

REGOLAMENTO (UE) N. 627/2014 DELLA COMMISSIONE**del 12 giugno 2014****che modifica il regolamento (UE) n. 582/2011, adeguandolo al progresso tecnico, per quanto riguarda il monitoraggio del particolato mediante il sistema diagnostico di bordo****(Testo rilevante ai fini del SEE)**

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto 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⁾, in particolare l'articolo 5, paragrafo 4, e l'articolo 12, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) Il regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione ⁽²⁾ stabilisce l'obbligo per la Commissione di condurre un riesame sulla fattibilità tecnica del monitoraggio, per i veicoli ad accensione spontanea, dell'efficienza del filtro antiparticolato diesel (DPF) rispetto ai valori limite per il sistema diagnostico di bordo (OTL) di cui all'allegato X, tabella 1, di detto regolamento.
- (2) La Commissione ha effettuato tale riesame e ha concluso che la tecnologia in grado di monitorare l'efficienza del DPF rispetto agli OTL è disponibile. Dal summenzionato riesame, tuttavia, risulta anche che è opportuno rinviare la data di applicazione di tali requisiti di efficienza del DPF, al fine di lasciare al settore industriale un adeguato periodo di tempo per garantire la disponibilità delle attrezzature in termini di produzione di massa e il relativo adattamento ai veicoli. È pertanto necessario adattare la tabella 1 dell'allegato I, appendice 9, del regolamento (UE) n. 582/2011 al fine di inserire la nuova data di attuazione.
- (3) Inoltre, per i motori ad accensione comandata, anche la tabella 1 dell'allegato I, appendice 9, del regolamento (UE) n. 582/2011 dovrebbe essere adattata mediante l'inserimento di una colonna per i requisiti del monitoraggio dei livelli di monossido di carbonio rispetto agli OTL di cui all'allegato X, tabella 2, del regolamento (UE) n. 582/2011 nonché di una colonna per i requisiti di efficienza in servizio di cui all'allegato X, punti da 6 a 6.5.5.1, di tale regolamento.
- (4) Il regolamento (UE) n. 582/2011 dovrebbe pertanto essere modificato di conseguenza.
- (5) Le misure di cui al presente regolamento sono conformi al parere del comitato tecnico — Veicoli a motore,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Il regolamento (UE) n. 582/2011 è così modificato:

- 1) all'articolo 4, il paragrafo 8 è sostituito dal seguente:

«8. Fino al 31 dicembre 2015, in caso di nuovi tipi di veicoli o di motori, e fino al 31 dicembre 2016, per tutti i veicoli nuovi venduti, immatricolati o messi in servizio all'interno dell'Unione, il fabbricante può valersi di disposizioni alternative, ai sensi dell'allegato X, punto 2.3.3.3, per monitorare il DPF.»;

- 2) l'allegato I è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

⁽¹⁾ GUL 188 del 18.7.2009, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 582/2011 della Commissione, del 25 maggio 2011, recante attuazione e modifica del regolamento (CE) n. 595/2009 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le emissioni dei veicoli pesanti (euro VI) e recante modifica degli allegati I e III della direttiva 2007/46/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 167 del 25.6.2011, pag. 1).

Articolo 2

Le omologazioni rilasciate, prima della data di applicazione del presente regolamento, a motori e veicoli ad accensione spontanea conformemente all'allegato I, appendice 9, tabella 1, carattere B, rimangono valide dopo tale data.

Articolo 3

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 12 giugno 2014

Per la Commissione

Il presidente

José Manuel BARROSO

ALLEGATO

All'allegato I, appendice 9, la tabella 1 è sostituita dalla seguente:

«Tabella 1

Caratteristiche	NO _x OTL ⁽¹⁾	PM OTL ⁽²⁾	CO OTL ⁽⁶⁾	IUPR	Qualità e consumo di reagente	Date di attuazione: tipi nuovi	Date di attuazione: tutti i veicoli	Ultima data di immatricolazione
A	Riga "periodo transitorio" della tabella 1 o della tabella 2	Monitoraggio dell'efficienza ⁽³⁾		Periodo transitorio ⁽⁷⁾	Periodo transitorio ⁽⁴⁾	31.12.2012	31.12.2013	31.08.2015 ⁽⁹⁾ 30.12.2016 ⁽¹⁰⁾
B ⁽¹¹⁾	Riga "periodo transitorio" della tabella 2		Riga "periodo transitorio" della tabella 2	Periodo transitorio ⁽⁷⁾	Periodo transitorio ⁽⁴⁾	1.9.2014	1.9.2015	30.12.2016
C	Riga "requisiti generali" della tabella 1 o della tabella 2	Riga "requisiti generali" della tabella 1	Riga "requisiti generali" della tabella 2	Aspetti generali ⁽⁸⁾	Aspetti generali ⁽⁵⁾	31.12.2015	31.12.2016	

Legenda:

- ⁽¹⁾ "NO_x OTL" requisiti del monitoraggio di cui all'allegato X, tabelle 1 e 2.
⁽²⁾ "PM OTL" requisiti del monitoraggio di cui all'allegato X, tabella 1.
⁽³⁾ Requisiti del "monitoraggio dell'efficienza" di cui all'allegato X, punto 2.1.1.
⁽⁴⁾ Requisiti "transitori" di qualità e consumo del reagente di cui all'allegato XIII, punti 7.1.1.1 e 8.4.1.1.
⁽⁵⁾ Requisiti "generali" di qualità e consumo del reagente di cui all'allegato XIII, punti 7.1.1 e 8.4.1.
⁽⁶⁾ "CO OTL" requisiti del monitoraggio di cui all'allegato X, tabella 2.
⁽⁷⁾ Requisiti "transitori" IUPR di cui all'allegato X, punti 6.4.4, 6.5.5 e 6.5.5.1.
⁽⁸⁾ Requisiti "generali" IUPR di cui all'allegato X, sezione 6.
⁽⁹⁾ Per motori ad accensione comandata e veicoli dotati di tali motori.
⁽¹⁰⁾ Per motori ad accensione spontanea e veicoli dotati di tali motori.
⁽¹¹⁾ Applicabile solo a motori ad accensione comandata e a veicoli dotati di tali motori.»