



**CONSIGLIO
DELL'UNIONE EUROPEA**

Bruxelles, 9 gennaio 2008 (10.01)

5127/08

**Fascicolo interistituzionale:
2007/0295 (COD)**

**ENT 3
ENV 9
CODEC 14**

PROPOSTA

Mittente: Commissione europea

Data: 21 dicembre 2007

Oggetto: Proposta di regolamento del Parlamento europeo e del Consiglio relativo all'omologazione-tipo degli autoveicoli e dei loro motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (Euro VI) e all'accesso alle informazioni necessarie alla riparazione e alla manutenzione del veicolo

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, la proposta della Commissione inviata con lettera del Signor Jordi AYET PUIGARNAU, Direttore, presso il Segretariato generale della Commissione europea, al Signor Javier SOLANA, Segretario Generale/Alto Rappresentante.

All.: COM(2007) 851 definitivo



COMMISSIONE DELLE COMUNITÀ EUROPEE

Bruxelles, 21.12.2007
COM(2007) 851 definitivo

2007/0295 (COD)

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo all'omologazione-tipo degli autoveicoli e dei loro motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (Euro VI) e all'accesso alle informazioni necessarie alla riparazione e alla manutenzione del veicolo

(presentata dalla Commissione)

{SEC(2007)1718}
{SEC(2007)1720}

RELAZIONE

1) CONTESTO DELLA PROPOSTA

Motivi e obiettivi della proposta

Obiettivo della proposta è di fissare norme armonizzate sulla fabbricazione degli autoveicoli al fine di garantire il buon funzionamento del mercato interno e, al tempo stesso, un elevato grado di tutela dell'ambiente riguardo alle emissioni nell'atmosfera.

Il corretto funzionamento del mercato unico nell'Unione europea richiede norme comuni che limitino le emissioni di sostanze inquinanti nell'atmosfera da parte dei veicoli a motore. Un intervento a livello comunitario impedisce il proliferare di norme sui prodotti, diverse da uno Stato membro all'altro, che hanno il solo risultato di frammentare il mercato interno e di erigere inutili barriere al commercio intracomunitario.

Gli Stati membri e i loro cittadini sono preoccupati dei rischi che corrono la salute umana e l'ambiente a causa dell'inquinamento atmosferico. Sebbene nel passato decennio la qualità dell'aria sia migliorata, nell'intera UE sussistono ancora notevoli problemi di qualità dell'aria, soprattutto nelle aree urbane e nelle regioni densamente popolate.

Contesto generale

I limiti delle emissioni Euro IV per autocarri e autobus sono applicabili a partire dal 9 novembre 2006 e i limiti delle emissioni Euro V saranno applicati, per le nuove omologazioni di entrambi¹, dall'1 ottobre 2008.

Se non cambia la politica di riduzione dei livelli delle emissioni degli autoveicoli pesanti, esiste il forte rischio che il funzionamento del mercato interno venga alterato dal tentativo degli Stati membri di prendere provvedimenti unilaterali. Nell'UE inoltre la questione della scadente qualità dell'aria resterà irrisolta e l'inquinamento atmosferico continuerà ad avere le sue nefaste conseguenze sulla salute umana.

Disposizioni vigenti nel campo della proposta

I requisiti delle emissioni prodotte dai veicoli pesanti e dai loro motori sono attualmente disciplinate dalla direttiva 2005/55/CE, attuata dalla direttiva 2005/78/CE².

¹ Direttiva 2005/55/CE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 28 settembre 2005, concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da prendere contro l'emissione di inquinanti gassosi e di particolato prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione di veicoli e contro l'emissione di inquinanti gassosi prodotti dai motori ad accensione comandata alimentati con gas naturale o con gas di petrolio liquefatto destinati alla propulsione di veicoli (GU L 275 del 20.10.2005, pag. 1).

² Direttiva 2005/78/CE della Commissione, del 14 novembre 2005, che attua la direttiva 2005/55/CE del Parlamento europeo e del Consiglio concernente il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative ai provvedimenti da prendere contro l'emissione di inquinanti gassosi e di particolato prodotti dai motori ad accensione spontanea destinati alla propulsione di veicoli e contro l'emissione di inquinanti gassosi prodotti dai motori ad accensione comandata alimentati con gas naturale o con gas di petrolio liquefatto destinati alla propulsione di veicoli e ne modifica gli allegati I, II, III, IV e VI (GU L 313 del 29.11.2005, pag 1)

Coerenza con altri obiettivi e a altre politiche dell'Unione

La proposta è stata elaborata nel contesto del programma “Aria pulita per l'Europa” (*Clean Air For Europe - CAFE*) che ha fornito la base tecnica per preparare la Strategia tematica sull'inquinamento atmosferico³. Il programma CAFE ha valutato i livelli delle emissioni, la qualità attuale e futura dell'aria nonché costi e vantaggi di ulteriori misure per migliorarne la qualità. Su questa base la Commissione ha individuato le misure necessarie a raggiungere i livelli auspicati di qualità dell'aria. Euro VI è uno dei tanti provvedimenti, importanti per ridurre le emissioni dei precursori dell'ozono (come ossidi d'azoto -NO_x e idrocarburi -HC) e del particolato.

La proposta è inoltre del tutto coerente con gli obiettivi della Strategia per lo sviluppo sostenibile dell'UE e contribuisce significativamente agli obiettivi della strategia di Lisbona.

2) CONSULTAZIONE DELLE PARTI INTERESSATE E VALUTAZIONE DELL'IMPATTO

Ricorso al parere di esperti

Settori scientifici/di competenza interessati

La proposta ha dovuto analizzare le tecnologie dei veicoli da usare per ridurre le emissioni e i costi necessari a ottenere scenari mutevoli a seconda dei valori limite delle emissioni Euro VI.

Metodologia applicata

Durante il 2004, i servizi della Commissione inviarono alle parti interessate un questionario relativo ai nuovi limiti delle emissioni Euro VI per i veicoli pesanti. Il questionario tracciava vari scenari per i nuovi valori limite e cercava dati per decidere quale tecnologia sarebbe riuscita a ottenere tali valori e a coprire i costi connessi. Le risposte al questionario sono state esaminate da un apposito gruppo di consulenti indipendenti. Lo scopo era valutare e convalidare le risposte delle parti interessate e raggiungere una posizione comune sulla tecnologia necessaria e il costo per ciascun scenario. Le informazioni sono state usate per modellizzare l'impatto di vari scenari di emissioni limite.

Principali organizzazioni/esperti consultati

I dati sono stati raccolti presso numerose parti interessate nel campo della costruzione di veicoli e collazionati da un gruppo di consulenti guidati da TNO (Paesi Bassi).

Sintesi dei pareri pervenuti e di cui si è tenuto conto

Il gruppo dei consulenti ha riassunto i dati sui costi forniti dalle parti interessate. Per la Commissione la relazione del gruppo ha rappresentato un input nell'analisi dei vari scenari a seconda del valore limite delle emissioni. I valori limite preferiti sono stati scelti in base alla loro fattibilità tecnica e alla loro efficienza.

Metodi di diffusione al pubblico del parere degli esperti

³ COM(2005) 446 def. del 21.9.2005.

La relazione del gruppo degli esperti è disponibile sul sito web della DG Imprese e industria⁴.

Valutazione dell'impatto

È in corso di elaborazione una valutazione d'impatto che considera cinque opzioni politiche:

- (1) *“Status quo”*: per i veicoli pesanti restano in vigore i valori limite delle emissioni di Euro V (direttiva 2005/55/CE, modificata).

Senza nuovi interventi normativi nella politica di riduzione dei livelli delle emissioni per gli autoveicoli, esiste il forte rischio di compromettere il funzionamento del mercato interno. È probabile che, in assenza di norme europee più rigorose sulle emissioni, gli Stati membri comincino a legiferare essi stessi o a introdurre altre misure, vietando l'accesso alle città di determinati veicoli o istituendo zone a emissioni limitate.

Nell'UE la questione della scadente qualità dell'aria resterà irrisolta, così come l'inquinamento atmosferico continuerà ad avere conseguenze nefaste sulla salute umana. Il programma CAFE ha mostrato che nonostante la diminuzione delle emissioni inquinanti, in tutta la UE l'impatto dell'inquinamento atmosferico sulla salute sarà ancora assai notevole nel 2020.

Una politica fondata su questa opzione non è perciò considerata praticabile.

- (2) *Approccio normativo a livello europeo*: rivedere l'attuale legislazione Euro V e fissare nuovi valori limite delle emissioni per Euro VI a livello dell'UE.

Rispetto allo scenario “Status quo”, l'opzione normativa ha l'evidente vantaggio di garantire il corretto funzionamento del mercato interno e di migliorare la qualità dell'aria. Ciò contribuirà a migliorare la salute generale e a ridurre, per questa via, i costi sanitari.

L'impatto indiretto dell'opzione normativa sarà positivo anche in termini di competitività internazionale dell'industria europea, soprattutto in mercati in cui vige una normativa ambientale assai rigorosa.

In seno a questo approccio, si è considerato la possibilità di introdurre la fase Euro VI in una sola volta o in due tempi ma, secondo quanto espresso da una larga maggioranza nelle risposte alla consultazione pubblica, la fase Euro VI verrà introdotta tutta in una volta.

La proposta segue di fatto l'opzione dell'approccio normativo.

- (3) *Regolamentazione da parte degli Stati membri*: Gli Stati membri intervengono sulle emissioni con norme proprie e/o con altri provvedimenti (come divieti temporanei di circolazione per veicoli non rispondenti a norme più rigorose)

Questo approccio avrebbe gravi conseguenze sul funzionamento del mercato interno, per esempio sul mercato dei veicoli commerciali, ma anche sulla libera circolazione delle merci trasportate da tali veicoli. Esso non è stato perciò accettato.

⁴ http://europa.eu.int/comm/enterprise/automotive/pagesbackground/pollutant_emission/index.htm

- (4) *Incentivi fiscali da parte degli Stati membri:* Gli Stati membri che lo ritengano opportuno istituiscono incentivi fiscali per i veicoli che soddisfino valori limite d'emissione più rigorosi di Euro V.

La sostenibilità a lungo termine di siffatti provvedimenti è assai discutibile. È una politica che può rendere assai incerti i costruttori di fronte alla domanda di veicoli più puliti.

Gli svariati regimi d'incentivazione tra paesi vicini possono inoltre provocare imprevedibili effetti transfrontalieri, sia nelle modalità di acquisto dei veicoli che a livello di inquinamento atmosferico. Ciò può dunque mettere a repentaglio la sopravvivenza del mercato unico per i veicoli.

Tale opzione non solo non garantisce il raggiungimento degli obiettivi politici ma può anche influenzare negativamente il mercato interno introducendo incertezze nella domanda di taluni tipi di veicoli.

Si tratta perciò di un approccio da respingere.

- (5) *Approccio non normativo:* autoregolazione attraverso impegni negoziati con l'industria automobilistica per ridurre le emissioni dei nuovi veicoli.

Non è detto che un tale impegno garantisca effettivamente il raggiungimento di uno specifico livello di emissioni o che siano comminate sanzioni adeguate a chi lo violi. Non è neppure dimostrato che questo approccio di tipo volontaristico offra qualche vantaggio supplementare all'industria, alle amministrazioni o al pubblico.

La regolamentazione delle emissioni della serie *Euro* sono ampiamente usate in molti mercati emergenti. Lo sviluppo del sistema normativo UE sulle emissioni ha pertanto implicazioni importanti in tutto il mondo. Abbandonare un sistema normativo per un metodo volontario contraddice anche il processo di armonizzazione globale.

L'opzione fondata sull'approccio non normativo è stata perciò lasciata cadere.

3) ELEMENTI GIURIDICI DELLA PROPOSTA

Sintesi delle misure proposte

L'aspetto principale del presente regolamento è che irrigidisce ulteriormente i limiti delle emissioni dei veicoli per il particolato (PM) e gli ossidi d'azoto (NO_x).

Esso mira a una riduzione del 66% della massa delle emissioni di particolato nei veicoli muniti di motori ad accensione spontanea. Questo abbassamento del limite delle emissioni non prescrive una tecnologia particolare ma richiede, *de facto*, l'introduzione di filtri antiparticolato (DPFs).

Il limite prescelto per le emissioni di particolato può essere ottenuto con filtri aperti o chiusi. I filtri chiusi hanno il vantaggio di ridurre il particolato ultra fine, considerato più nocivo per la salute. Per escludere la possibilità che, in futuro, siano sviluppati filtri aperti atti a soddisfare il nuovo limite per la massa del particolato ma che lasciano passare quantità maggiori di particolato ultra fine, saranno in seguito introdotte norme che limiteranno il numero delle particelle emettibili. Non è ancora opportuno definire numeri standard perché sono in corso

ricerche in sede UN/ECE nel quadro del *Particulate Measurement Programme* (PMP). L'apposito gruppo di lavoro UN/ECE sta ancora esaminando la questione. Una volta disponibili i risultati del programma PMP, si potrà fissare un numero standard.

Per i veicoli muniti di motore ad accensione spontanea, è in progetto una riduzione dell'80% degli NO_x. All'attuale stadio della ricerca, per soddisfare questo limite di emissione sono necessari dispositivi interni al motore (ricircolo dei gas di scarico - EGR) e di post-trattamento (riduzione catalitica selettiva - SCR). La proposta riguarda anche la riduzione delle emissioni dei motori ad accensione comandata.

Essa pone anche la condizione che informazioni diagnostiche a bordo del veicolo (OBD) e informazioni sulle riparazioni e la manutenzione del veicolo siano diffuse sul Web nel formato standardizzato sviluppato da un comitato tecnico di parti interessate (cosiddetto "formato OASIS").

Introdurre elementi armonizzati a livello mondiale è importante per ridurre i costi di prova dell'industria automobilistica e favorire la competitività dei costruttori europei di motori e veicoli. In questo contesto, la proposta introduce requisiti, sviluppati dall'UN-ECE WP.29 - World Forum for Harmonisation of Vehicle Regulations - concernenti:

1. l'uso dei cicli di guida armonizzati a livello mondiale, stazionari (WHSC) e transienti (WHTC), per la valutazione delle emissioni inquinanti.
2. i metodi di prova e di misurazione delle emissioni;
3. i sistemi diagnostici di bordo armonizzati a livello mondiale (WWH-OBD)

La proposta introduce anche norme per l'omologazione-tipo delle componenti destinate al post-trattamento dei gas di scarico, come catalizzatori e filtri antiparticolato (DPFs).

Base giuridica

La base giuridica della proposta è l'articolo 95 del trattato.

Principio di sussidiarietà

Poiché la proposta non riguarda un campo di competenza esclusivo della Comunità, si applica il principio di sussidiarietà.

Ma, essendo necessario evitare barriere al mercato unico e a causa delle implicazioni transfrontaliere dell'inquinamento atmosferico, gli obiettivi della proposta non possono essere conseguiti su iniziativa dei soli Stati membri.

Se, come dimostrano i modelli atmosferici, l'inquinamento di uno Stato membro contribuisce all'inquinamento rilevato in altri Stati membri, per risolvere il problema dell'inquinamento atmosferico, occorrono iniziative concordate su scala UE.

Un'azione comunitaria ha maggiori probabilità di conseguire gli obiettivi della proposta perché evita una, altrimenti inevitabile, frammentazione del mercato interno. Fissando le norme uniformi per le emissioni inquinanti degli autoveicoli, la proposta garantisce una miglior qualità dell'aria in Europa e affronta il problema dell'inquinamento atmosferico transfrontaliero.

La proposta rispetta pertanto il principio di sussidiarietà.

Principio di proporzionalità

La proposta soddisfa il principio di proporzionalità perché non va oltre quanto necessario per centrare il duplice obiettivo di garantire il buon funzionamento del mercato interno e di un alto livello di protezione dell'ambiente.

Dall'analisi del rapporto costo-benefici, in fase di esecuzione nel quadro della valutazione d'impatto della proposta, emerge che i valori limite delle emissioni scelti sono vantaggiosi per la società nel suo insieme.

Scelta dello strumento

Lo strumento proposto è un regolamento. Altri strumenti non sarebbero adeguati per i motivi che seguono:

- Un regolamento è in grado di garantire il rispetto immediato delle disposizioni in esso contenute senza che sia necessario recepirlo nell'ordinamento giuridico degli Stati membri.

La proposta si serve dell' "approccio per livelli separati", già usato in altri atti legislativi come nel caso di una precedente direttiva sulle emissioni dei veicoli pesanti⁵. Tale approccio prevede che la proposta di un atto legislativo e la sua adozione avvengano secondo due itinerari diversi ma paralleli:

- innanzitutto, il Parlamento europeo e il Consiglio fissano, ai sensi dell'articolo 95 del trattato CE, le norme principali di un regolamento attraverso la procedura di codecisione ("la proposta di codecisione");
- in secondo luogo, i dettagli tecnici per attuare le norme principali saranno oggetto di un regolamento della Commissione adottato con l'assistenza di un comitato di regolamentazione ("proposta soggetta alla procedura di comitato").

4) INCIDENZA SUL BILANCIO

Nessuna

5) INFORMAZIONI SUPPLEMENTARI

Simulazione, fase pilota e periodo transitorio

La proposta contiene periodi transitori generali per concedere ai costruttori di veicoli tempi sufficientemente lunghi.

⁵ Direttiva 2005/55/CE (GU L 275 del 20.10.2005, pag. 1), attuata dalla direttiva 2005/78/CE (GU L 313 del 29.11.2005, pag. 1)

Semplificazione

La proposta prevede una semplificazione della legislazione.

La Comunicazione della Commissione al Consiglio, al Parlamento europeo, al Comitato economico e sociale europeo e al Comitato delle regioni intitolata “Aggiornare e semplificare l’acquis comunitario”⁶ individua nel sistema di omologazione-tipo dei veicoli a motore un ambito prioritario per semplificare la legislazione comunitaria. Le direttive 2005/55/CE,⁷ 2005/78/CE e 2006/51/CE saranno abrogate. Sarà abrogata anche la direttiva 80/1269/CEE⁷ relativa alla potenza del motore degli autoveicoli, e i suoi emendamenti; le sue prescrizioni tecniche verranno incluse in questa proposta.

La proposta semplifica le procedure amministrative delle autorità pubbliche (UE o nazionali). La proposta è inserita nel programma staffetta per l’aggiornamento e la semplificazione dell’*acquis* comunitario e nel programma legislativo e di lavoro della Commissione, con il riferimento 2007/ENTR/009.

Abrogazione di disposizioni vigenti

L’adozione della proposta comporterà l’abrogazione di disposizioni vigenti. Esse sono elencate nell’articolo 15 della proposta.

Spazio economico europeo

L’atto proposto riguarda un settore contemplato dall’accordo sul SEE ed è pertanto opportuno estenderlo allo Spazio economico europeo.

⁶ COM(2003) 71 def. dell’11.2.2003.

⁷ Direttiva 80/1269/CEE del Consiglio, del 16 dicembre 1980, per il ravvicinamento delle legislazioni degli Stati membri relative alla potenza dei motori degli autoveicoli (GU L 375 del 31.12.1980, pag. 46).

Proposta di

REGOLAMENTO DEL PARLAMENTO EUROPEO E DEL CONSIGLIO

relativo all'omologazione-tipo degli autoveicoli e dei loro motori riguardo alle emissioni dei veicoli pesanti (Euro VI) e all'accesso alle informazioni necessarie alla riparazione e alla manutenzione del veicolo

(Testo rilevante ai fini del SEE)

IL PARLAMENTO EUROPEO E IL CONSIGLIO DELL'UNIONE EUROPEA,

visto il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare l'articolo 95,

vista la proposta della Commissione⁸,

visto il parere del Comitato economico e sociale europeo⁹,

deliberando secondo la procedura di cui all'articolo 251 del trattato¹⁰,

considerando quanto segue:

- (1) Il mercato interno comprende uno spazio senza frontiere interne nel quale deve essere garantita la libera circolazione dei beni, delle persone, dei servizi e dei capitali. A tal fine, per i veicoli a motore vige un sistema generale comunitario di omologazione-tipo. I requisiti tecnici per l'omologazione-tipo dei veicoli a motore riguardo alle emissioni vanno armonizzati al fine di evitare l'adozione di requisiti diversi da uno Stato membro all'altro e di garantire in tal modo un elevato grado di protezione dell'ambiente.
- (2) Il presente è un regolamento nuovo e distinto, adottato nel contesto della procedura comunitaria di omologazione-tipo di cui alla 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 ("la direttiva quadro")¹¹. Gli allegati IV, VI e XI di tale direttiva vanno, pertanto, modificati di conseguenza.
- (3) In seguito alla richiesta del Parlamento europeo in tal senso, nella legislazione CE riguardante i veicoli è stato introdotto un nuovo approccio normativo. Il presente regolamento si limita pertanto a fissare solo le disposizioni fondamentali sulle emissioni degli autoveicoli, mentre i dettagli tecnici verranno indicati in provvedimenti di attuazione, adottati in base a procedure di comitato.

⁸ GU C [...] del [...], pag. [...].

⁹ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹⁰ GU C [...] del [...], pag. [...].

¹¹ GU L 263 del 9.10.2007, pag. 1.

- (4) Il Sesto programma d'azione comunitaria a favore dell'ambiente, approvato dalla decisione n. 1600/2002/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 22 luglio 2002 stabilisce la necessità di portare l'inquinamento a livelli che riducano al minimo gli effetti nocivi sulla salute umana, prestando particolare attenzione alle popolazioni sensibili e all'ambiente nel suo insieme. La legislazione comunitaria ha fissato norme adeguate di qualità dell'aria ambiente, a tutela della salute umana e soprattutto degli individui sensibili, nonché sui livelli massimi nazionali delle emissioni. Il programma "Aria pulita per l'Europa" (*Clean Air For Europe - CAFE*) ha permesso l'adozione di una strategia tematica sull'inquinamento atmosferico¹². Una delle conclusioni cui è giunta tale strategia tematica è che per cogliere gli obiettivi di qualità dell'aria dell'UE, i trasporti (aerei, marittimi, terrestri), le famiglie e i settori energia, agricoltura e industria devono ulteriormente ridurre le emissioni. In questo contesto, il compito di ridurre le emissioni dei veicoli dovrebbe essere affrontato come parte di una strategia globale. Le norme Euro VI sono una delle misure destinate a ridurre le effettive emissioni di inquinanti atmosferici come i particolati (PM) e i precursori dell'ozono come ossidi d'azoto e idrocarburi.
- (5) Il conseguimento degli obiettivi di qualità dell'aria dell'UE richiede sforzi continui per ridurre le emissioni dei veicoli. Per questo motivo, l'industria deve ottenere informazioni chiare sui futuri valori limite delle emissioni.
- (6) Per migliorare la qualità dell'aria e soddisfare i valori limite d'inquinamento e i livelli massimi nazionali delle emissioni è soprattutto necessario ridurre le emissioni di ossido d'azoto dei veicoli pesanti. Fissare immediatamente valori limite per le emissioni di ossido d'azoto darà ai costruttori di autoveicoli sicurezza di progettazione a lungo termine e a livello europeo.
- (7) Quando si stabiliscono norme sulle emissioni è importante considerare le implicazioni per la competitività di mercati e costruttori, i costi diretti e indiretti per le imprese, i crescenti vantaggi dovuti all'innovazione, al miglioramento della qualità dell'aria, alla riduzione dei costi sanitari e all'aumento della speranza di vita.
- (8) Per migliorare il funzionamento del mercato interno, riguardo alla libera circolazione delle merci, alla libertà di stabilimento e alla libera prestazione di servizi, sono necessari un accesso illimitato alle informazioni sulle riparazioni del veicolo, attraverso un formato standardizzato atto a recuperare informazioni tecniche, e una concorrenza effettiva sul mercato dei servizi d'informazione sulla riparazione e la manutenzione dei veicoli. Gran parte di tali informazioni riguarda i sistemi diagnostici di bordo e la loro interazione con altri sistemi del veicolo. È opportuno esporre sia le norme tecniche cui i costruttori devono conformarsi nei siti Web di quest'ultimi, nonché le misure tese a garantire un accesso ragionevole alle PMI.
- (9) La Commissione deve sorvegliare le emissioni non ancora regolate e dovute all'uso più ampio di combustibili, tecnologie motoristiche e sistemi di controllo delle emissioni del tutto nuovi e presentare eventualmente, al fine di regolare tali emissioni, una proposta al Parlamento europeo e al Consiglio.

¹² COM(2005) 0446 del 21.9.2005.

- (10) È opportuno incoraggiare l'introduzione di veicoli a combustibili alternativi, che emettano meno ossidi d'azoto e particolato. Si devono quindi introdurre valori limite per gli idrocarburi, gli idrocarburi diversi dal metano e il metano.
- (11) Per mettere sotto controllo le emissioni di particolato ultra fine (PM 0,1 μm e inferiori), la Commissione deve poter adottare nei confronti delle emissioni di tali particelle un approccio basato oltre che sulla massa, com'è attualmente, anche sul loro numero. L'approccio alle emissioni di particolato basato sul numero deve impennarsi sui risultati del programma di misurazione del particolato (*Particulate Measurement Programme - PMP*) dell'UN/ECE ed essere coerente con gli attuali ambiziosi obiettivi per l'ambiente.
- (12) Nelle prove che sono alla base del regolamento per l'omologazione-tipo CE sulle emissioni, la Commissione dovrà adottare cicli di guida armonizzati a livello mondiale. Andrebbero considerate anche l'applicazione di sistemi di misura portatili per verificare le emissioni effettive durante l'uso e l'introduzione di procedure al controllo dalle emissioni fuori ciclo (*off cycle emissions - OCE*).
- (13) I sistemi diagnostici di bordo (*On board diagnostic - OBD*) sono importanti per controllare le emissioni durante l'uso di un veicolo. Data l'esigenza di verificare le emissioni effettive a livello mondiale, la Commissione deve studiare i requisiti di tali sistemi e le soglie di tolleranza degli errori.
- (14) Per sorvegliare il contributo di questo settore alle emissioni complessive dei gas a effetto serra (*greenhouse gases - GHG*), occorre che la Commissione introduca la misurazione del consumo di combustibile e delle emissioni di anidride carbonica dei veicoli pesanti.
- (15) Per controllare meglio le emissioni effettive durante l'uso, OCE comprese, e facilitare il processo di conformità dei veicoli in servizio, occorre adottare un metodo di analisi e valori di riferimento basati sull'uso di sistemi di misura portatili delle emissioni (*portable emission measuring systems - PEMS*).
- (16) Per conseguire gli obiettivi di qualità dell'aria, la Commissione dovrà introdurre norme armonizzate per far sì che le emissioni fuori ciclo dei veicoli pesanti e dei loro motori siano debitamente controllate su un'ampia gamma di motori e di condizioni ambientali.
- (17) Il corretto funzionamento del sistema di post-trattamento, soprattutto nel caso dei NO_x , è il requisito fondamentale per soddisfare le norme stabilite delle emissioni inquinanti. In questo contesto, si dovrebbero introdurre misure per garantire il corretto funzionamento dei sistemi che usano un reagente.
- (18) Con incentivi finanziari, gli Stati membri possono accelerare la commercializzazione di veicoli che rispondano a requisiti adottati a livello comunitario. Il presente regolamento non deve ledere il diritto degli Stati membri di inserire le emissioni nella base per calcolare tasse eventualmente imposte ai veicoli.
- (19) Gli Stati membri devono stabilire norme sulle sanzioni applicabili in caso di violazione del presente regolamento e garantirne l'attuazione. Tali sanzioni dovranno essere effettive, proporzionate e dissuasive.

- (20) Nel presente regolamento e nel regolamento (CE) n. 715/2007 vanno introdotti i requisiti di potenza del motore degli autoveicoli di cui alla direttiva 80/1269/CE. Pertanto, il regolamento (CE) n. 715/2007 va modificato di conseguenza e va abrogata la direttiva 80/1269/CE.
- (21) Va anche cancellato l'articolo 14, paragrafo 6 del regolamento n. 715/2007 perché il presente regolamento abroga la direttiva ivi citata. Il regolamento (CE) n. 715/2007 va quindi modificato di conseguenza.
- (22) Per semplificare la normativa comunitaria, è opportuno sostituire le direttive esistenti con un regolamento. Un regolamento fa sì che le disposizioni tecniche dettagliate siano direttamente applicabili ai costruttori, agli enti e ai servizi tecnici di omologazione e che possano essere aggiornate in modo rapido ed efficiente. Va abrogata l'attuale legislazione sulle emissioni dei veicoli pesanti, cioè le direttive 2005/55/CE, 2005/78/CE e 2006/51/CE.
- (23) È opportuno che i provvedimenti necessari all'applicazione del presente regolamento siano adottati in conformità alla decisione 1999/468/CE del Consiglio, del 28 giugno 1999, recante modalità per l'esercizio delle competenze di esecuzione conferite alla Commissione¹³.
- (24) In particolare, la Commissione deve avere il potere di introdurre nell'allegato I valori limite basati sul numero delle particelle, di fissare il valore del livello ammissibile di NO₂ nel valore limite per gli NO_x, di stabilire procedure, prove e requisiti specifici per l'omologazione-tipo nonché un procedimento per misurare il numero delle particelle, di adottare provvedimenti sulle emissioni fuori del ciclo, l'accesso all'informazione sulle riparazioni e la manutenzione del veicolo e ai cicli di prova usati per misurare le emissioni. Poiché tali disposizioni hanno portata generale e intendono completare il regolamento con l'aggiunta di nuovi elementi non essenziali, esse vanno adottate con la procedura di regolamentazione con controllo di cui all'articolo 5a della decisione 1999/468/CE.
- (25) Poiché gli obiettivi del presente regolamento - realizzare il mercato interno introducendo prescrizioni tecniche comuni riguardo alle emissioni degli autoveicoli e garantire l'accesso all'informazione sulle riparazioni e sulla manutenzione dei veicoli agli operatori indipendenti come ai commercianti e alle officine autorizzate - non possono essere pienamente conseguiti dagli Stati membri ma possono esserlo dalla Comunità, quest'ultima può provvedervi conformemente al principio di sussidiarietà, come stabilito all'articolo 5 del trattato. Il presente regolamento si limita a quanto è necessario per conseguire gli scopi suddetti, in ottemperanza al principio di proporzionalità enunciato nello stesso articolo.

HANNO ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

Oggetto

¹³ GU L 184 del 17.7.1999, pag. 23. Decisione modificata dalla decisione 2006/512/CE (GU L 200 del 22.7.2006, pag. 11).

Il presente regolamento fissa prescrizioni tecniche comuni per l'omologazione-tipo di autoveicoli, motori e pezzi di ricambio per quanto riguarda le loro emissioni.

Il presente regolamento stabilisce inoltre regole per la conformità di veicoli e motori quando sono in funzione, la durabilità dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, i sistemi diagnostici di bordo (OBD), la misura del consumo di combustibile, le emissioni di anidride carbonica (CO₂) e dei fumi (diesel) e per l'accessibilità alle informazioni del veicolo (OBD), nonché a quelle sulle riparazione e la manutenzione.

Articolo 2

Campo d'applicazione

Il presente regolamento si applica ai veicoli delle categorie M1, M2, N1 e N2, definiti nell'allegato II della direttiva 2007/46/CE con massa di riferimento superiore a 2 610 kg e a tutti gli autoveicoli delle categorie M3 e N3, definito nello stesso allegato.

Il presente regolamento si applica fatto salvo l'articolo 2, paragrafo 2 del regolamento (CE) n. 715/2007.

Articolo 3

Definizioni

Ai fini del presente regolamento:

- (1) “motore” indica la fonte di propulsione motrice di un veicolo cui può essere rilasciata un'omologazione-tipo in quanto unità tecnica distinta, definita all'articolo 3, punto (25) della direttiva 2007/46/CE;
- (2) “gas inquinanti” indicano emissioni di monossido di carbonio, di ossidi d'azoto - espresse in equivalente di diossido d'azoto (NO₂) - e di idrocarburi, presenti nei gas di scarico;
- (3) “particolato” indica componenti dei gas di scarico, rimosse dal gas di scarico diluito a una temperatura massima di 325°K (52°C) mediante filtri descritti nella procedura di prova che verifica le emissioni medie dallo scarico;
- (4) “emissioni dal tubo di scarico” indica l'emissione di gas inquinanti e di particolato;
- (5) “carter” indica spazi, nel motore o al suo esterno, collegati alla coppa dell'olio mediante passaggi interni o esterni, attraverso i quali possono defluire gas e vapori;
- (6) “dispositivo di controllo dell'inquinamento” indica le componenti di un veicolo che controllano e/o limitano le emissioni dallo scarico;
- (7) “sistema diagnostico di bordo” o “sistema OBD” indicano sistemi di controllo delle emissioni capaci di individuare, mediante codici di guasto memorizzati in un computer, la zona in cui è probabile una disfunzione;

- (8) “strategia di manomissione” indica una strategia di controllo delle emissioni che riduce l’efficacia dei dispositivi di controllo in condizioni ambientali o di funzionamento del motore tipiche del normale funzionamento dei veicoli o estranee alle procedure di prova per l’omologazione-tipo;
- (9) “dispositivo di controllo dell’inquinamento originale” indica un dispositivo, o un insieme di dispositivi, di controllo dell’inquinamento muniti dell’omologazione-tipo rilasciata per il veicolo interessato;
- (10) “dispositivo di controllo dell’inquinamento di ricambio” indica un dispositivo, o un insieme di dispositivi, di controllo dell’inquinamento destinati a sostituire un dispositivo di controllo dell’inquinamento originale e che può essere omologato come unità tecnica distinta ai sensi dell’articolo 3 della direttiva 2007/46/CE;
- (11) “informazioni sulle riparazioni e la manutenzione del veicolo” indica ogni informazione relativa a diagnosi, manutenzione, ispezione, controllo periodico, riparazione, riprogrammazione o riinizializzazione del veicolo, fornita dai costruttori ai loro concessionari e meccanici autorizzati, con gli emendamenti e supplementi successivi a tale informazione. Tali informazioni comprendono tutte le spiegazioni necessarie per installare parti o dispositivi sul veicolo;
- (12) “operatori indipendenti” indica imprese diverse dai concessionari e meccanici autorizzati, coinvolte direttamente o indirettamente nella riparazione e manutenzione dei veicoli a motore: meccanici, costruttori o distributori di utensili, apparecchiature per la riparazione o parti di ricambio, editori di informazioni tecniche, club automobilistici, addetti al soccorso stradale, a servizi d’ispezione e di prova e alla formazione di installatori, costruttori e meccanici di dispositivi per veicoli alimentati da combustibili alternativi;
- (13) “veicolo alimentato da carburante alternativo” indica un veicolo in grado di funzionare con almeno un tipo di carburante gassoso a temperatura e pressione atmosferica oppure derivato da oli sostanzialmente non minerali;
- (14) “massa di riferimento” indica la massa del veicolo in ordine di marcia, meno la massa forfettaria di 75 kg del conducente, più una massa forfettaria di 100 kg.

Articolo 4

Obblighi dei costruttori

1. I costruttori devono dimostrare che tutti i veicoli nuovi venduti, immatricolati o messi in servizio nella Comunità, tutti i motori nuovi venduti o messi in servizio nella Comunità e tutti i nuovi dispositivi di controllo dell’inquinamento di ricambio che richiedono un’omologazione ai sensi dell’articolo 8, venduti o messi in servizio nella Comunità sono muniti di un’omologazione-tipo ai sensi del presente regolamento.

2. I costruttori devono garantire il rispetto, in seno all'omologazione-tipo, delle procedure di verifica della conformità della produzione, della durata dei dispositivi di controllo dell'inquinamento e della conformità in condizioni d'uso.

Le misure tecniche adottate dal costruttore devono garantire che le emissioni dallo scarico siano effettivamente limitate, ai sensi del presente regolamento, per tutta la normale durata di vita dei veicoli in condizioni d'uso normali.

A tal fine, percorrenze e periodi di tempo, rispetto ai quali vanno effettuate le prove di durabilità dei dispositivi di controllo dell'inquinamento per l'omologazione-tipo e la prova di conformità di veicoli o motori in servizio, saranno i seguenti:

- (a) 160 000 km o 6 anni, a seconda del caso che si verifica per primo, per i motori installati su veicoli delle categorie M_1 , N_1 ed M_2 ;
 - (b) 300 000 km o 6 anni, a seconda del caso che si verifica per primo, per motori installati su veicoli di categoria N_2 , N_3 di massa massima tecnicamente ammissibile non superiore a 16 tonnellate, ed M_3 di classe I e II e di classe A e B con massa massima tecnicamente ammissibile non superiore a 7,5t.;
 - (c) 700 000 km o 7 anni, a seconda del caso che si verifica per primo, per motori installati su veicoli di categoria N_3 di massa massima tecnicamente ammissibile superiore a 16 tonnellate, ed M_3 , di classe III e di classe B con massa massima tecnicamente ammissibile superiore a 7,5t..
3. La Commissione stabilisce, ai sensi della procedura di cui all'articolo 39, paragrafo 9 della direttiva 2007/46/CE, le procedure e i requisiti specifici dell'attuazione dei paragrafi 1 e 2 del presente articolo.

Articolo 5

Requisiti e prove

1. I produttori garantiscono il rispetto dei limiti delle emissioni di cui all'allegato I.
2. I costruttori muniscono motori e veicoli in modo che progetto, costruzione e assemblaggio delle componenti che influiscono sulle emissioni permettano al veicolo, nell'uso normale, di soddisfare il presente regolamento.
3. È vietato il ricorso a strategie di manomissione che riducono l'efficacia dei sistemi di controllo delle emissioni.
4. La Commissione adotta, ai sensi della procedura di cui all'articolo 39, paragrafo 9 della direttiva 2007/46/CE, i provvedimenti per attuare il presente articolo. Tali provvedimenti riguarderanno:
 - (a) le emissioni dallo scarico, compresi i cicli di prova, emissioni fuori ciclo, numero delle particelle, emissioni a regime di minimo, opacità del fumo, funzionamento e rigenerazione corretti dei sistemi di post-trattamento;
 - (b) le emissioni dal carter;

- (c) i sistemi OBD e prestazione dei dispositivi di controllo dell'inquinamento in condizioni d'uso;
- (d) la durabilità dei dispositivi di controllo dell'inquinamento, dispositivi di controllo dell'inquinamento di ricambio, conformità di motori e veicoli in condizioni d'uso, conformità della produzione e controlli tecnici;
- (e) le emissioni di anidride carbonica e il consumo di carburante;
- (f) l'estensione delle omologazioni-tipo;
- (g) l'attrezzatura di prova;
- (h) i carburanti di riferimento;
- (i) la misurazione della potenza;
- (j) i provvedimenti particolari per garantire il corretto funzionamento dei controlli sugli NO_x; tali provvedimenti garantiscono che i veicoli, che richiedono un reagente per rispettare i valori limite delle emissioni di NO_x, non possano funzionare senza tale reagente.

Se necessario, la Commissione adotta, ai sensi della procedura di cui all'articolo 39, paragrafo 9 della direttiva 2007/46/CE, ulteriori provvedimenti riguardo alle procedure, alle prove e ai requisiti specifici dell'omologazione-tipo.

Articolo 6

Accesso alle informazioni

1. I costruttori consentono agli operatori indipendenti un accesso illimitato e normalizzato all'informazione sulla diagnostica di bordo (OBD) e all'informazione sulle riparazioni e la manutenzione dei veicoli.

In proposito, si applicano gli articoli 6 e 7 del regolamento (CE) n. 715/2007.

2. Ai fini dell'attuazione del paragrafo 1 del presente articolo, la Commissione stabilisce e aggiorna, con la procedura di cui all'articolo 39, paragrafo 9 della direttiva 2007/46/CE, gli aspetti tecnici in base ai quali vanno fornite le informazioni OBD e quelle sulle riparazioni e la manutenzione.

Eventualmente, la Commissione adotta, ai sensi della procedura di cui all'articolo 39, paragrafo 9 della direttiva 2007/46/CE, ulteriori provvedimenti necessari all'attuazione del presente articolo.

Articolo 7

Obblighi riguardo a sistemi che usano un reagente che si consuma

1. Costruttori, meccanici e conducenti dei veicoli non devono manomettere i sistemi che usano un reagente che si consuma.
2. I conducenti dei veicoli garantiranno che il veicolo non entri in funzione senza il reagente che si consuma.

Articolo 8

Calendario per la domanda dell'omologazione-tipo di veicoli e di motori

1. A decorrere dalla data di cui all'articolo 16, prima frase del 2° comma, le autorità nazionali rifiuteranno l'omologazione nazionale o l'omologazione-tipo CE ai nuovi tipi di motori o di veicoli che, a causa delle emissioni, non siano conformi al presente regolamento.

A veicoli e a motori destinati all'esportazione verso paesi terzi si possono rilasciare certificati tecnici di omologazione-tipo per emissioni di un livello precedente a quello di Euro VI, purché tali certificati evidenzino chiaramente che i veicoli e i motori in questione non possono essere commercializzati nella Comunità.

2. A decorrere dall'1 ottobre 2014, le autorità nazionali cesseranno di ritenere validi ai fini dell'articolo 26 della direttiva 2007/46/CE i certificati di conformità dei veicoli nuovi non conformi al presente regolamento e, a causa delle emissioni, ne vietano l'immatricolazione, la vendita e l'entrata in servizio.

A decorrere dalla stessa data, le autorità nazionali vietano la vendita o l'uso di nuovi motori non conformi al presente regolamento, purché non si tratti di motori di ricambio per veicoli in servizio.

3. Fatti salvi i paragrafi 1 e 2 del presente articolo e subordinatamente all'entrata in vigore delle misure di attuazione di cui all'articolo 4, paragrafo 3, all'articolo 5, 1° comma e all'articolo 6, paragrafo 2, 1° comma, su il costruttore la richiede, le autorità nazionali non possono, per motivi attinenti le emissioni, rifiutare l'omologazione-tipo, CE o nazionale, a un nuovo tipo di veicolo o di motore né proibire l'immatricolazione, la vendita o l'entrata in servizio di un nuovo veicolo o la vendita o l'uso di nuovi motori, se il veicolo o i motori interessati sono conformi al presente regolamento.

Articolo 9

Obblighi degli Stati membri riguardo all'omologazione di pezzi di ricambio

Le autorità nazionali vietano la vendita o l'installazione su un veicolo di dispositivi di controllo dell'inquinamento di ricambio nuovi, destinati a veicoli omologati ai sensi del presente regolamento, se non di un tipo omologato ai sensi del presente regolamento.

Articolo 10

Incentivi finanziari

1. Una volta entrate in vigore le misure d'attuazione del presente regolamento, gli Stati membri possono introdurre incentivi finanziari e applicarli a veicoli prodotti in serie conformi al presente regolamento.

Tali incentivi vanno applicati a tutti i veicoli nuovi, commercializzati nello Stato membro interessato e conformi al presente regolamento. Essi cessano di essere applicati entro e non oltre l'1 ottobre 2014.

2. Una volta entrate in vigore le misure d'attuazione del presente regolamento, gli Stati membri possono concedere incentivi finanziari per adeguare i veicoli in servizio ai valori limite d'emissione di cui all'allegato I e per demolire quelli non conformi al presente regolamento.
3. Per ogni tipo di autoveicolo, gli incentivi finanziari di cui ai paragrafi 1 e 2 non devono superare il costo supplementare dei dispositivi tecnici montati per soddisfare i limiti delle emissioni di cui all'allegato I, costi d'installazione compresi.
4. La Commissione va informata dei progetti per introdurre o modificare gli incentivi finanziari di cui ai paragrafi 1 e 2.

Articolo 11

Sanzioni

1. Gli Stati membri fissano le sanzioni da irrogare in caso di violazione del presente regolamento e adottano tutte le misure necessarie perché siano applicate. Le sanzioni previste devono essere effettive, proporzionate e dissuasive. Gli Stati membri notificano tali disposizioni alla Commissione entro e non oltre il [DATA 18 mesi dall'entrata in vigore del presente regolamento] e la informano quanto prima di tutte le successive modifiche ad esse relative.
2. Le violazioni soggette a sanzioni comprendono:
 - (a) il rilascio di dichiarazioni false durante le procedure di omologazione o le procedure che conducono a un richiamo;
 - (b) la falsificazione dei risultati delle prove di omologazione-tipo o di conformità dei veicoli in servizio;
 - (c) la mancata comunicazione di dati o caratteristiche tecniche che potrebbero condurre al richiamo o al ritiro dell'omologazione;
 - (d) il ricorso a strategie di manomissione.
 - (e) il rifiuto di consentire l'accesso all'informazione;

Le violazioni da parte di costruttori, meccanici e conducenti soggette a sanzioni, comprenderanno la manomissione dei sistemi che usano un reagente che si consuma.

Le violazioni da parte dei conducenti soggette a sanzioni comprenderanno la guida di un veicolo senza reagente che si consuma.

Articolo 12

Ridefinizione delle specifiche

1. Al termine del programma UN/ECE sulla misurazione del particolato, effettuato sotto l'egida del *World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations* e senza abbassare il livello di protezione dell'ambiente all'interno della Comunità, la Commissione:
 - (a) introdurrà, ai sensi dell'articolo 39, paragrafo 2) della direttiva 2007/46/CE, valori limite basati sul numero di particelle e fisserà, eventualmente, il valore del livello ammissibile di NO₂ nel valore limite degli NO_x;
 - (b) **adotterà un metodo di misura per il numero delle particelle**
2. La Commissione stabilirà fattori di correlazione tra il ciclo europeo transiente (ETC) e il ciclo europeo stazionario (ESC), descritti nella direttiva 2005/55/CE, da un lato, e il ciclo di guida transiente armonizzato a livello mondiale (*world-wide harmonised transient driving cycle* - WHTC) e il ciclo di guida stazionario armonizzato a livello mondiale (*world-wide harmonised steady state driving cycle* - WHSC) e adeguerà i valori limite di conseguenza.
3. La Commissione verifica le procedure, le prove e i requisiti di cui all'articolo 5, paragrafo 4, nonché i cicli di prova usati per misurare le emissioni.

Se dalla verifica emerge che procedure, prove, test, requisiti e cicli di prove di cui sopra non sono più adatti o non riflettono più le effettive emissioni mondiali, vanno corretti per riflettere adeguatamente le emissioni generate dalla guida reale su strada.
4. La Commissione terrà sotto controllo le sostanze inquinanti elencate all'articolo 3, punto 2. Se la Commissione ritiene opportuno regolare le emissioni di altre sostanze inquinanti, modificherà di conseguenza il presente regolamento.

Articolo 13

Modifiche del regolamento (CE) n. 715/2007

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

1. L'articolo 5, paragrafo 3 è così modificato:
 - (i) dopo la lettera (h), va cancellata la parola "ed";

(ii) va aggiunta la seguente lettera (j):

“(j) misurazione della potenza del motore.”

2. L'articolo 14, paragrafo 6 viene cancellato.

Articolo 14

Modifiche alla direttiva 2007/46/CE

Gli allegati IV, VI e IX della direttiva 2007/46/CEE sono modificati in conformità all'allegato II del presente regolamento.

Articolo 15

Abrogazione

1. La direttiva 80/1269/CEE del Consiglio e le direttive 88/195/CEE, 97/21/CE, 1999/99/CE 2005/78/CE e 2005/55/CE della Commissione sono abrogate a decorrere dall'1 ottobre 2014.
2. I riferimenti alle direttive abrogate si intendono fatti al presente regolamento.

Articolo 16

Entrata in vigore

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione sulla Gazzetta ufficiale dell'Unione europea.

Esso si applica a decorrere dall'1 aprile 2013. Tuttavia, gli articoli 8, paragrafo 3, e 10 si applicano a decorrere dalla data d'entrata in vigore e i punti 1, lettera a)(i), 1 lettera b)(i), 2 lettera a), 3 lettera a)(i), 3 lettera b)(i), 3 lettera c)(i) e 3 lettera d)(i) dell'allegato II si applicano dall'1 ottobre 2014.

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

Fatto a Bruxelles, il

Per il Parlamento europeo
Il Presidente

Per il Consiglio
Il Presidente

ALLEGATO I

Limiti d'emissione Euro VI

	Valori limite							
	CO (mg/kWh)	THC (mg/kWh)	NMHC (mg/kWh)	CH ₄ (mg/kWh)	NO _x (3) (mg/kWh)	NH ₃ (ppm)	Massa del particolato (mg/kWh)	Numero di particelle (1) (#/kWh)
ESC (as)	1500	130			400	10	10	
ETC (as)	4000	160			400	10	10	
ETC (ac)	4000		160	500	400	10	10	
WHSC (2)								
WHTC (2)								

Nota:

ac = accensione comandata,

as = accensione spontanea

(1) In un secondo tempo verrà definito un numero standard

(2) I valori limite relativi al WHSC e al WHTC saranno introdotti in un secondo tempo, una volta stabiliti i fattori di correlazione rispetto ai cicli attuali (ESC ed ETC).

(3) Il valore del livello ammissibile di NO₂ nel valore limite degli NO_x può essere definito in un secondo tempo.

ALLEGATO II

Modifiche alla direttiva 2007/46/CE

La direttiva 2007/46/EC è modificata nel modo che segue:

1. La parte I dell'allegato IV è modificata come segue:

(a) la tabella è modificata come segue:

(i) il punto 40 va cancellato;

(ii) va inserito il seguente punto 41a:

Oggetto	Riferimento all'atto normativo	Riferimento alla Gazzetta ufficiale	Applicabilità									
			M ₁	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
41a Emissioni (Euro VI) veicoli pesanti/ accesso alle informazioni	[CE] n. .../... numero del presente regolamento o da inserire]	[L ..., ..., pag. ... riferimento al presente regolamento da inserire]	X ¹²	X ¹²	X	X ¹²	X ¹²	X				

(iii) viene aggiunta la nota che segue:

¹²

Per veicoli con massa di riferimento superiore a 2610kg non omologati per tipo (a richiesta del produttore e se la loro massa di riferimento non supera i 2840kg) ai sensi del regolamento (CE) n. 715/2007

(b) Nell'appendice, la tabella è modificata come segue:

(i) il punto 40 va cancellato;

(ii) va inserito il seguente punto 41a:

	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	Riferimento alla Gazzetta ufficiale	M ₁
41a	Emissioni (euro VI) di veicoli pesanti, esclusa l'intera serie di requisiti relativi alla diagnostica di bordo (OBD) e l'accesso alle informazioni/accesso alle informazioni	[CE] n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	[L ..., ..., pag. ... riferimento al presente regolamento da inserire]	A

2. Nell'appendice dell'allegato VI, la tabella è modificata come segue:

(i) il punto 40 va cancellato;

(ii) va inserito il seguente punto 41a:

Oggetto	Riferimento all'atto normativo	Modificato da	Applicabile alle versioni
41a Emissioni (Euro VI) veicoli pesanti/ accesso alle informazioni	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]		

3. L'allegato XI è così modificato:

(a) Nell'appendice 1, la tabella è modificata come segue:

(i) il punto 40 va cancellato;

(ii) va inserito il seguente punto 41a:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	$M_1 \leq 2\,500$ (¹) kg	$M_1 > 2\,500$ (¹) kg	M_2	M_3
41a	Emissioni (Euro VI) veicoli pesanti/ accesso alle informazioni	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	G+H	G+H	G+H	G+H

(b) Nell'appendice 2, la tabella è modificata come segue:

(i) il punto 40 va cancellato;

(ii) nella tabella viene inserito il seguente punto 41a:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	M_1	M_2	M_3	N_1	N_2	N_3	O_1	O_2	O_3	O_4
41a	Emissioni (Euro VI) veicoli pesanti/ accesso alle informazioni	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	X	X	X	X	X	X				

(b) Nell'appendice 4, la tabella è modificata come segue:

(i) il punto 40 va cancellato;

(ii) va inserito il seguente punto 41a:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	M ₂	M ₃	N ₁	N ₂	N ₃	O ₁	O ₂	O ₃	O ₄
41a	Emissioni (Euro VI) veicoli pesanti/ accesso alle informazioni	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	H	H	H	H	H				

(b) Nell'appendice 5, la tabella è modificata come segue:

(i) il punto 40 va cancellato;

(ii) va inserito il seguente punto 41a:

Voce	Oggetto	Riferimento all'atto normativo	Gru mobili della categoria N3
41a	Emissioni (Euro VI) veicoli pesanti/ accesso alle informazioni	[CE) n. .../... numero del presente regolamento da inserire]	X