

## REGOLAMENTO (UE) N. 171/2013 DELLA COMMISSIONE

del 26 febbraio 2013

**che modifica gli allegati I e IX, sostituisce l'allegato VIII della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio 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) e che modifica gli allegati I e XII del regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione 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 (Eur 5 ed Eur 6) a all'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,

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>(1)</sup>, in particolare l'articolo 39, paragrafo 2,

visto il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione <sup>(2)</sup>, 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 (Eur 5 ed Eur 6) a all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo, in particolare l'articolo 4, paragrafo 3, l'articolo 5, paragrafo 4, l'articolo 6, paragrafo 2, e l'articolo 12,

considerando quanto segue:

(1) L'articolo 12 del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 23 aprile 2009, che definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio comunitario integrato finalizzato a ridurre le emissioni di CO<sub>2</sub> dei veicoli leggeri <sup>(3)</sup> prevede che i risparmi di CO<sub>2</sub> realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative siano presi in considerazione per determinare le emissioni specifiche

medie di CO<sub>2</sub> per ciascun costruttore. Le modalità relative all'approvazione e alla certificazione delle tecnologie innovative sono fissate nel regolamento della Commissione (UE) n. 725/2011 della Commissione, del 25 luglio 2011, che stabilisce una procedura di approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> delle autovetture a norma del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio <sup>(4)</sup>.

(2) L'articolo 13, paragrafo 4, del regolamento (CE) n. 443/2009 prevede che la Commissione riesami la direttiva 2007/46/CE in modo tale che ogni tipo/variante/versione corrisponda a un unico insieme di tecnologie innovative.

(3) Al fine di garantire un'efficace vigilanza delle emissioni specifiche di CO<sub>2</sub> dei singoli veicoli, i veicoli equipaggiati con eco-innovazioni dovrebbero essere certificati nel quadro dell'omologazione di un veicolo e, conformemente all'articolo 11, paragrafo 2, del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011, il risparmio deve essere specificato in modo distinto nella documentazione di omologazione e nel certificato di conformità rilasciato ai sensi della direttiva 2007/46/CE.

(4) Di conseguenza, è opportuno modificare i documenti utilizzati nella procedura di omologazione, al fine di riflettere in modo adeguato le informazioni relative alle eco-innovazioni.

(5) La modifica dei documenti utilizzati per l'omologazione ha lo scopo, da un lato, di fornire alle autorità incaricate

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

<sup>(2)</sup> GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1.

<sup>(3)</sup> GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.

<sup>(4)</sup> GU L 194 del 26.7.2011, pag. 19.

dell'omologazione i dati pertinenti per omologare i veicoli attrezzati con eco-innovazioni e, d'altro lato, di integrare il risparmio di emissioni di CO<sub>2</sub> dovuto alle eco-innovazioni nelle informazioni rappresentative di un tipo, di una variante e di una versione specifica di un veicolo.

- (6) È opportuno adattare l'allegato VIII della direttiva 2007/46/CE al fine di inserire le informazioni pertinenti concernenti i risultati delle prove, come previsto nella legislazione applicabile alle emissioni di agenti inquinanti da parte dei veicoli leggeri e dei veicoli pesanti.
- (7) È opportuno pertanto modificare coerentemente la direttiva 2007/46/CE e il regolamento (CE) n. 692/2008.
- (8) Le misure previste nel presente regolamento sono conformi al parere del Comitato tecnico per i veicoli a motore,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

*Articolo 1*

Gli allegati I e IX della direttiva 2007/46/CE sono modificati conformemente all'allegato I del presente regolamento.

*Articolo 2*

L'allegato VIII della direttiva 2007/46/CE è sostituito dall'allegato II del presente regolamento.

*Articolo 3*

Gli allegati I e XII del regolamento (CE) n. 692/2008 sono modificati conformemente all'allegato III del presente regolamento.

*Articolo 4*

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

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

Fatto a Bruxelles, il 26 febbraio 2013

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

## ALLEGATO I

Gli allegati I e IX della direttiva 2007/46/CE sono modificati come segue:

1) l'allegato I è modificato come segue:

a) sono aggiunti i seguenti punti 3.5.3, 3.5.3.1, 3.5.3.2 e 3.5.3.3:

«3.5.3. Veicolo attrezzato con un'eco-innovazione nel senso dell'articolo 12 del regolamento (CE) n. 443/2009 e del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011: sì/no <sup>(1)</sup>

3.5.3.1. Tipo/variante/versione del veicolo di base così come definito all'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 (se del caso)

3.5.3.2. Esistenza di interazioni tra diverse eco-innovazioni: sì/no <sup>(1)</sup>

3.5.3.3. Dati sulle emissioni relative all'utilizzazione di eco-innovazioni (riprodurre la tabella per ciascun carburante di riferimento utilizzato nel quadro delle prove) <sup>(w1)</sup>

Decisione che omologa l'eco-innovazione <sup>(w2)</sup>	Codice dell'eco-innovazione <sup>(w3)</sup>	1. Emissioni di CO <sub>2</sub> del veicolo di base (in g/km)	2. Emissioni di CO <sub>2</sub> del veicolo attrezzato con l'eco-innovazione (in g/km)	3. Emissioni di CO <sub>2</sub> del veicolo di base nel ciclo di prove di tipo 1	4. Emissioni di CO <sub>2</sub> del veicolo attrezzato con l'eco-innovazione nel ciclo di prove di tipo 1 (= 3.5.1.3)	5. Tasso di utilizzazione (TU), vale a dire proporzione di tempo di utilizzazione delle tecnologie in condizioni normali di funzionamento	Riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> [(1 - 2) - (3 - 4)]*5
xxxx/201x							
<b>Totale delle riduzioni di emissioni di CO<sub>2</sub> (g/km) <sup>(w4 w5)</sup>»</b>							

b) nelle Note esplicative, sono aggiunte le seguenti note esplicative:

«<sup>(w)</sup> Eco-innovazioni.

<sup>(w1)</sup> Ingrandire la tabella se necessario, utilizzando una linea aggiuntiva per ogni eco-innovazione.

<sup>(w2)</sup> Numero della decisione della Commissione che omologa l'eco-innovazione.

<sup>(w3)</sup> Attribuito nella decisione della Commissione che omologa l'eco-innovazione.

<sup>(w4)</sup> Previo accordo dell'autorità competente per l'omologazione, se viene utilizzata una metodologia di modellizzazione invece del ciclo di prove di tipo 1, questo valore è quello fornito dalla metodologia di modellizzazione.

<sup>(w5)</sup> Somma delle riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> di ciascuna eco-innovazione.»

2) l'allegato IX è modificato come segue:

a) nella parte I, modello B — pagina 2 — Categorie di veicoli M<sub>1</sub> (veicoli completi e completati) sono aggiunte le seguenti voci 49.3, 49.3.1 e 49.3.2:

«49.3. Veicolo attrezzato con eco-innovazioni: sì/no <sup>(1)</sup>

49.3.1. Codice generale della o delle eco-innovazioni <sup>(P1)</sup>

49.3.2. Totale delle riduzioni di emissioni di CO<sub>2</sub> dovute alla o alle eco-innovazioni <sup>(P2)</sup> (riprodurre per ciascun carburante di riferimento utilizzato nel quadro delle prove);

b) nelle Note esplicative relative all'allegato IX sono aggiunte le seguenti note esplicative:

«<sup>(P)</sup> Eco-innovazioni.

(P<sup>1</sup>) Il codice generale della o delle eco-innovazioni si compone dei seguenti elementi separati tra loro da uno spazio:

- Codice dell'autorità incaricata dell'omologazione così come definita all'allegato VII della presente direttiva;
- Codice individuale di ciascuna eco-innovazione di cui è attrezzato il veicolo, indicato nell'ordine cronologico delle decisioni di omologazione della Commissione.

(Ad esempio il codice generale di tre eco-innovazioni omologate cronologicamente come 10, 15 e 16 e installate in un veicolo certificato dall'autorità tedesca di omologazione dovrebbe essere: "e1 10 15 16").

(P<sup>2</sup>) Somma delle riduzioni di emissioni di CO<sub>2</sub> di ciascuna eco-innovazione.»

---

## ALLEGATO II

## «ALLEGATO VIII

**Risultati delle prove**

(Da compilare a cura dell'autorità di omologazione e da allegare alla scheda di omologazione CE)

Per ogni caso, l'informazione deve precisare a quale variante o versione si riferisce. Non è ammesso più di un risultato per versione. Tuttavia, per una versione è ammessa una combinazione di più risultati indicante il caso peggiore. In quest'ultimo caso, una nota deve indicare che per le voci contrassegnate da (\*) sono forniti solo i risultati relativi al caso peggiore.

## 1. Risultati delle prove sul livello sonoro

Numero dell'atto normativo di base e del più recente atto normativo di modifica applicabile all'omologazione CE. Quando un atto normativo prevede due o più fasi di applicazione, indicare anche la fase di applicazione:

Variante/Versione:	...	...	...
In marcia (dB(A)/E):	...	...	...
Da fermo (dB(A)/E):	...	...	...
a (giri/minuti):	...	...	...

## 2. Risultati delle prove di emissione di gas di scarico

## 2.1. Emissioni dei veicoli a motore sottoposti a prova nel quadro della procedura di prova per i veicoli leggeri

Indicare il più recente atto normativo di modifica applicabile all'omologazione. Quando l'atto regolamentare prevede due o più fasi di applicazione, indicare anche la fase di applicazione:

Carburante(i) (\*) ..... (gasolio, benzina, GPL, GN, ...Bicarburante: benzina/GN, GPL...; Policarburante: benzina/etanolo, GN/H2GN...)

2.1.1. Prova di tipo 1 <sup>(b)</sup> <sup>(c)</sup> (emissioni del veicolo durante il ciclo di prova dopo un avviamento a freddo)

Variante/Versione:	...	...	...
CO (mg/km)	...	...	...
THC (mg/km)	...	...	...
NMHC (mg/km)	...	...	...
NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
THC + NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
Massa di particolato (PM) (mg/km)	...	...	...
Numero di particelle (P) (#/km) <sup>(1)</sup>	...	...	...

2.1.2. Prova di tipo 2 <sup>(b)</sup> <sup>(c)</sup> (dati sulle emissioni da fornire al momento dell'omologazione a fini di controllo tecnico)

Tipo 2, prova a regime minimo accelerato:

Variante/Version:	...	...	...
CO ( % vol.)	...	...	...
Regime del motore (giri/minuto)	...	...	...
Temperatura dell'olio motore (°C)	...	...	...

Tipo 2, prova a regime minimo superiore:

Variante/Versione:	...	...	...
CO ( % vol.)	...	...	...
Valore Lambda	...	...	...
Regime del motore (min <sup>-1</sup> )	...	...	...
Temperatura dell'olio motore (°C)	...	...	...

2.1.3. Prova di tipo 3 (emissioni di gas dal basamento): .....

2.1.4. Prova di tipo 4 (emissioni per evaporazione): ...g/prova

2.1.5. Prova di tipo 5 (durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento):

— Distanza percorsa (km)(ad esempio 160 000 km): .....

— Fattore di deterioramento DF: calcolato/assegnato (2)

— Valori:

Variante/Versione:	...	...	...
CO (mg/km)	...	...	...
THC (mg/km)	...	...	...
NMHC (mg/km)	...	...	...
NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
THC + NO <sub>x</sub> (mg/km)	...	...	...
Massa di particolato (PM) (mg/km)	...	...	...
Numero di particelle (P) (#/km) (1)	...	...	...

2.1.6. Prova di tipo 6 (emissioni medie a bassa temperatura ambiente):

Variante/Versione:	...	...	...
CO (g/km)	...	...	...
THC (g/km)	...	...	...

2.1.7. OBD: sì/no (2)

2.2. Emissioni provenienti da motori sottoposti a prova nel quadro della procedura di prova per i veicoli pesanti.

Indicare il più recente atto normativo di modifica applicabile all'omologazione. Quando l'atto normativo prevede due o più fasi di applicazione, indicare anche la fase di applicazione:...

Carburante(i) (4) ..... (gasolio, benzina, GPL, GN, etanolo...)

2.2.1. Risultati della prova ESC (1) (4) (5)

Variante/Versione:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (mg/kWh)	...	...	...

NO <sub>x</sub> (mg/kWh)	...	...	...
NH <sub>3</sub> (ppm) <sup>(1)</sup>	...	...	...
Massa di particolato (mg/kWh)	...	...	...
Numero di particelle (#/kWh) <sup>(1)</sup>	...	...	...

2.2.2. Risultati della prova ELR <sup>(1)</sup>

Variante/Versione:	...	...	...
Valori dei fumi: ...m <sup>-1</sup>	...	...	...

2.2.3. Risultati della prova ETC <sup>(e)</sup> <sup>(f)</sup>

Variante/Versione:	...	...	...
CO (mg/kWh)	...	...	...
THC (mg/kWh)	...	...	...
NMHC (mg/kWh) <sup>(1)</sup>	...	...	...
CH <sub>4</sub> (mg/kWh) <sup>(1)</sup>	...	...	...
NO <sub>x</sub> (mg/kWh)	...	...	...
NH <sub>3</sub> (ppm) <sup>(1)</sup>	...	...	...
Massa di particolato (mg/kWh)	...	...	...
Numero di particelle (#/kWh) <sup>(1)</sup>	...	...	...

2.2.4. Prova al minimo <sup>(1)</sup>

Variante/Versione:	...	...	...
CO ( % vol.)	...	...	...
Valore Lambda <sup>(1)</sup>	...	...	...
Regime motore (min <sup>-1</sup> )	...	...	...
Temperatura dell'olio motore (°C)	...	...	...

## 2.3. Fumi dei motori diesel

Indicare il più recente atto normativo di modifica applicabile all'omologazione. Quando l'atto normativo prevede due o più fasi di applicazione, indicare anche la fase di applicazione:

## 2.3.1. Risultati della prova in accelerazione libera

Variante/Versione:	...	...	...
Valore corretto del coefficiente di assorbimento (m <sup>-1</sup> )	...	...	...
Regime minimo normale	...	...	...
Regime minimo massimo	...	...	...
Temperatura dell'olio (minimo/massimo)	...	...	...

3. Risultati della prova di emissione di CO<sub>2</sub>, di consumo di carburante/di energia elettrica e di autonomia in modalità di funzionamento elettrica

Numero dell'atto normativo di base e dell'atto normativo di modifica più recente applicabile all'omologazione:

- 3.1. Veicoli a motore a combustione interna e veicoli elettrici ibridi non ricaricabili dall'esterno (NOVC) <sup>(1)</sup> <sup>(4)</sup>

Variante/Versione:	...	...	...
Emissioni massiche di CO <sub>2</sub> (ciclo urbano) (g/km)	...	...	...
Emissioni massiche di CO <sub>2</sub> (ciclo extra urbano) (g/km)	...	...	...
Emissioni massiche di CO <sub>2</sub> (ciclo misto) (g/km)	...	...	...
Consumo di carburante (ciclo urbano) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...
Consumo di carburante (ciclo extra urbano) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...
Consumo di carburante (ciclo misto) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...

- 3.2. Veicoli elettrici ibridi ricaricabili dall'esterno (OVC) <sup>(1)</sup>

Variante/Versione:	...	...	...
Emissioni massiche di CO <sub>2</sub> (condizione A, ciclo misto) (g/km)	...	...	...
Emissioni massiche di CO <sub>2</sub> (condizione B, ciclo misto) (g/km)	...	...	...
Emissioni massiche di CO <sub>2</sub> (ponderate, ciclo misto) (g/km)	...	...	...
Consumo di carburante (condizione A, ciclo misto) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...
Consumo di carburante (condizione B, ciclo misto) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...
Consumo di carburante (ponderato, ciclo misto) (l/100 km) <sup>(8)</sup>	...	...	...
Consumo di energia elettrica (condizione A, ciclo misto) (Wh/km)	...	...	...
Consumo di energia elettrica (condizione B, ciclo misto) (Wh/km)	...	...	...
Consumo di energia elettrica (weighted and combined) (Wh/km)	...	...	...
Autonomia in modalità "puro elettrico" (km)	...	...	...

- 3.3. Veicoli esclusivamente elettrici <sup>(1)</sup>

Variante/Versione:	...	...	...
Consumo di energia elettrica (Wh/km)	...	...	...
Autonomia (km)	...	...	...

3.4. Veicoli a celle a idrogeno <sup>(1)</sup>

Variante/Versione:	...	...	...
Consumo di carburante (kg/100 km)	...	...	...

4. Risultati delle prove sui veicoli attrezzati con eco-innovazioni <sup>(h1)</sup> <sup>(h2)</sup> <sup>(h3)</sup>

Variante/Versione ...

Decisione che omologa l'eco-innovazione <sup>(h4)</sup>	Codice dell'eco-innovazione <sup>(h5)</sup>	1. Emissioni di CO <sub>2</sub> del veicolo di base (g/km)	2. Emissioni di CO <sub>2</sub> del veicolo attrezzato con l'eco-innovazione (g/km)	3. Emissioni di CO <sub>2</sub> del veicolo di base nel ciclo di prove di tipo I <sup>(h6)</sup>	4. Emissioni di CO <sub>2</sub> del veicolo attrezzato con l'eco-innovazione nel ciclo di prove di tipo I (= 3.5.1.3)	5. Tasso di utilizzazione (TU), vale a dire proporzione di tempo di utilizzazione delle tecnologie nelle condizioni normali di funzionamento	Riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> ((1 - 2) - (3 - 4))*5
xxxx/201x	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
...	...	...	...	...	...	...	...
Totale di riduzione di emissioni di CO <sub>2</sub> (g/km) <sup>(h7)</sup>							...

4.1. Codice generale della o delle eco-innovazioni <sup>(h8)</sup>

Note esplicative

<sup>(1)</sup> Se del caso.<sup>(2)</sup> Cancellare le menzioni inutili.<sup>(3)</sup> Quando sono applicabili restrizioni concernenti il carburante, esse devono essere indicate (ad esempio, nel caso di gas naturale, la gamma di gas L o quella di gas H).<sup>(b)</sup> Per i veicoli bicarburante, la tabella deve essere riprodotta per ciascun carburante.<sup>(c)</sup> Per i veicoli a carburante modulabile, quando la prova deve essere realizzata con i due carburanti, conformemente allo schema I.2.4. dell'allegato I del regolamento (CE) n. 692/2008, e per i veicoli che funzionano a GPL o a GN/biometano, siano essi bicarburante o mono-carburante, la tabella deve essere riprodotta per i vari gas di riferimento utilizzati nella prova e una tabella supplementare deve presentare i peggiori risultati ottenuti. Se del caso, conformemente alle parti 1.1.2.4 e 1.1.2.5 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 692/2008, si deve indicare se i risultati sono misurati o calcolati.<sup>(d)</sup> Riprodurre la tabella per ciascun carburante di riferimento sottoposto a prova.<sup>(e)</sup> Per Eur VI, ESC s'intende come WHSC e ETC come WHTC.<sup>(f)</sup> Per Eur VI, se i motori a CNG e GPL sono sottoposti a prova con diversi carburanti di riferimento, la tabella deve essere ripetuta per ciascun carburante di riferimento utilizzato nella prova.<sup>(g)</sup> L'unità "l/100 km" è sostituita da "m<sup>3</sup>/100 km" per i veicoli a GN e a GN-H2 e con "kg/100 km" per i veicoli a idrogeno.<sup>(h1)</sup> Eco-innovazioni.<sup>(h1)</sup> Riprodurre la tabella per ciascuna variante/versione.<sup>(h2)</sup> Riprodurre la tabella per ciascun carburante di riferimento utilizzato nelle prove.<sup>(h3)</sup> Ampliare se necessario la tabella, utilizzando una linea aggiuntiva per ciascuna eco-innovazione.<sup>(h4)</sup> Numero della decisione della Commissione che omologa l'eco-innovazione.<sup>(h5)</sup> Attribuito nella decisione della Commissione che omologa l'eco-innovazione.<sup>(h6)</sup> Se viene utilizzata una metodologia di modellizzazione invece del ciclo di prove di tipo 1, questo valore è quello fornito dalla metodologia di modellizzazione.<sup>(h7)</sup> Somma delle riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> di ciascuna eco-innovazione.<sup>(h8)</sup> (Il codice generale della o delle eco-innovazioni si compone dei seguenti elementi separati tra loro da uno spazio:  
— codice dell'autorità incaricata dell'omologazione così come definita all'allegato VII della presente direttiva;  
— codice individuale di ciascuna eco-innovazione di cui è attrezzato il veicolo, indicata nell'ordine cronologico delle decisioni di omologazione da parte della Commissione.

Il codice generale di tre eco-innovazioni approvate cronologicamente come 10, 15 e 16 e installate in un veicolo certificato dall'autorità tedesca competente per l'omologazione dovrebbe pertanto essere: "e1 10 15 16").»

## ALLEGATO III

Gli allegati I e XII del regolamento (CE) n. 692/2008 sono modificati come segue:

1) l'allegato I è modificato come segue:

a) sono aggiunti i seguenti punti 4.3.5, 4.3.5.1 e 4.3.5.2:

«4.3.5. Veicolo attrezzato con eco-innovazioni.

4.3.5.1. Nel caso di un tipo di veicolo attrezzato con una o più eco-innovazioni, ai sensi dell'articolo 12 del regolamento (CE) n. 443/2009 e del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011, la conformità della produzione è provata per quanto riguarda le eco-innovazioni realizzando le prove previste dalla o dalle decisioni della Commissione che omologano la o le eco-innovazioni in questione.

4.3.5.2. Sono applicabili i punti 4.3.1, 4.3.2 e 4.3.4»;

b) all'allegato 3, sono aggiunti i seguenti punti 3.5.3, 3.5.3.1, 3.5.3.2 e 3.5.3.3:

«3.5.3. Veicolo attrezzato con una eco-innovazione ai sensi dell'articolo 12 del regolamento (CE) n. 443/2009 e del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011: sì/no (\*)

3.5.3.1. Tipo/variante/versione del veicolo di base così come definito all'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 (\*\*)

3.5.3.2. Esistenza di interazioni tra diverse eco-innovazioni: sì/no (\*)

3.5.3.3. Dati sulle emissioni relative all'utilizzazione di eco-innovazioni (\*\*\*) (\*\*\*\*)

Decisione che omologa l'eco-innovazione <sup>(1)</sup>	Codice dell'eco-innovazione <sup>(2)</sup>	1. Emissioni di CO <sub>2</sub> del veicolo di base (g/km)	2. Emissioni di CO <sub>2</sub> del veicolo attrezzato con l'eco-innovazione (g/km)	3. Emissioni di CO <sub>2</sub> del veicolo di base nel ciclo di prove di tipo I <sup>(3)</sup>	4. Emissioni di CO <sub>2</sub> del veicolo attrezzato con l'eco-innovazione nel ciclo di prove di tipo I (= 3.5.1.3)	5. Tasso di utilizzazione (TU), vale a dire proporzione di tempo di utilizzazione delle tecnologie in condizioni normali di funzionamento	Riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> [(1 - 2) - (3 - 4)]*5
xxxx/201x <sup>(1)</sup>							
<b>Totale delle riduzioni di emissioni di CO<sub>2</sub> (g/km)<sup>(4)</sup></b>							

(1) Numero della decisione della Commissione che omologa l'eco-innovazione.

(2) Attribuito dalla decisione della Commissione che omologa l'eco-innovazione.

(3) Previo accordo dell'autorità competente per l'omologazione, se viene utilizzata una metodologia di modellizzazione invece del ciclo di prove di tipo 1, questo valore è quello fornito dalla metodologia di modellizzazione.

(4) Somma delle riduzioni di emissioni di ciascuna eco-innovazione.

(\*) Cancellare le menzioni inutili.

(\*\*) Se del caso.

(\*\*\*) Riprodurre la tabella per ciascun carburante di riferimento utilizzato nella prova.

(\*\*\*\*) Ampliare eventualmente la tabella, utilizzando una linea aggiuntiva per ciascuna eco-innovazione.»

c) l'addendum all'appendice 4 è modificato come segue:

i) al punto 2.1, la tabella corrispondente alla prova di tipo 6 test è sostituita dalla tabella seguente:

«Tipo 6	CO (g/km)	THC (g/km)
Valore misurato»		

ii) il punto 2.1.1 è sostituito dal testo seguente:

«2.1.1. Per i veicoli bicarburante, la tabella del tipo 1 deve essere riprodotta per ciascun carburante. Per i veicoli a carburante modulabile, quando la prova deve essere realizzata con i due carburanti, conformemente allo schema I.2.4 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 692/2008, e per i veicoli che funzionano a GPL o a GN/biometano, siano essi bicarburante o mono-carburante, la tabella deve essere riprodotta per i

vari gas di riferimento utilizzati nella prova e una tabella supplementare deve presentare i peggiori risultati ottenuti. Se del caso, conformemente alle parti 1.1.2.4 e 1.1.2.5 dell'allegato I del regolamento (CE) n. 692/2008, si deve indicare se i risultati sono misurati o calcolati.»

iii) sono aggiunti i seguenti punti 2.6 e 2.6.1:

«2.6. Risultati della prova delle eco-innovazioni (\*) (\*\*)

Decisione che omologa l'eco-innovazione <sup>(1)</sup>	Codice dell'eco-innovazione <sup>(2)</sup>	1. Emissioni di CO <sub>2</sub> del veicolo di base (g/km)	2. Emissioni di CO <sub>2</sub> del veicolo attrezzato con l'eco-innovazione (g/km)	3. Emissioni di CO <sub>2</sub> del veicolo di base nel ciclo di prove di tipo I <sup>(3)</sup>	4. Emissioni di CO <sub>2</sub> del veicolo attrezzato con l'eco-innovazione nel ciclo di prove di tipo I (= 3.5.1.3)	5. Tasso di utilizzazione (TU), vale a dire proporzione di tempo di utilizzazione delle tecnologie in condizioni normali di funzionamento	Riduzione delle emissioni di CO <sub>2</sub> [(1 - 2) - (3 - 4)]*5
xxxx/201x							
<b>Totale delle riduzioni di emissioni di CO<sub>2</sub> (g/km) <sup>(4)</sup></b>							

<sup>(1)</sup> Numero della decisione della Commissione che omologa l'eco-innovazione.

<sup>(2)</sup> Attribuito dalla decisione della Commissione che omologa l'eco-innovazione.

<sup>(3)</sup> Se viene utilizzata una metodologia di modellizzazione invece del ciclo di prove di tipo 1, questo valore è quello fornito dalla metodologia di modellizzazione.

<sup>(4)</sup> Somma delle riduzioni di emissioni di ciascuna eco-innovazione.

2.6.1. Codice generale della o delle eco-innovazioni (\*\*\*)

(\*) Riprodurre la tabella per ciascun carburante di riferimento utilizzato nella prova.

(\*\*) Ampliare eventualmente la tabella, in ragione di una linea per ciascuna eco-innovazione.

(\*\*\*) Il codice generale della o delle eco-innovazioni si compone degli elementi seguenti separati tra loro da uno spazio:

— codice dell'autorità incaricata dell'omologazione del tipo come definito all'allegato VII della direttiva 2007/46/CE;

— codice individuale di ciascuna eco-innovazione di cui è attrezzato il veicolo, indicata nell'ordine cronologico delle decisioni di homologazione da parte della Commissione.

Ad esempio il codice generale di tre eco-innovazioni omologate cronologicamente come 10, 15 e 16 e installate in un veicolo certificato dall'autorità tedesca di homologazione dovrebbe pertanto essere: "e1 10 15 16";»

2) nell'allegato XII è aggiunto il seguente punto 4:

«4. OMOLOGAZIONE DI VEICOLI ATTREZZATI CON ECO-INNOVAZIONI

4.1. Conformemente all'articolo 11, paragrafo 1, del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011, un costruttore che intenda beneficiare di una riduzione delle proprie emissioni specifiche medie di CO<sub>2</sub> per le riduzioni delle emissioni ottenute grazie a una o più eco-innovazioni installate su un veicolo presenta a un'autorità competente in materia di homologazione l'emissione di una scheda di homologazione CE del veicolo in cui sono state installate una o più eco-innovazioni.

4.2. Le riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> del veicolo attrezzato con eco-innovazioni è determinata, ai fini dell'omologazione, utilizzando la procedura e il metodo di prova precisati nella decisione della Commissione che omologa l'eco-innovazione, conformemente all'articolo 10 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011.

4.3. La realizzazione delle prove necessarie al fine di determinare le riduzioni delle emissioni di CO<sub>2</sub> ottenute grazie alle eco-innovazioni deve intendersi fatta salva la dimostrazione della conformità delle eco-innovazioni alle prescrizioni tecniche indicate nella direttiva 2007/46/CE, se del caso.

4.4. L'omologazione non è concessa se il veicolo attrezzato con l'eco-innovazione non presenta una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub> di almeno 1 g//km rispetto al veicolo di base, così come definito all'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011.»