m <sup>3</sup>	Indicare		EN ISO 12185
Tensione di vapore	kPa	50	60	EN ISO 13016-1 (DVPE)
Contenuto di zolfo <sup>(3)</sup> <sup>(4)</sup>	mg/kg	—	10	EN ISO 20846 EN ISO 20884
Stabilità all'ossidazione	minuti	360	—	EN ISO 7536
Contenuto di gomme (lavaggio con solvente)	mg/100 ml	—	4	EN ISO 6246
Aspetto, da determinarsi a temperatura ambiente o a 15 °C se questa temperatura è più elevata		Trasparente e chiaro, senza contaminanti sospesi o precipitati visibili		Esame visivo
Etanolo e alcoli superiori <sup>(7)</sup>	% (V/V)	70	80	EN 1601 EN 13132 EN 14517
Alcoli superiori (C <sub>3</sub> -C <sub>8</sub> )	% (V/V)	—	2	
Metanolo		—	0,5	
Benzina <sup>(5)</sup>	% (V/V)	Resto		EN 228
Fosforo	mg/l	0,30 <sup>(6)</sup>		ASTM D 3231 EN 15487
Contenuto di acqua	% (V/V)	—	0,3	ASTM E 1064 EN 15489

Parametro	Unità	Limiti <sup>(1)</sup>		Metodo di prova <sup>(2)</sup>
		Minimo	Massimo	
Contenuto di cloruri inorganici	mg/l	—	1	ISO 6227 - EN 15492
pHe		6,50	9	ASTM D 6423 EN 15490
Corrosività su lamina di rame (3 h a 50 °C)	Valutazione	Classe 1		EN ISO 2160
Acidità (calcolata come acido acetico CH <sub>3</sub> COOH)	% (m/m)		0,005	ASTM D1613 EN 15491
	mg/l		40	
Rapporto carbonio/idrogeno		Indicare		
Rapporto carbonio/ossigeno		Indicare		

<sup>(1)</sup> I valori indicati nelle specifiche sono "valori effettivi". Per stabilire i valori limite sono state applicate le condizioni indicate nella norma ISO 4259 "Prodotti petroliferi. Determinazione e applicazione dei dati di precisione in relazione ai metodi di prova". Nel fissare un valore minimo si è tenuto conto di una differenza minima di 2R sopra lo zero; nel fissare un valore massimo e un minimo, la differenza minima è di 4R (R = riproducibilità). Nonostante questo procedimento, necessario per ragioni tecniche, il produttore di carburante deve cercare di ottenere un valore zero quando il valore massimo stabilito è 2R o il valore medio nel caso in cui siano indicati i limiti massimo e minimo. In caso di dubbio sulla conformità di un carburante alle specifiche, si applicano le disposizioni della norma UNI EN ISO 4259.

<sup>(2)</sup> Per risolvere le eventuali controversie e interpretare i risultati in base alla precisione dei metodi di prova si applicano le procedure descritte nella norma UNI EN ISO 4259.

<sup>(3)</sup> In caso si controversie a livello nazionale riguardo al contenuto di zolfo, si rimanda alla norma UNI EN ISO 20846 o alla norma UNI EN ISO 20884 simili al riferimento nell'allegato nazionale della UNI EN 228.

<sup>(4)</sup> Deve essere indicato l'effettivo contenuto di zolfo del carburante utilizzato per la prova di tipo 6.

<sup>(5)</sup> Il contenuto di benzina senza piombo può essere determinato sottraendo a 100 la somma del contenuto in percentuale di acqua e alcoli.

<sup>(6)</sup> Non è ammessa l'aggiunta intenzionale di composti contenenti fosforo, ferro, manganese o piombo al carburante di riferimento.

<sup>(7)</sup> L'etanolo conforme alle specifiche della norma EN 15376 è l'unico ossigenato che può essere aggiunto intenzionalmente al carburante di riferimento.»

6) l'allegato XI è così modificato:

a) è aggiunto il punto 2.14 seguente:

«2.14. Dal 1° settembre 2011, in deroga alle disposizioni di cui al punto 3.3.5 dell'allegato 11 del regolamento UN/ECE n. 83, un filtro antiparticolato, sia installato come unità distinta che integrato in un dispositivo combinato per il controllo delle emissioni, deve sempre essere monitorato almeno per rilevare un'avaria totale o la rimozione se quest'ultima risultasse in un superamento dei limiti di emissioni applicabili. Esso deve inoltre essere monitorato per rilevare eventuali guasti che provocherebbero il superamento dei valori limite per l'OBD applicabili.»

b) il punto 3.3 è sostituito dal seguente:

«3.3. L'autorità non accetta la richiesta di ammettere anomalie che includano la completa assenza di un sistema di monitoraggio diagnostico prescritto o della registrazione e della segnalazione prescritte dei dati relativi a un sistema di monitoraggio.»;

c) l'appendice 1 è modificata come segue:

i) i punti 3.1.7 e 3.1.8 sono sostituiti dai seguenti:

«3.1.7. Il costruttore dimostra all'autorità di omologazione, e su richiesta alla Commissione, che queste condizioni statistiche sono soddisfatte per tutti i sistemi di monitoraggio relativamente ai quali il sistema OBD deve presentare informazioni conformemente al punto 3.6. della presente appendice non oltre 18 mesi dall'entrata sul mercato del primo tipo di veicolo con IUPR in una famiglia OBD e in seguito ogni 18 mesi. A tal fine, per le famiglie OBD che comprendono oltre 1 000 immatricolazioni nell'Unione e che sono oggetto di un campionamento durante il periodo di campionamento, si utilizza la procedura di cui all'allegato II fatte salve le disposizioni di cui al punto 3.1.9 della presente appendice.

Oltre alle disposizioni di cui all'allegato II e indipendentemente dai risultati delle verifiche di cui alla sezione 2 dell'allegato II, l'autorità che ha concesso l'omologazione applica il controllo della conformità in servizio per l'IUPR, descritto nell'appendice 1 dell'allegato II, in un numero appropriato di casi scelti in modo aleatorio. "In un numero appropriato di casi scelti in modo aleatorio" significa che questa misura ha un effetto dissuasivo sul mancato rispetto delle disposizioni di cui alla sezione 3 del presente allegato o sulla fornitura di dati manipolati, falsi o non rappresentativi per la verifica. Se nessuna circostanza speciale può essere applicata o dimostrata dalle autorità di omologazione, si

considera sufficiente, ai fini del rispetto di questa disposizione, applicare il controllo della conformità in servizio al 5 % delle famiglie OBD omologate. A tal fine le autorità di omologazione possono trovare un accordo con il costruttore per ridurre la duplicazione delle prove su una determinata famiglia OBD, nella misura in cui tali accordi non intacchino l'effetto dissuasivo che la verifica della conformità in servizio effettuata dall'autorità di omologazione stessa dovrebbe avere sul mancato rispetto delle disposizioni di cui alla sezione 3. I dati raccolti nel quadro dei programmi di prove di sorveglianza degli Stati membri possono essere utilizzati per i controlli della conformità in servizio. Su domanda, le autorità di omologazione comunicano alla Commissione e alle altre autorità di omologazione i dati relativi alle verifiche e ai controlli aleatori della conformità in servizio effettuati, tra cui la metodologia utilizzata per identificare i casi sottoposti a controllo.

3.1.8. Il costruttore presenta alle autorità omologazione competenti, per tutto il campione di veicoli di prova, tutti i dati sull'efficienza in uso che devono essere presentati dal sistema OBD conformemente al punto 3.6 della presente appendice, con un'identificazione del veicolo sottoposto a prove e la metodologia utilizzata per selezionare i veicoli da sottoporre a prove. Su richiesta, l'autorità che concede l'omologazione mette a disposizione della Commissione e di altre autorità di omologazione questi dati e i risultati della valutazione statistica.»;

ii) è aggiunto il punto 3.1.10:

«3.1.10. La non conformità alle disposizioni di cui al punto 3.1.6 stabilita mediante le prove descritte al punto 3.1.7 o 3.1.9 è considerata una violazione oggetto di sanzioni conformemente all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 715/2007. Questo riferimento non limita l'applicazione di tali sanzioni per altre violazioni delle disposizioni di cui al regolamento (CE) n. 715/2007 o al presente regolamento, che non rimandano esplicitamente all'articolo 13 del regolamento (CE) n. 715/2007.»

iii) al punto 3.3.2 si aggiungono le lettere e) e f):

«e) fatte salve le disposizioni applicabili all'aggiornamento dei denominatori di altri sistemi di monitoraggio, i denominatori dei sistemi di monitoraggio dei seguenti componenti sono aggiornati solo ed esclusivamente se il ciclo di guida è stato avviato con un avviamento a freddo:

i) sensori della temperatura dei liquidi (olio, fluido di raffreddamento del motore, carburante, reagente SCR);

ii) sensori della temperatura dell'aria pulita (di ambiente, di aspirazione, di alimentazione, del collettore di aspirazione);

iii) sensori della temperatura di scarico (ricircolo/raffreddamento EGR, turbocompressione gas di scarico, catalizzatori);

f) i denominatori dei sistemi di monitoraggio del sistema di controllo della pressione di sovralimentazione sono aggiornati se sono soddisfatti i seguenti requisiti:

i) le condizioni applicabili al denominatore generale sono soddisfatte;

ii) il sistema di controllo della pressione di sovralimentazione è attivo per un periodo superiore o uguale a 15 secondi.»;

iv) il punto 3.6.2 è sostituito dal seguente:

«3.6.2. Per componenti o sistemi specifici che hanno più sistemi di monitoraggio i cui dati devono essere presentati conformemente alle prescrizioni del presente punto (ad esempio la bancata 1 del sensore di ossigeno può avere più sistemi di monitoraggio della risposta dei sensori o di altre caratteristiche dei sensori), il sistema OBD tiene traccia separatamente dei numeratori e dei denominatori di ciascuno dei sistemi di monitoraggio specifici, eccetto quelli che rilevano i guasti di corto circuito o di circuito aperto, e presenta solo il numeratore e denominatore corrispondente al sistema di monitoraggio con il rapporto numerico più basso. Se due o più sistemi di monitoraggio specifici hanno rapporti identici, per il componente specifico sono presentati il numeratore e il denominatore corrispondenti al sistema di monitoraggio specifico che ha il denominatore più alto.»;

7) l'allegato XII è così modificato:

a) il punto 2.3 è sostituito dal seguente:

«2.3. Il punto 5.2.4 del regolamento UN/ECE n. 101 si intende come segue:

1) massa volumica: misurata nel carburante di prova in conformità alla norma ISO 3675 oppure con metodo equivalente. Per la benzina, il carburante diesel, il biodiesel e l'etanolo (E85 e E75) si utilizza la massa volumica misurata a 15 °C; per il GPL e il gas naturale/biometano si usa la seguente massa volumica di riferimento:

0,538 kg/litro per il GPL,

0,654 kg/m<sup>3</sup> per il GN (<sup>3</sup>)

2) rapporto idrogeno-carbonio: si utilizzano i seguenti valori fissi:

C<sub>1</sub>H<sub>1,89</sub>O<sub>0,016</sub> per la benzina,

C<sub>1</sub>H<sub>1,86</sub>O<sub>0,005</sub> per il diesel,

C<sub>1</sub>H<sub>2,525</sub> per il GPL (gas di petrolio liquefatto),

CH<sub>4</sub> per il GN (gas naturale) e il biometano,

C<sub>1</sub>H<sub>2,74</sub>O<sub>0,385</sub> per l'etanolo (E85),

C<sub>1</sub> H<sub>2,61</sub> O<sub>0,329</sub> per l'etanolo (E75).»;

b) è aggiunto il punto 3.5 seguente:

«3.5. Durante il ciclo di prova utilizzato per determinare le emissioni di CO<sub>2</sub> e il consumo di carburante del veicolo, si applicano le disposizioni di cui al punto 3.14. dell'allegato III.»;

8) l'allegato XIV è così modificato:

a) al punto 2.1. è aggiunto quanto segue:

«Le informazioni relative a tutte le parti di cui il veicolo (quale identificato dal numero di identificazione del veicolo (VIN) nonché da ogni altro criterio supplementare tra cui l'interasse, la potenza del motore, il tipo di finitura o le opzioni) è dotato dal costruttore e che possono essere sostituite da pezzi di ricambio offerti dal costruttore ai suoi concessionari o meccanici autorizzati o a terzi mediante un riferimento a un numero di apparecchiature originali, sono resi disponibili in una base dati facilmente accessibile agli operatori indipendenti.

Questa base di dati comprende il VIN, i numeri delle apparecchiature originali, la denominazione delle apparecchiature originali, le indicazioni di validità (inizio e fine di validità), le indicazioni di montaggio e, ove applicabile, le caratteristiche di struttura.

Le informazioni della base dati sono aggiornate regolarmente. Gli aggiornamenti comprendono in particolare tutte le modifiche apportate a veicoli individuali dopo la loro produzione se queste informazioni sono disponibili ai concessionari autorizzati.»;

b) i punti 2.2 e 2.3 sono sostituiti dai seguenti:

«2.2. L'accesso alle funzioni di sicurezza usate dai concessionari e meccanici autorizzati è reso disponibile agli operatori indipendenti con la protezione di una tecnologia di sicurezza nel rispetto dei seguenti requisiti:

i) i dati sono scambiati nel rispetto della riservatezza, dell'integrità e della tutela contro la riproduzione;

ii) si utilizza la norma [https//ssl-tls](https://ssl-tls) (RFC4346);

iii) i certificati di sicurezza conformi alla norma ISO 20828 sono utilizzati per la reciproca autenticazione degli operatori indipendenti e dei costruttori;

iv) la chiave privata dell'operatore indipendente è protetta da materiale hardware sicuro.

Il Forum sull'accesso alle informazioni relative ai veicoli di cui all'articolo 13, paragrafo 9, preciserà i parametri per soddisfare questi requisiti secondo lo stato dell'arte.

L'operatore indipendente è approvato e autorizzato a tal fine sulla base di documenti che dimostrano che l'operatore svolge un'attività economica legittima e non è stato condannato per attività criminali connesse.

2.3. La riprogrammazione delle unità di controllo dei veicoli fabbricati dopo il 31 agosto 2010 si effettua conformemente alla norma ISO 22900 o alla norma SAE J2534, indipendentemente dalla data di omologazione. Per la convalida della compatibilità dell'applicazione specifica del costruttore e delle interfacce di comunicazione dei veicoli (vehicle communication interfaces — VCI) conformi alle norme ISO 22900 o SAE J2534, il costruttore offre una convalida di VCI sviluppata in modo indipendente oppure le informazioni e il prestito di qualsiasi hardware speciale necessari a un costruttore VCI per effettuare la convalida. Le condizioni di cui all'articolo 7, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 715/2007 si applicano alle spese fatturate per tale convalida o per le informazioni e l'hardware.

Per i veicoli fabbricati prima del 1° settembre 2010, il costruttore può offrire la riprogrammazione completa conformemente alle norme ISO 22900 o SAE J2534, oppure la riprogrammazione mediante la vendita o l'affitto del suo stesso strumento di proprietà. Nel secondo caso, gli operatori indipendenti devono ottenere l'accesso in modo non discriminatorio, pronto e proporzionato e lo strumento deve essere fornito in una forma utilizzabile. Le disposizioni di cui all'articolo 7 del regolamento (CE) n. 715/2007 si applicano alle spese fatturate per l'accesso a detti strumenti.»;

c) il punto 2.8 è sostituito dal seguente:

«2.8. I costruttori definiscono su base oraria, giornaliera, mensile, annuale e per transazione le tariffe di accesso ragionevoli e congrue per i siti Internet contenenti le informazioni per la riparazione e la manutenzione.»;

9) l'allegato XVI è così modificato:

a) al punto 6.2 è aggiunto quanto segue:

«Ai fini del presente punto, si reputa che si verifichino tali situazioni se è superato il limite di emissioni NO<sub>x</sub> applicabile di cui alla tabella 1 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007, moltiplicato per un fattore di 1,5. A titolo di deroga, per un veicolo omologato secondo i valori limite OBD Euro 6 provvisori di cui al punto 2.3.2 dell'allegato XI del presente regolamento, si reputa che si verifichino tali situazioni se il limite di emissioni NO<sub>x</sub> applicabile di cui alla tabella 2 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 715/2007 è superato di 100 mg o oltre. Le emissioni NO<sub>x</sub> durante la prova destinate a dimostrare la conformità a tali requisiti non devono essere più del 20 % superiori ai valori di cui alla prima e alla seconda frase.»;

b) il punto 7.1 è sostituito dal seguente:

«7.1. Nei casi in cui è fatto riferimento al presente punto, viene registrato un identificativo di parametro (Parameter Identifier — PID) non cancellabile che identifica il motivo dell'attivazione del sistema persuasivo e la distanza percorsa dal veicolo nel corso dell'attivazione. Il veicolo conserva la registrazione del PID per almeno 800 giorni o 30 000 km di funzionamento del veicolo. L'accesso al PID è possibile attraverso la porta seriale del connettore diagnostico normalizzato su richiesta di uno scanner generico conformemente alle disposizioni di cui all'allegato 11, appendice 1, punto 6.5.3.1, del regolamento UN/ECE n. 83 e di cui all'allegato XI, appendice 1, punto 2.5 del presente regolamento. A decorrere dalle date di cui all'articolo 17, le informazioni memorizzate nel PID sono legate al periodo di funzionamento cumulato del veicolo, nel corso del quale si è verificata l'attivazione, con una precisione non inferiore a 300 giorni o 10 000 km.»;

10) nell'allegato XVIII il punto 3.4.8 è sostituito dal seguente:

«3.4.8. Autonomia elettrica del veicolo ..... km (conformemente all'allegato 9 del regolamento UN/ECE n. 101)».

---

## ALLEGATO II

## «ALLEGATO II

**CONFORMITÀ IN SERVIZIO**

## 1. INTRODUZIONE

- 1.1. Il presente allegato contiene le prescrizioni relative alla conformità in servizio in materia di emissioni dallo scarico e OBD (compreso l'IUPR<sub>M</sub>) per i tipi di veicolo omologati a norma del presente regolamento.

## 2. VERIFICA DELLA CONFORMITÀ IN SERVIZIO

- 2.1. La verifica della conformità in servizio da parte dell'autorità di omologazione è effettuata in base alle informazioni pertinenti di cui dispone il costruttore, con le stesse procedure impiegate per la verifica della conformità della produzione, definite nell'articolo 12, paragrafi 1 e 2, della direttiva 2007/46/CE e nell'allegato X, punti 1 e 2, della medesima direttiva. Le relazioni sui controlli in servizio del costruttore possono essere integrate da informazioni ricavate dalle prove di sorveglianza delle autorità di omologazione e degli Stati membri.

- 2.2. La figura di cui all'appendice 2, punto 9, del presente allegato e la figura 4/2 dell'appendice 4 del regolamento UN/ECE n. 83 (solo per le emissioni dallo scarico) illustrano la procedura di controllo della conformità in servizio. Il processo relativo alla conformità in servizio è descritto nell'appendice 3 del presente allegato.

- 2.3. Nell'ambito delle informazioni fornite per il controllo della qualità in servizio, su richiesta dell'autorità di omologazione il costruttore presenta alla stessa informazioni in merito alle richieste di intervento in garanzia, agli interventi di riparazione in garanzia e ai guasti dell'OBD registrati in occasione della manutenzione programmata, utilizzando a tal fine un formato concordato all'atto dell'omologazione. Le informazioni presentate descrivono in dettaglio la frequenza e la sostanza dei guasti dei componenti e sistemi in relazione con le emissioni. Le relazioni vanno presentate almeno una volta l'anno per ciascun modello di veicolo per tutto il periodo definito all'articolo 9, paragrafo 4, del presente regolamento.

2.4. **Parametri che definiscono la famiglia in servizio delle emissioni dallo scarico**

La famiglia in servizio può essere definita attraverso parametri progettuali di base comuni a tutti i veicoli che ne fanno parte. Di conseguenza, possono essere considerati appartenenti alla stessa famiglia in servizio i veicoli che hanno in comune, entro i limiti di tolleranza ammessi, i parametri di seguito specificati:

- 2.4.1. processo di combustione (due tempi, quattro tempi, rotativo);
- 2.4.2. numero di cilindri;
- 2.4.3. configurazione del blocco cilindri (in linea, a V, radiale, a cilindri contrapposti, altro; l'inclinazione o l'orientamento dei cilindri non costituiscono criteri validi);
- 2.4.4. metodo di alimentazione del motore (ad esempio iniezione indiretta o diretta);
- 2.4.5. tipo di sistema di raffreddamento (aria, acqua, olio);
- 2.4.6. metodo di aspirazione (aspirazione naturale, sovralimentazione);
- 2.4.7. carburante di alimentazione (benzina, diesel, GN, GPL, ecc.). I veicoli bicarburante possono essere inseriti in un gruppo di veicoli monocarburante a condizione che uno dei due carburanti utilizzati sia comune;
- 2.4.8. tipo di azione catalitica (a tre vie, trappola per NO<sub>x</sub> con funzionamento in magro, SCR, catalizzatore per NO<sub>x</sub> con funzionamento in magro o altro);
- 2.4.9. tipo di filtro antiparticolato (presente o no);
- 2.4.10. ricircolo dei gas di scarico (presente o no, con o senza raffreddamento); e
- 2.4.11. cilindrata del motore più grande della famiglia meno il 30 %.

2.5. **Prescrizioni relative alle informazioni**

La verifica della conformità in servizio è effettuata dall'autorità di omologazione in base alle informazioni fornite dal costruttore. Tali informazioni comprendono, in particolare, i seguenti elementi:

- 2.5.1. nome e indirizzo del costruttore;
- 2.5.2. nome, indirizzo, numero di telefono e di fax, indirizzo di posta elettronica del suo rappresentante autorizzato nelle zone contemplate dalle informazioni fornite dal costruttore;
- 2.5.3. nome del modello o dei modelli di veicoli contemplati dalle informazioni fornite dal costruttore;
- 2.5.4. se del caso, elenco dei tipi di veicolo a cui si riferiscono le informazioni fornite dal costruttore, cioè, per le emissioni dallo scarico, la famiglia di veicoli in servizio ai sensi del punto 2.4 e, per l'OBD e l'IUPR<sub>M</sub>, la famiglia OBD ai sensi dell'allegato XI, appendice 2;

- 2.5.5. numeri di identificazione dei veicoli (codici VIN) applicabili ai tipi di veicolo facenti parte della famiglia (prefisso VIN);
- 2.5.6. numeri di omologazione applicabili ai tipi di veicolo facenti parte della famiglia, nonché numeri di tutte le estensioni e degli aggiornamenti/riciami (per la correzione di difetti in fabbrica);
- 2.5.7. dettagli delle estensioni delle omologazioni, degli aggiornamenti/riciami effettuati per i motori a cui si riferiscono le informazioni fornite dal costruttore (se richiesti dall'autorità di omologazione);
- 2.5.8. arco di tempo nel quale le informazioni fornite dal costruttore sono state raccolte;
- 2.5.9. periodo di produzione considerato nelle informazioni fornite dal costruttore (ad esempio veicoli prodotti nell'anno solare 2007);
- 2.5.10. procedura di controllo della conformità dei veicoli in circolazione applicata dal costruttore, tra cui:
- i) metodo di selezione della provenienza geografica dei veicoli;
  - ii) criteri di selezione ed esclusione dei veicoli;
  - iii) tipi di prove e procedimenti applicati;
  - iv) criteri di accettazione/rigetto applicati dal costruttore per la famiglia;
  - v) area o aree geografiche in cui il costruttore ha raccolto le informazioni;
  - vi) dimensioni del campione e piano di campionamento;
- 2.5.11. risultati del procedimento di controllo della conformità dei veicoli o motori in servizio applicato dal costruttore, ivi compresi:
- i) identificazione dei veicoli inseriti nel programma (che siano stati sottoposti a prova o meno); l'identificazione comprende:
    - nome del modello,
    - numero di identificazione del veicolo (VIN),
    - numero di immatricolazione del veicolo,
    - data di fabbricazione,
    - regione di utilizzo (se nota),
    - pneumatici montati (solo per le emissioni dallo scarico);
  - ii) motivi del rigetto di un veicolo del campione;
  - iii) antecedenti di manutenzione di ciascun veicolo del campione (comprese le eventuali correzioni di difetti in fabbrica);
  - iv) antecedenti di riparazione di ciascun veicolo del campione (se noti);
  - v) dati di prova, compresi:
    - data in cui si è svolta/o la prova/lo scaricamento,
    - luogo in cui si è svolta/o la prova/lo scaricamento,
    - chilometraggio indicato sul contachilometri;
  - vi) dati sulla prova solo per le emissioni dallo scarico:
    - specifiche del carburante usato per la prova (ad esempio carburante di riferimento per prove o normale carburante in commercio),
    - condizioni della prova (temperatura, umidità, massa inerziale del dinamometro),
    - regolazioni del dinamometro (ad esempio regolazione della potenza),
    - risultati della prova (su almeno tre veicoli diversi per famiglia);
  - vii) dati sulla prova solo per IUPR<sub>M</sub>:
    - tutti i dati necessari scaricati dal veicolo,
    - il rapporto di efficienza in uso per ogni sistema di monitoraggio da indicare IUPR<sub>M</sub>;
- 2.5.12. registrazione delle indicazioni fornite dal sistema OBD;

2.5.13. i seguenti elementi per il campionamento IUPR<sub>M</sub>:

- la media dei rapporti di efficienza in uso IUPR<sub>M</sub> di tutti i veicoli selezionati per ciascun sistema di monitoraggio conformemente all'allegato XI, appendice 1, punti 3.1.4 e 3.1.5 del presente regolamento,
- la percentuale dei veicoli selezionati che hanno un IUPR<sub>M</sub> superiore o uguale al valore minimo applicabile al sistema di monitoraggio, conformemente all'allegato XI, appendice 1, punti 3.1.4 e 3.1.5.

### 3. SELEZIONE DEI VEICOLI PER LA DIMOSTRAZIONE DELLA CONFORMITÀ IN SERVIZIO

3.1. Le informazioni raccolte dal costruttore sono sufficientemente esaurienti da consentire la valutazione dell'efficienza in servizio per le condizioni di normale utilizzazione. Il costruttore sceglie i campioni da sottoporre a prova in almeno due Stati membri con condizioni di utilizzazione dei veicoli sostanzialmente diverse (a meno che il veicolo non sia venduto in un solo Stato membro). Ai fini della scelta degli Stati membri si tiene conto di fattori quali le differenze riguardanti i carburanti, le condizioni ambientali, la velocità media su strada e il rapporto tra guida in città e guida in autostrada.

Per le prove relative all'IUPR<sub>M</sub> del sistema OBD, solo i veicoli che soddisfano i criteri di cui al punto 2.2.1 dell'appendice 1 sono inclusi nel campione di prova.

3.2. Ai fini della scelta degli Stati membri in cui prelevare i campioni, il costruttore può scegliere i veicoli in uno Stato membro considerato particolarmente rappresentativo. In questo caso, il costruttore dimostra all'autorità di omologazione che ha rilasciato l'omologazione che la scelta è rappresentativa (ad esempio perché il mercato del paese scelto ha il più alto volume annuo di vendite della famiglia di veicoli nell'Unione). Quando per una famiglia occorre sottoporre a prova più di un lotto di campioni, secondo la definizione contenuta nel punto 3.5, i veicoli del secondo e del terzo lotto di campioni rispecchiano condizioni di funzionamento diverse da quelle dei veicoli scelti per il primo campione.

3.3. Le prove relative alle emissioni possono essere effettuate presso un laboratorio di prove situato in un mercato o una regione diversi da quelli in cui sono stati scelti i veicoli.

3.4. Le prove relative alla conformità in servizio in materia di emissioni dallo scarico sono effettuate dal costruttore in modo continuativo e tengono conto del ciclo di produzione dei vari tipi di veicolo appartenenti alla famiglia di veicoli. Non devono trascorrere più di 18 mesi tra l'inizio di un controllo della conformità in servizio e l'inizio del controllo successivo. Per i tipi di veicolo oggetto di un'estensione dell'omologazione per cui non è stato necessario effettuare una prova sulle emissioni, tale periodo può essere prolungato fino a 24 mesi.

#### 3.5. Dimensioni del campione

3.5.1. Nell'applicazione del procedimento statistico definito nell'appendice 2 (ad esempio in materia di emissioni dallo scarico), il numero di lotti di campioni dipende dal volume annuo di vendite di una famiglia in servizio nell'Unione, come indicato nella tabella seguente:

Immatricolazioni nell'UE — per anno solare (per le prove relative alle emissioni dallo scarico) — dei veicoli di una famiglia OBD con un IUPR nel periodo di campionamento	Numero di lotti di campione
Fino a 100 000	1
da 100 001 a 200 000	2
oltre 200 000	3

3.5.2. Per l'IUPR, il numero di lotti di campione da prelevare è indicato nella tabella di cui al punto 3.5.1 e si basa sul numero di veicoli di una famiglia OBD che sono omologati con un IUPR (sottoposti a campionamento).

Per il primo periodo di campionamento di una famiglia OBD, tutti i tipi di veicolo nella famiglia che sono omologati con un IUPR sono presi in considerazione per il campionamento. Per i periodi di campionamento successivi, solo i tipi di veicoli che non sono stati precedentemente sottoposti a prove o che sono coperti da omologazioni in materia di emissioni estese dal precedente periodo di campionamento sono presi in considerazione per il campionamento.

Per le famiglie che contano meno di 5 000 immatricolazioni nell'Unione e che sono sottoposte a campionamento nel corso del periodo di campionamento, il numero minimo di veicoli in un lotto di campioni è sei. Per tutte le altre famiglie, il numero minimo di veicoli in un lotto di campioni è quindici.

Ogni lotto di campioni deve rappresentare adeguatamente l'andamento delle vendite, vale a dire che almeno i tipi di veicoli che presentano un volume di vendite elevato (≥ 20 % del totale della famiglia) devono essere rappresentati.

4. Sulla base della verifica di cui alla sezione 2, l'autorità di omologazione adotta una delle seguenti decisioni e agisce di conseguenza:

- a) decide che un tipo, una famiglia o una famiglia OBD di veicoli in servizio è conforme e non prende ulteriori provvedimenti; oppure
- b) decide che le informazioni fornite dal costruttore sono insufficienti e gli richiede ulteriori informazioni o dati relativi alle prove;

- c) decide, in base ai dati ricavati dai programmi di prove di sorveglianza dell'autorità di omologazione o dello Stato membro, che le informazioni fornite dal costruttore sono insufficienti per prendere una decisione e chiede al costruttore ulteriori informazioni o dati di prova;
- d) decide che il tipo di veicolo in servizio, facente parte di una famiglia di veicoli in servizio o di una famiglia OBD, non è conforme e provvede affinché sia sottoposto a prove ai sensi dell'appendice 1.

Qualora, secondo la verifica dell' $TUPR_M$ , i criteri di prova di cui al punto 6.1.2, lettera a) o b) dell'appendice 1 sono soddisfatti per i veicoli di un lotto di campioni, l'autorità di omologazione deve prendere ulteriori provvedimenti come sopra descritto alla lettera d) del presente punto.

- 4.1. Qualora prove di tipo 1 siano considerate necessarie per accertare la conformità dei dispositivi di controllo delle emissioni alle prescrizioni relative all'efficienza dei dispositivi stessi in servizio, tali prove sono effettuate utilizzando un procedimento di prova che soddisfi i criteri statistici di cui all'appendice 2.
  - 4.2. L'autorità di omologazione seleziona, in cooperazione con il costruttore, un campione di veicoli con un chilometraggio sufficiente e di cui sia ragionevolmente garantita l'utilizzazione in condizioni normali. Il costruttore viene consultato sulla scelta dei veicoli del campione e gli è consentito di assistere alle prove di conferma dei veicoli.
  - 4.3. Il costruttore, sotto la supervisione dell'autorità di omologazione, è autorizzato ad effettuare controlli, anche di tipo distruttivo, sui veicoli con livelli di emissioni superiori ai valori limite, al fine di accertare eventuali cause di deterioramento non imputabili al costruttore (ad esempio l'impiego di benzina con piombo prima della data della prova). Qualora i risultati dei controlli confermino tali cause, i risultati delle prove in questione sono esclusi dal controllo della conformità.
-

## Appendice 1

**Controllo della conformità in servizio**

## 1. INTRODUZIONE

- 1.1. La presente appendice stabilisce i criteri di cui alla sezione 4 relativi ai veicoli da sottoporre a prova e alle procedure di controllo della conformità in servizio.

## 2. CRITERI DI SELEZIONE

I criteri di accettazione di un veicolo selezionato sono indicati nei punti da 2.1 a 2.8 per quanto concerne le emissioni dallo scarico e nei punti da 2.1 a 2.5 per l'IUPR<sub>M</sub>.

- 2.1. Il veicolo appartiene ad un tipo omologato a norma del presente regolamento ed è accompagnato da un certificato di conformità a norma della direttiva 2007/46/CE. Per la verifica dell'IUPR<sub>M</sub>, il veicolo è omologato secondo le norme OBD Euro 5+, Euro 6- più IUPR o successive. Il veicolo è stato immatricolato e utilizzato nell'Unione.

- 2.2. Il veicolo è stato in servizio per non meno di 15 000 km o sei mesi, a seconda della condizione che si verifica per ultima, e per non più di 100 000 km o cinque anni, a seconda della condizione che si verifica per prima.

- 2.2.1. Per la verifica dell'IUPR<sub>M</sub>, il campione di prova comprende solo veicoli:

- a) per i quali sono stati raccolti dati sufficienti sul funzionamento del veicolo per sottoporre a prova il sistema di monitoraggio.

Per i sistemi di monitoraggio che devono rispettare il rapporto di efficienza in uso nonché tenere traccia e presentare i dati sul rapporto conformemente all'allegato XI, appendice 1, punto 3.6.1, dati sufficienti sul funzionamento del veicolo significa che il denominatore soddisfa i criteri indicati di seguito. Il denominatore, quale definito all'allegato XI, appendice 1, punti 3.3 e 3.5, per sottoporre a prova il sistema di monitoraggio deve avere un valore uguale o superiore a uno dei valori seguenti:

- i) 75 per sistemi di monitoraggio del sistema di controllo dell'evaporazione, del sistema dell'aria secondaria e che utilizzano un denominatore aggiornato conformemente all'allegato XI, appendice 1, punto 3.3.2, lettera a), b) o c) (sistemi di monitoraggio dell'avviamento a freddo, dei sistemi di aria condizionata, ecc.); oppure
- ii) 25 per sistemi di monitoraggio dei filtri antiparticolato e dei catalizzatori di ossidazione che utilizzano un denominatore aggiornato conformemente all'allegato XI, appendice 1, punto 3.3.2, lettera d); oppure
- iii) 150 per i sistemi di monitoraggio di catalizzatore, sensore di ossigeno, EGR, VVT e di tutti gli altri componenti;

- b) che non sono stati manomessi o dotati di parti aggiuntive o modificate che causerebbero la non conformità del sistema OBD ai requisiti dell'allegato XI.

- 2.3. Sono disponibili registrazioni della manutenzione dalle quali risulti che il veicolo è stato sottoposto a una manutenzione corretta (ad esempio che è stato sottoposto agli interventi di manutenzione programmata conformemente alle indicazioni del costruttore).

- 2.4. Non si rilevano segni di impiego scorretto (ad esempio competizioni, sovraccarico, uso di carburante non adatto o altri usi impropri) o di altri interventi (ad esempio manomissioni) che possano incidere sul livello delle emissioni. Si tiene conto dei dati relativi ai codici di guasto e al chilometraggio memorizzati dal sistema. Se dai dati memorizzati nel sistema risulta che il veicolo ha continuato a essere utilizzato dopo la memorizzazione di un codice di guasto e che non è stato riparato in tempi relativamente brevi, esso non viene selezionato per la prova.

- 2.5. Non sono state eseguite riparazioni rilevanti non autorizzate del motore o riparazioni rilevanti del veicolo.

- 2.6. Il contenuto di piombo e il contenuto di zolfo del campione di carburante prelevato dal serbatoio del veicolo sono conformi alle norme applicabili definite nella direttiva 98/70/CE del Parlamento europeo e del Consiglio<sup>(1)</sup> e non sussistono elementi che indichino l'uso di un carburante inadeguato. Possono essere effettuati controlli nel tubo di scappamento.

- 2.7. Non sussistono elementi che indichino problemi di natura tale da mettere in pericolo la sicurezza del personale di laboratorio.

- 2.8. Tutti i componenti del sistema antinquinamento del veicolo sono conformi al tipo omologato.

<sup>(1)</sup> GU L 350 del 28.12.1998, pag. 58.

### 3. DIAGNOSI E MANUTENZIONE

Prima della misurazione delle emissioni dallo scarico, i veicoli ammessi alle prove sono sottoposti a diagnosi e agli interventi di manutenzione ordinaria del caso secondo la procedura di cui ai punti da 3.1 a 3.7.

- 3.1. Si effettuano i seguenti controlli: buon funzionamento del filtro dell'aria e di tutte le cinghie di trasmissione, livello di tutti i liquidi, tappo del radiatore, tubi a depressione e cavi elettrici connessi con il sistema antinquinamento; eventuale manomissione o regolazione non corretta dell'accensione, della dosatura del carburante e dei componenti del dispositivo di controllo dell'inquinamento. Tutte le discordanze sono annotate.
- 3.2. Si controlla il corretto funzionamento del sistema OBD, annotando tutte le informazioni relative ai malfunzionamenti contenute nella memoria dell'OBD ed effettuando le necessarie riparazioni. Se la spia di malfunzionamento dell'OBD registra un'anomalia durante il ciclo di preconditionamento, il guasto può essere individuato e riparato. La prova può essere eseguita nuovamente sul veicolo riparato e i risultati sono validi.
- 3.3. Si controlla il sistema di accensione e si sostituiscono i componenti difettosi, ad esempio candele, cavi, ecc.
- 3.4. Si controlla la compressione; se il risultato non è soddisfacente, il veicolo è respinto.
- 3.5. Si controllano i parametri del motore in base alle specifiche del costruttore e, se necessario, li si adegua.
- 3.6. Se al veicolo mancano meno di 800 km a un intervento di manutenzione programmata, tale intervento è effettuato in base alle istruzioni del costruttore. Il filtro dell'olio e il filtro dell'aria possono essere sostituiti su richiesta del costruttore qualunque sia il chilometraggio percorso.
- 3.7. All'accettazione del veicolo, il carburante viene sostituito con un carburante di riferimento idoneo per le prove sulle emissioni, a meno che il costruttore non accetti un carburante disponibile sul mercato.

### 4. PROVE SUI VEICOLI IN SERVIZIO

- 4.1. Qualora si ritenga necessario effettuare un controllo sui veicoli, si eseguono le prove sulle emissioni indicate nell'allegato III, previo condizionamento, sui veicoli selezionati conformemente punti 2 e 3 della presente appendice. La prova prevede la misura del numero di particelle emesse solo per i veicoli omologati a norma dello standard di emissioni Euro 6 delle categorie W, X e Y, quali definiti alla tabella 1 dell'allegato I, appendice 6. L'uso di cicli di preconditionamento in più rispetto a quelli indicati nell'allegato 4, punto 5.3, del regolamento UN/ECE n. 83 è ammesso solo se tali cicli sono rappresentativi della guida normale.
- 4.2. Sui veicoli dotati di sistema OBD si può controllare il corretto funzionamento in servizio della spia di malfunzionamento, ecc., in relazione ai livelli delle emissioni (ad esempio: limiti stabiliti nell'allegato XI per l'indicazione di un malfunzionamento), rispetto alle specifiche a cui si riferisce l'omologazione.
- 4.3. Per quanto concerne il sistema OBD, il controllo può ad esempio essere inteso ad accertare i livelli delle emissioni che superano i valori limite applicabili senza indicazione di malfunzionamento, l'attivazione sistematicamente errata della spia di malfunzionamento e i componenti guasti o deteriorati del sistema OBD.
- 4.4. Se il funzionamento di un componente o di un sistema non corrisponde a quello specificato nel certificato di omologazione e/o nel fascicolo informativo per i tipi di veicolo su cui è montato, e se la difformità non è autorizzata ai sensi dell'articolo 13, paragrafi 1 o 2, della direttiva 2007/46/CE, e non vi è alcuna indicazione di malfunzionamento da parte del sistema OBD, detto componente o sistema non viene sostituito prima di eseguire le prove sulle emissioni, a meno che si constati che il componente o il sistema è stato manomesso o impiegato in modo talmente scorretto da impedire il rilevamento del malfunzionamento risultante da parte del sistema OBD.

### 5. VALUTAZIONE DEI RISULTATI DELLE PROVE RELATIVE ALLE EMISSIONI

- 5.1. I risultati delle prove sono sottoposti alla procedura di valutazione di cui all'appendice 2.
- 5.2. I risultati di prova non sono moltiplicati per i fattori di deterioramento.

### 6. PROGRAMMA DI INTERVENTI DI RIPRISTINO

- 6.1. L'autorità di omologazione chiede al costruttore di presentare un programma degli interventi necessari per ripristinare la conformità del veicolo nei seguenti casi.
  - 6.1.1. Allorché constati che più di un veicolo è fonte di emissioni fuori linea e sussistano le seguenti condizioni:
    - a) le condizioni di cui all'appendice 4, punto 3.2.3, del regolamento UN/ECE n. 83, quando l'autorità di omologazione e il costruttore convengono che l'eccesso di emissioni è dovuto alla stessa causa; o
    - b) le condizioni di cui all'appendice 4, punto 3.2.4, del regolamento UN/ECE n. 83, quando l'autorità di omologazione ha stabilito che l'eccesso di emissioni è dovuto alla stessa causa.

- 6.1.2. Per l'IUPR<sub>M</sub> di un particolare sistema di monitoraggio M, le seguenti condizioni statistiche sono soddisfatte in un campione di prova la cui dimensione è determinata conformemente al punto 3.5 del presente allegato:
- a) per i veicoli certificati per un rapporto di 0,1 conformemente all'allegato XI, appendice 1, punto 3.1.5, i dati raccolti dai veicoli indicano per almeno un sistema di monitoraggio M nel campione di prova che la media dei rapporti di efficienza in uso del campione di prova è inferiore a 0,1 o che il 66 % o più dei veicoli del campione di prova ha un rapporto di efficienza in uso inferiore a 0,1.
  - b) per i veicoli certificati a rapporto pieno conformemente all'allegato XI, appendice 1, punto 3.1.4, i dati raccolti dai veicoli indicano per almeno un sistema di monitoraggio M nel campione di prova che la media dei rapporti di efficienza in uso del campione di prova è inferiore al valore  $Test_{min}(M)$  o che il 66 % o più dei veicoli del campione di prova ha un rapporto di efficienza in uso inferiore al valore  $Test_{min}(M)$ .
- Il valore  $Test_{min}(M)$  è pari a:
- i) 0,230 se il sistema di monitoraggio M deve avere un rapporto in uso di 0,26;
  - ii) 0,460 se il sistema di monitoraggio M deve avere un rapporto in uso di 0,52;
  - iii) 0,297 se il sistema di monitoraggio M deve avere un rapporto in uso di 0,336;
- conformemente all'allegato XI, appendice 1, punto 3.1.4.
- 6.2. Il programma degli interventi necessari è inviato all'autorità di omologazione entro un termine massimo di 60 giorni lavorativi a decorrere dalla data della notifica di cui al punto 6.1. Entro 30 giorni lavorativi l'autorità di omologazione approva o rifiuta il programma. Tuttavia, qualora il costruttore possa comprovare all'autorità di omologazione competente che è necessario più tempo per compiere indagini sulla non conformità onde presentare un programma di interventi di ripristino, viene concessa una proroga.
- 6.3. Gli interventi di ripristino si applicano a tutti i veicoli che potrebbero presentare lo stesso difetto. Occorre valutare se debbano essere modificati i documenti relativi all'omologazione.
- 6.4. Il costruttore fornisce una copia di tutte le comunicazioni relative al programma di interventi di ripristino; inoltre, tiene un registro relativo alla campagna di richiamo e presenta periodicamente all'autorità di omologazione una relazione sullo stato di avanzamento della campagna.
- 6.5. Il programma degli interventi contiene i documenti di cui ai punti da 6.5.1 a 6.5.11. Il costruttore assegna al programma un numero o un nome unico che lo caratterizzano.
- 6.5.1. Descrizione di tutti i tipi di veicolo compresi nel programma.
- 6.5.2. Descrizione delle modifiche, alterazioni, riparazioni, correzioni, aggiustamenti o qualsiasi altro cambiamento specifico da effettuare per ripristinare la conformità dei veicoli, compreso un riassunto dei dati e degli studi tecnici su cui si è basato il costruttore per decidere gli interventi specifici destinati a ripristinare la conformità del veicolo.
- 6.5.3. Descrizione delle modalità con cui il costruttore informerà i proprietari dei veicoli.
- 6.5.4. Descrizione della manutenzione o dell'utilizzazione corrette, se del caso, che il costruttore pone come condizione per godere del diritto alle riparazioni nel contesto del programma di interventi, nonché la spiegazione dei motivi di tali condizioni. Non possono essere imposti interventi di manutenzione o condizioni di impiego se non è dimostrato che essi sono connessi alla non conformità e agli interventi di ripristino.
- 6.5.5. Una descrizione della procedura che i proprietari del veicolo devono seguire per ottenere il ripristino della conformità, compresa la data a partire dalla quale possono essere praticati gli interventi di ripristino, i tempi previsti dall'officina per la loro esecuzione e il luogo in cui essi possono essere effettuati. La riparazione è eseguita nei modi opportuni, entro un termine ragionevole dalla consegna del veicolo.
- 6.5.6. Copia della comunicazione inviata al proprietario del veicolo.
- 6.5.7. Descrizione sintetica del sistema utilizzato dal costruttore per garantire una fornitura adeguata dei componenti o dei sistemi necessari per l'intervento di ripristino. Viene indicata la data in cui sarà disponibile una fornitura adeguata dei componenti o dei sistemi necessari per iniziare la campagna.
- 6.5.8. Copia di tutte le istruzioni da inviare alle persone che effettuano la riparazione.
- 6.5.9. Descrizione degli effetti dei proposti interventi di ripristino su emissioni, consumo di carburante, guidabilità e sicurezza di ciascun tipo di veicolo che rientra nel programma di interventi di ripristino, corredata di dati e studi tecnici a sostegno di tali conclusioni.
- 6.5.10. Qualsiasi altra informazione, verbale o dato ritenuti necessari, entro limiti ragionevoli, dall'autorità di omologazione per valutare il programma degli interventi.
- 6.5.11. Qualora il programma comporti il richiamo dei veicoli, all'autorità di omologazione viene presentata una descrizione delle modalità di registrazione degli interventi di riparazione. Nel caso in cui si utilizzi un'etichetta, viene presentato un esemplare della medesima.

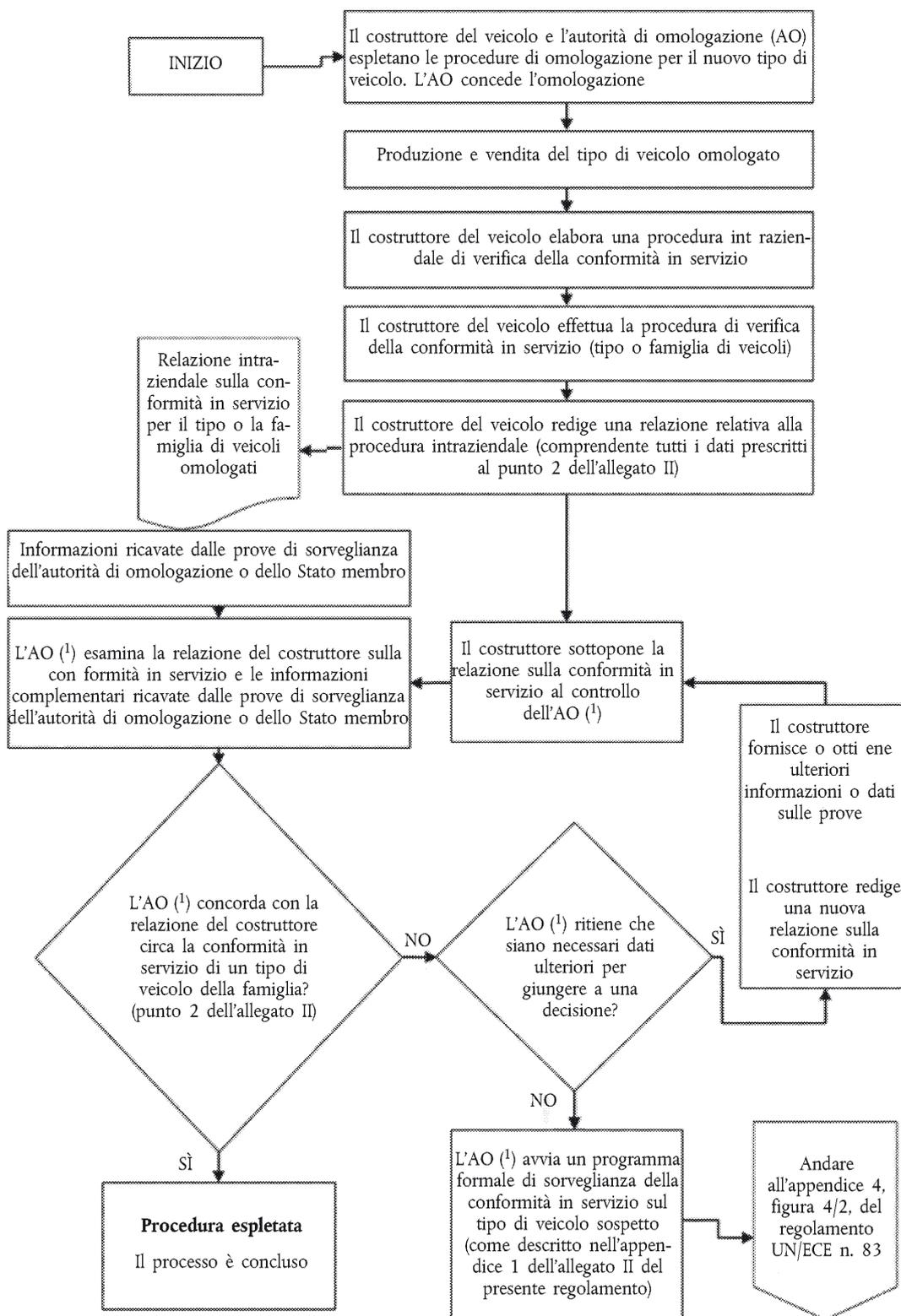
- 6.6. Può essere chiesto al costruttore di eseguire, sui componenti e sui veicoli che hanno subito una modifica, una riparazione o un cambiamento, prove che siano contenute entro limiti ragionevoli e che siano necessarie per dimostrare l'efficacia del cambiamento, della riparazione o della modifica proposti.
  - 6.7. Il costruttore è tenuto a costituire un registro relativo a tutti i veicoli richiamati e riparati, con l'indicazione dell'officina che ha eseguito le riparazioni. L'autorità di omologazione può consultare tali registri, su richiesta, per un periodo di cinque anni a decorrere dall'attuazione del programma di interventi di ripristino.
  - 6.8. La riparazione e la modifica o il montaggio di nuovi equipaggiamenti sono annotati in un certificato rilasciato dal fabbricante al proprietario del veicolo.
-

## Appendice 2

**Procedimento statistico delle prove relative alla conformità in servizio per le emissioni dallo scarico**

1. La presente procedura descrive il procedimento da seguire per verificare l'ottemperanza alle prescrizioni relative alla conformità dei veicoli in servizio per la prova di tipo 1. Il metodo statistico da utilizzare è quello descritto nell'appendice 4 del regolamento UN/ECE n. 83, con le eccezioni descritte nei punti da 2 a 9 della presente appendice.
2. La nota 1 non si applica.
3. Il punto 3.2 si intende come segue:  
un veicolo è considerato fonte di emissioni fuori linea quando ricorrono le condizioni di cui al punto 3.2.2.
4. Il punto 3.2.1 non si applica.
5. Nel punto 3.2.2, il riferimento alla riga B della tabella del punto 5.3.1.4 si intende come riferimento all'allegato I, tabella 1, del regolamento (CE) n. 715/2007 per i veicoli Euro 5 e all'allegato I, tabella 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 per i veicoli Euro 6.
6. Nei punti 3.2.3.2.1 e 3.2.4.2, il riferimento alla sezione 6 dell'appendice 3 si intende come riferimento all'allegato II, appendice 1, sezione 6, del presente regolamento.
7. Nelle note 2 e 3, il riferimento alla riga A della tabella del punto 5.3.1.4 si intende come riferimento all'allegato I, tabella 1, del regolamento (CE) n. 715/2007 per i veicoli Euro 5 e all'allegato I, tabella 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 per i veicoli Euro 6.
8. Nel punto 4.2, il riferimento al punto 5.3.1.4 si intende come riferimento all'allegato I, tabella 1, del regolamento (CE) n. 715/2007 per i veicoli Euro 5 e all'allegato I, tabella 2, del regolamento (CE) n. 715/2007 per i veicoli Euro 6.
9. La figura 4/1 è sostituita dalla seguente:

"Figura 4/1



(1) In questo caso, per AO si intende l'autorità di omologazione che ha concesso l'omologazione a norma del presente regolamento."

Appendice 3

**Responsabilità relative alla conformità in servizio**

1. La procedura di verifica della conformità in servizio è illustrata nella figura 1.
2. Il costruttore fornisce tutte le informazioni necessarie per rispettare le prescrizioni del presente allegato. L'autorità di omologazione può prendere in considerazione anche le informazioni ricavate dai programmi di sorveglianza.
3. L'autorità di omologazione effettua tutte le procedure e le prove necessarie ad accertare il rispetto delle prescrizioni relative alla conformità in servizio (fasi da 2 a 4).
4. In caso di difformità o disaccordo nella valutazione delle informazioni fornite, l'autorità di omologazione chiede chiarimenti al servizio tecnico che ha effettuato la prova di omologazione.
5. Il costruttore predispone un piano di interventi di ripristino e lo attua, previa approvazione dell'autorità di omologazione (fase 5).

Figura 1

**Processo di controllo della conformità in servizio**

