

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO (UE) N. 195/2013 DELLA COMMISSIONE

del 7 marzo 2013

che modifica la direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e il regolamento (CE) n. 692/2008 della Commissione per quanto riguarda le tecnologie innovative volte a ridurre le emissioni di CO₂ dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri

(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 (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni sulla riparazione e la manutenzione del veicolo ⁽¹⁾, 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) ⁽²⁾, in particolare l'articolo 39, paragrafo 2,

considerando quanto segue:

(1) Con il regolamento (UE) n. 171/2013 ⁽³⁾, la Commissione ha modificato la direttiva 2007/46/CE e il 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 (EUR 5 ed EUR 6) e all'ottenimento di informazioni per la riparazione e la manutenzione del veicolo ⁽⁴⁾ per quanto riguarda le tecnologie innovative volte a ridurre le emissioni di CO₂ dai veicoli passeggeri e commerciali leggeri. Tale regolamento ha modificato i modelli dei documenti pertinenti utilizzati nella procedura di omologazione. Di conseguenza, è necessario garantire agli Stati membri un adeguato periodo di tempo per adattare i

corrispondenti formulari. Per motivi di certezza del diritto e di chiarezza, è opportuno sostituire il regolamento (UE) n. 171/2013.

- (2) Il regolamento (CE) n. 715/2007 fissa requisiti tecnici comuni per l'omologazione di veicoli a motore 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.
- (3) Il regolamento (CE) n. 692/2008 fissa le disposizioni amministrative per il controllo della conformità dei veicoli per quanto riguarda le emissioni di CO₂ e i requisiti per la misurazione delle emissioni di CO₂ e del consumo di carburante di tali veicoli.
- (4) Il regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁵⁾ definisce i livelli di prestazione in materia di emissioni delle autovetture nuove nell'ambito dell'approccio integrato dell'Unione finalizzato a ridurre le emissioni di CO₂ dei veicoli leggeri e il regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 della Commissione ⁽⁶⁾ stabilisce una procedura di approvazione e certificazione di tecnologie innovative per la riduzione delle emissioni di CO₂ delle autovetture nuove.
- (5) Al fine di tenere conto dei risparmi di CO₂ realizzati attraverso l'uso di tecnologie innovative per il calcolo dell'obiettivo di emissioni specifiche di CO₂ di un produttore, conformemente all'articolo 12, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 443/2009, e al fine di garantire un efficace monitoraggio dei risparmi specifici per i singoli veicoli, i veicoli equipaggiati con innovazioni ecocompatibili dovrebbero essere certificati nel quadro dell'omologazione di un veicolo e i risparmi totali dovrebbero essere inseriti nel certificato di conformità.

⁽¹⁾ GU L 171 del 29.6.2007, pag. 1.

⁽²⁾ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

⁽³⁾ GU L 55 del 27.2.2013, pag. 9.

⁽⁴⁾ GU L 199 del 28.7.2008, pag. 1.

⁽⁵⁾ GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.

⁽⁶⁾ GU L 194 del 26.7.2011, pag. 19.

- (6) A tale scopo, è necessario fornire alle autorità di omologazione i dati pertinenti per certificare i veicoli attrezzati con innovazioni ecocompatibili e integrare i risparmi di CO₂ dovuti alle innovazioni ecocompatibili nelle informazioni rappresentative di un tipo, di una variante e di una versione specifici di un veicolo.
- (7) Occorre quindi modificare i modelli dei documenti pertinenti utilizzati nella procedura di omologazione.
- (8) Il regolamento (CE) n. 715/2007 e il regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 18 giugno 2009, relativo all'omologazione dei veicoli a motore e dei motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e all'accesso alle informazioni relative alla riparazione e alla manutenzione del veicolo e che modifica il regolamento (CE) n. 715/2007 e la direttiva 2007/46/CE e che abroga le direttive 80/1269/CEE, 2005/55/CE e 2005/78/CE⁽¹⁾ hanno introdotto nuovi requisiti relativi alle informazioni sui test per le emissioni inquinanti. Le informazioni necessarie vanno pertanto incorporate nel sistema istituito dalla direttiva 2007/46/CE.
- (9) È opportuno pertanto modificare di conseguenza la direttiva 2007/46/CE e il regolamento (CE) n. 692/2008.
- (10) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del Comitato tecnico — Veicoli a motore,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

1. Gli allegati I e IX della direttiva 2007/46/CE sono modificati conformemente all'allegato I del presente regolamento.
2. L'allegato VIII della direttiva 2007/46/CE è sostituito dal testo contenuto nell'allegato II del presente regolamento.

Articolo 2

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

Articolo 3

Il regolamento (UE) n. 171/2013 è abrogato.

Articolo 4

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

Esso si applica a decorrere dal 1° luglio 2013.

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

Fatto a Bruxelles, il 7 marzo 2013

Per la Commissione
Il presidente
José Manuel BARROSO

⁽¹⁾ GU L 188 del 18.7.2009, pag. 1.

ALLEGATO I

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

1) L'allegato I è così modificato:

a) Sono inserite le seguenti voci: 3.5.6, 3.5.6.1, 3.5.6.2 e 3.5.6.3:

«3.5.6. Veicolo attrezzato con un'innovazione ecocompatibile ai sensi dell'articolo 12 del regolamento (CE) n. 443/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio (*) e del regolamento di esecuzione(UE) n. 725/2011 della Commissione (**): sì/no ⁽¹⁾

3.5.6.1. Tipo/variante/versione del veicolo di riferimento di cui all'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 (se del caso):

3.5.6.2. Esistenza di interazioni tra diverse innovazioni ecocompatibili: sì/no ⁽¹⁾

3.5.6.3. Dati sulle emissioni relative all'utilizzo di innovazioni ecocompatibili (riprodurre la tabella per ciascun carburante di riferimento utilizzato nella prova) ^(w1)

| Decisione di approvazione dell'innovazione ecocompatibile ^(w2) | Codice dell'innovazione ecocompatibile ^(w3) | 1. Emissioni di CO ₂ del veicolo di riferimento (g/km) | 2. Emissioni di CO ₂ del veicolo con innovazione ecocompatibile (g/km) | 3. Emissioni di CO ₂ del veicolo di riferimento nel ciclo di prova di tipo 1 ^(w4) | 4. Emissioni di CO ₂ del veicolo con innovazione ecocompatibile nel ciclo di prova di tipo 1 (= 3.5.1.3) | 5. Tasso di utilizzazione (UF), vale a dire proporzione di tempo di utilizzazione delle tecnologie in condizioni normali di funzionamento | Riduzione delle emissioni di CO ₂ [(1 - 2) - (3 - 4)]*5 |
|---|--|---|---|---|---|---|--|
| xxxx/201x | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Totale delle riduzioni di emissioni di CO₂ (g/km) ^(w5) | | | | | | | |

(*) GU L 140 del 5.6.2009, pag 1.

(**) GU L 194 del 26.7.2011, pag. 19. »;

b) Sono aggiunte le seguenti note esplicative:

«^(w) Innovazioni ecocompatibili.

^(w1) Ingrandire la tabella se necessario, utilizzando una linea aggiuntiva per ogni innovazione ecocompatibile.

^(w2) Numero della decisione della Commissione che approva l'innovazione ecocompatibile.

^(w3) Attribuito nella decisione della Commissione che approva l'innovazione ecocompatibile.

^(w4) Previo accordo dell'autorità di omologazione, se viene utilizzata una metodologia di modellizzazione invece del ciclo di prova di tipo 1, questo valore è quello fornito dalla metodologia di modellizzazione.

^(w5) Somma delle riduzioni delle emissioni di CO₂ di ogni singola innovazione ecocompatibile.»;

2) L'allegato IX è così modificato:

a) Le seguenti voci 3, 3.1 e 3.2 sono inserite nella voce 49 della parte I, pagina 2 — Veicoli appartenenti alla categoria M₁ (veicoli completi e completati) — del modello di certificato di conformità CE:

«3. Veicolo attrezzato con innovazione/i ecocompatibile/i: sì/no ⁽¹⁾

3.1. Codice generale della/e innovazione/i ecocompatibile/i ^(P1):

3.2. Totale delle riduzioni di emissioni di CO₂ dovute alla/e innovazione/i ecocompatibile/i ^(P2) (riprodurre per ciascun carburante di riferimento utilizzato nella prova): »;

b) Nelle «Note esplicative relative all'allegato IX» sono aggiunte le seguenti note esplicative:

«^(P) Innovazioni ecocompatibili.

^(P1) Il codice generale della/e innovazione/i ecocompatibile/i si compone dei seguenti elementi separati tra loro da uno spazio:

- codice dell'autorità di omologazione di cui all'allegato VII,
- codice individuale di ciascuna innovazione ecocompatibile di cui è attrezzato il veicolo, indicata nell'ordine cronologico delle decisioni di approvazione della Commissione.

(Ad esempio il codice generale di tre innovazioni ecocompatibili approvate cronologicamente come 10, 15 e 16 e installate in un veicolo certificato dall'autorità di omologazione tedesca sarà: "e1 10 15 16".)

^(P2) Somma delle riduzioni delle emissioni di CO₂ di ogni singola innovazione ecocompatibile.»

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. 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/min ⁻¹): | ... | ... | ... |

2. Risultati delle prove sulle emissioni 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 normativo 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 ^(b) ^(c) (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 _x (mg/km) | ... | ... | ... |
| THC + NO _x (mg/km) | ... | ... | ... |
| Massa di particolato (PM) (mg/km) | ... | ... | ... |
| Numero di particelle (P) (#/km) ⁽¹⁾ | ... | ... | ... |

2.1.2. Prova di tipo 2 ^(b) ^(c) (dati sulle emissioni da utilizzare in sede di omologazione a fini di controllo tecnico)

Tipo 2, prova a regime minimo inferiore:

| | | | |
|--------------------|-----|-----|-----|
| Variante/Versione: | ... | ... | ... |
| CO (% vol.) | ... | ... | ... |

| | | | |
|---|-----|-----|-----|
| Regime del motore (giri/min ⁻¹) | ... | ... | ... |
| Temperatura dell'olio motore (°C) | ... | ... | ... |

Tipo 2, prova a regime minimo accelerato:

| | | | |
|---|-----|-----|-----|
| Variante/Versione: | ... | ... | ... |
| CO (% vol.) | ... | ... | ... |
| Valore Lambda | ... | ... | ... |
| Regime del motore (giri/min ⁻¹) | ... | ... | ... |
| 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 | ... | ... | ... |
| THC | ... | ... | ... |
| NMHC | ... | ... | ... |
| NO _x | ... | ... | ... |
| THC + NO _x | ... | ... | ... |
| Massa di particolato (PM) | ... | ... | ... |
| Numero di particelle (P) (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⁾ ⁽⁶⁾ ^(f)

| | | | |
|---|-----|-----|-----|
| Variante/Versione: | ... | ... | ... |
| CO (mg/kWh) | ... | ... | ... |
| THC (mg/kWh) | ... | ... | ... |
| NO _x (mg/kWh) | ... | ... | ... |
| NH ₃ (ppm) ⁽¹⁾ | ... | ... | ... |
| Massa di particolato (mg/kWh) | ... | ... | ... |
| Numero di particelle (#/kWh) ⁽¹⁾ | ... | ... | ... |

2.2.2. Risultati della prova ELR ⁽¹⁾

| | | | |
|------------------------------------|-----|-----|-----|
| Variante/Versione: | ... | ... | ... |
| Valore dei fumi:...m ⁻¹ | ... | ... | ... |

2.2.3. Risultati della prova ETC ⁽⁶⁾ ^(f)

| | | | |
|---|-----|-----|-----|
| Variante/Versione: | ... | ... | ... |
| CO (mg/kWh) | ... | ... | ... |
| THC (mg/kWh) | ... | ... | ... |
| NMHC (mg/kWh) ⁽¹⁾ | ... | ... | ... |
| CH ₄ (mg/kWh) ⁽¹⁾ | ... | ... | ... |
| NO _x (mg/kWh) | ... | ... | ... |
| NH ₃ (ppm) ⁽¹⁾ | ... | ... | ... |
| Massa di particolato (mg/kWh) | ... | ... | ... |
| Numero di particelle (#/kWh) ⁽¹⁾ | ... | ... | ... |

2.2.4. Prova al minimo ⁽¹⁾

| | | | |
|---|-----|-----|-----|
| Variante/Versione: | ... | ... | ... |
| CO (% vol.) | ... | ... | ... |
| Valore Lambda ⁽¹⁾ | ... | ... | ... |
| Regime del motore (giri/min ⁻¹) | ... | ... | ... |
| 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^{-1}) | ... | ... | ... |
| Regime minimo normale | ... | ... | ... |
| Regime massimo | ... | ... | ... |
| Temperatura dell'olio (minimo/massimo) | ... | ... | ... |

3. Risultati delle prove di emissione di CO₂, di consumo di carburante/energia elettrica e di autonomia elettrica
Numero dell'atto normativo di base e dell'atto normativo di modifica più recente applicabile all'omologazione:3.1. Veicoli con motore a combustione interna, compresi i veicoli elettrici ibridi non a ricarica esterna (NOVC) ⁽¹⁾ ^(d)

| | | | |
|--|-----|-----|-----|
| Variante/Versione: | ... | ... | ... |
| Emissioni massiche di CO ₂ (ciclo urbano) (g/km) | ... | ... | ... |
| Emissioni massiche di CO ₂ (ciclo extra urbano) (g/km) | ... | ... | ... |
| Emissioni massiche di CO ₂ (ciclo misto) (g/km) | ... | ... | ... |
| Consumo di carburante (ciclo urbano) (l/100 km) ^(g) | ... | ... | ... |
| Consumo di carburante (ciclo extra urbano) (l/100 km) ^(g) | ... | ... | ... |
| Consumo di carburante (ciclo misto) (l/100 km) ^(g) | ... | ... | ... |

3.2. Veicoli elettrici ibridi a ricarica esterna (OVC) ⁽¹⁾

| | | | |
|---|-----|-----|-----|
| Variante/Versione: | ... | ... | ... |
| Emissioni massiche di CO ₂ (condizione A, ciclo misto) (g/km) | ... | ... | ... |
| Emissioni massiche di CO ₂ (condizione B, ciclo misto) (g/km) | ... | ... | ... |
| Emissioni massiche di CO ₂ (ponderate, ciclo misto) (g/km) | ... | ... | ... |
| Consumo di carburante (condizione A, ciclo misto) (l/100 km) ^(g) | ... | ... | ... |
| Consumo di carburante (condizione B, ciclo misto) (l/100 km) ^(g) | ... | ... | ... |
| Consumo di carburante (ponderato, ciclo misto) (l/100 km) ^(g) | ... | ... | ... |
| Consumo di energia elettrica (condizione A, ciclo misto) (Wh/km) | ... | ... | ... |
| Consumo di energia elettrica (condizione B, ciclo misto) (Wh/km) | ... | ... | ... |
| Consumo di energia elettrica (ponderato e ciclo misto) (Wh/km) | ... | ... | ... |
| Autonomia in modalità «puro elettrico» (km) | ... | ... | ... |

3.3. Veicoli esclusivamente elettrici ⁽¹⁾

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

3.4. Veicoli a idrogeno con pile a combustibile⁽¹⁾

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

4. Risultati delle prove sui veicoli attrezzati con innovazione/i ecocompatibile/i^{(h1) (h2) (h3)}

Variante/Versione...

| Decisione di approvazione dell'innovazione ecocompatibile ^(h4) | Codice dell'innovazione ecocompatibile ^(h5) | 1. Emissioni di CO ₂ del veicolo di riferimento (g/km) | 2. Emissioni di CO ₂ del veicolo con innovazione ecocompatibile (g/km) | 3. Emissioni di CO ₂ del veicolo di riferimento nel ciclo di prova di tipo 1 ^(h6) | 4. Emissioni di CO ₂ del veicolo con innovazione ecocompatibile nel ciclo di prova di tipo 1 (= 3.5.1.3) | 5. Tasso di utilizzazione (UF), vale a dire proporzione di tempo di utilizzazione delle tecnologie in condizioni normali di funzionamento | Riduzione delle emissioni di CO ₂ [(1 - 2) - (3 - 4)]*5 |
|---|--|---|---|---|---|---|--|
| xxxx/201x | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... | ... |
| Totale delle riduzioni di emissioni di CO ₂ (g/km) ^(h7) | | | | | | | ... |

4.1. Codice generale della/e innovazione/i ecocompatibile/i^(h8)

Note esplicative

⁽¹⁾ Se applicabile.⁽²⁾ Cancellare la dicitura non pertinente.⁽³⁾ Indicare le eventuali restrizioni applicabili relative al carburante (per esempio nel caso dei gas naturali la gamma L o la gamma H).^(b) Per i veicoli bicarburante, la tabella deve essere riprodotta per ciascun carburante.^(c) Per i veicoli policarburante, 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 monocarburante, 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.^(d) Riprodurre la tabella per ciascun carburante di riferimento utilizzato nella prova.^(e) Per euro VI, ESC s'intende come WHSC e ETC come WHTC.^(f) Per euro VI, se i motori a GNC e GPL sono sottoposti a prova con diversi carburanti di riferimento, la tabella deve essere riprodotta per ciascun carburante di riferimento utilizzato nella prova.^(g) L'unità «l/100 km» è sostituita da «m³/100 km» per i veicoli a GN e a H2GN e con «kg/100 km» per i veicoli a idrogeno.^(h) Innovazioni ecocompatibili.^(h1) Riprodurre la tabella per ciascuna variante/versione.^(h2) Riprodurre la tabella per ciascun carburante di riferimento utilizzato nella prova.^(h3) Ingrandire la tabella se necessario, utilizzando una linea aggiuntiva per ogni innovazione ecocompatibile.^(h4) Numero della decisione della Commissione che approva l'innovazione ecocompatibile.^(h5) Attribuito dalla decisione della Commissione che approva l'innovazione ecocompatibile.^(h6) Se viene utilizzata una metodologia di modellizzazione invece del ciclo di prova di tipo 1, questo valore è quello fornito dalla metodologia di modellizzazione.^(h7) Somma delle riduzioni delle emissioni di CO₂ di ogni singola innovazione ecocompatibile.^(h8) Il codice generale della/e innovazione/i ecocompatibile/i si compone dei seguenti elementi separati tra loro da uno spazio:

— codice dell'autorità di omologazione di cui all'allegato VII,

— codice individuale di ciascuna innovazione ecocompatibile di cui è attrezzato il veicolo, indicata nell'ordine cronologico delle decisioni di approvazione della Commissione.

(Ad esempio il codice generale di tre innovazioni ecocompatibili approvate cronologicamente come 10, 15 e 16 e installate in un veicolo certificato dall'autorità di omologazione tedesca sarà: "e1 10 15 16").

ALLEGATO III

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

(1) L'allegato I è così modificato:

a) Sono inseriti i seguenti punti 4.3.5, 4.3.5.1 e 4.3.5.2:

«4.3.5. Veicolo attrezzato con innovazioni ecocompatibili

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

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

(*) GU L 140 del 5.6.2009, pag. 1.

(**) GU L 194 del 26.7.2011, pag 19.»;

b) Nell'appendice 3 sono inseriti i seguenti punti 3.5.6, 3.5.6.1, 3.5.6.2 e 3.5.6.3:

«3.5.6. Veicolo attrezzato con un'innovazione ecocompatibile ai sensi dell'articolo 12 del regolamento (CE) n. 443/2009 e del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011: sì/no (*)

3.5.6.1. Tipo/variante/versione del veicolo di riferimento di cui all'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011 (**):

3.5.6.2. Esistenza di interazioni tra diverse innovazioni ecocompatibili: sì/no (*)

3.5.6.3. Dati sulle emissioni relative all'utilizzo di innovazioni ecocompatibili (***) (****)

| Decisione di approvazione dell'innovazione ecocompatibile (1) | Codice dell'innovazione ecocompatibile (2) | 1. Emissioni di CO ₂ del veicolo di riferimento (g/km) | 2. Emissioni di CO ₂ del veicolo con innovazione ecocompatibile (g/km) | 3. Emissioni di CO ₂ del veicolo di riferimento nel ciclo di prova di tipo 1 (3) | 4. Emissioni di CO ₂ del veicolo con innovazione ecocompatibile nel ciclo di prova di tipo 1 (= 3.5.1.3) | 5. Tasso di utilizzazione (UF), vale a dire proporzione di tempo di utilizzazione delle tecnologie in condizioni normali di funzionamento | Riduzione delle emissioni di CO ₂ ((1 - 2) - (3 - 4))*5 |
|---|--|---|---|---|---|---|--|
| xxxx/201x (1) | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Totale delle riduzioni di emissioni di CO₂ (g/km) (4) | | | | | | | |

(1) Numero della decisione della Commissione che approva l'innovazione ecocompatibile.

(2) Attribuito dalla decisione della Commissione che approva l'innovazione ecocompatibile.

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

(4) Somma delle riduzioni di emissioni di ogni singola innovazione ecocompatibile.

(*) Cancellare la dicitura non pertinente.

(**) Se applicabile.

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

(****) Ingrandire la tabella se necessario, utilizzando una linea aggiuntiva per ogni innovazione ecocompatibile.»;

c) L'addendum all'appendice 4 è così modificato:

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

| «Tipo 6 | CO (g/km) | THC (g/km) |
|------------------|-----------|------------|
| Valore misurato; | | |

ii) Il punto 2.1.1 è sostituito dal seguente:

«2.1.1. Per i veicoli bicarburante, la tabella corrispondente al tipo 1 deve essere riprodotta per ciascun carburante. Per i veicoli policarburante, quando la prova di tipo 1 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 monocarburante, 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 inseriti i seguenti punti 2.6 e 2.6.1:

«2.6. Risultati della prova delle innovazioni ecocompatibili (*) (**)

| Decisione di approvazione dell'innovazione ecocompatibile ⁽¹⁾ | Codice dell'innovazione ecocompatibile ⁽²⁾ | 1. Emissioni di CO ₂ del veicolo di riferimento (g/km) | 2. Emissioni di CO ₂ del veicolo con innovazione ecocompatibile (g/km) | 3. Emissioni di CO ₂ del veicolo di riferimento nel ciclo di prova di tipo 1 ⁽³⁾ | 4. Emissioni di CO ₂ del veicolo con innovazione ecocompatibile nel ciclo di prova di tipo 1 (= 3.5.1.3) | 5. Tasso di utilizzazione (UF), vale a dire proporzione di tempo di utilizzazione delle tecnologie in condizioni normali di funzionamento | Riduzione delle emissioni di CO ₂ ((1 - 2) - (3 - 4))*5 |
|---|---|---|---|--|---|---|--|
| xxxx/201x | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| | | | | | | | |
| Totale delle riduzioni di emissioni di CO₂ (g/km)⁽⁴⁾ | | | | | | | |

(¹) Numero della decisione della Commissione che approva l'innovazione ecocompatibile.

(²) Attribuito dalla decisione della Commissione che approva l'innovazione ecocompatibile.

(³) Se viene utilizzata una metodologia di modellizzazione invece del ciclo di prova di tipo 1, questo valore è quello fornito dalla metodologia di modellizzazione.

(⁴) Somma delle riduzioni di emissioni di ogni singola innovazione ecocompatibile.

2.6.1. Codice generale della/e innovazione/i ecocompatibile/i (**):

(*) Somma delle riduzioni di emissioni di ogni singola innovazione ecocompatibile.

(**) Ingrandire la tabella se necessario, utilizzando una linea aggiuntiva per ogni innovazione ecocompatibile.

(***) Il codice generale della/e innovazione/i ecocompatibile/i si compone dei seguenti elementi separati tra loro da uno spazio:

— codice dell'autorità di omologazione di cui all'allegato VII della direttiva 2007/46/CE,

— codice individuale di ciascuna innovazione ecocompatibile di cui è attrezzato il veicolo, indicata nell'ordine cronologico delle decisioni di approvazione della Commissione.

(Ad esempio il codice generale di tre innovazioni ecocompatibili approvate cronologicamente come 10, 15 e 16 e installate in un veicolo certificato dall'autorità di omologazione tedesca sarà: "e1 10 15 16").

2) Nell'allegato XII sono aggiunti i seguenti punti 4, 4.1, 4.2, 4.3 e 4.4:

«4. OMOLOGAZIONE DI VEICOLI CON INNOVAZIONI ECOCOMPATIBILI

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 CO₂, grazie al risparmio di CO₂ ottenuto con una o più innovazioni ecocompatibili applicate su un veicolo, richiede a un'autorità di omologazione il rilascio di una scheda di omologazione CE del veicolo su cui è stata applicata l'innovazione ecocompatibile.

4.2. Le riduzioni delle emissioni di CO₂ del veicolo su cui è stata applicata un'innovazione ecocompatibile sono determinate, ai fini dell'omologazione, utilizzando la procedura e il metodo di prova precisati nella decisione della Commissione che approva l'innovazione ecocompatibile, 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 CO₂ ottenute con le innovazioni ecocompatibili deve intendersi fatta salva la dimostrazione della conformità delle innovazioni ecocompatibili alle prescrizioni tecniche indicate nella direttiva 2007/46/CE, se del caso.
- 4.4. L'omologazione non è concessa se il veicolo con l'innovazione ecocompatibile non presenta una riduzione delle emissioni di almeno 1 g CO₂/km rispetto al veicolo di riferimento di cui all'articolo 5 del regolamento di esecuzione (UE) n. 725/2011.»
-